


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования

**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет международных отношений  
Кафедра международного бизнеса и туризма  
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
И.о. зав. кафедрой  
 В.В. Ульянова  
«25» июня 2021 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Организация таможенного контроля международных перевозок грузов  
с применением мобильных и стационарных инспекционно-досмотровых  
комплексов в РФ

Исполнитель  
студент группы 637-ос2



С.А. Ачин

Руководитель  
доцент, к.г.н.



Т.А. Мирошниченко

Нормоконтроль



О.В. Шпак

Рецензент



Н.А. Бабкина

Благовещенск 2021

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова

« 01 » 02 2021 г.

**ЗАДАНИЕ**

К дипломной работе (проекту) студента

Ачина Сергей Александрович

1. Тема дипломной работы

(проекта) Организация таможенного контроля международных перевозок грузов с применением мобильных и стационарных инспекторско-документовых комплексов в РФ

(утверждено приказом от 25.01.2021 № 103-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) 17.06.2021 г.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

Официальные статистические данные: ФТС РФ, сайт ЕЭК, ведомственные акты в сфере международных перевозок

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке

вопросов): 1. Теоретические аспекты таможенного контроля международных перевозок грузов 2. Международные грузовые перевозки в мире и ЕАЭС, 3. Сравнительный анализ организации таможенного контроля в предметном ИВК

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.)

Наличие таблицы графиков схемы, подтверждающих текстовый материал

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов) Нет

7. Дата выдачи задания \_\_\_\_\_

Руководитель дипломной работы (проекта) 01.02.2021 г.

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) 01.02.2021 г.

 (подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит с., 11 рисунков, 20 таблиц, источников, 3 приложения.

### ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, АНАЛИЗ, ИНСПЕКЦИОННО - ДОСМОТРОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ

Объектом исследования работы является: таможенный контроль международных грузоперевозок.

Предмет исследования: применение инспекционно-досмотровых комплексов при осуществлении таможенного контроля транспортных средств международных перевозок.

Целью является исследование эффективности применения технических средств, при осуществлении таможенного контроля международных перевозок.

Для достижения поставленной цели были поставлены следующие задачи:

- изучить теоретические основы международных грузоперевозок, их виды, особенности.
- изучить теоретические аспекты таможенного контроля международных перевозок грузов в мире, РФ и ЕАЭС.
- провести анализ современного состояния международных перевозок с использованием официальной статистики в мире РФ и ЕАЭС.
- выявить проблемы и найти пути возможного совершенствования организации таможенного контроля при международных перевозках.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенного контроля международных перевозок грузов	8
1.1 Международные перевозки: понятие, виды, особенности	8
1.2 Международные правила применения и обеспечения таможенного контроля при перемещении грузов разными видами транспортных средств	14
1.3 Таможенный контроль международных перевозок грузов в Российской Федерации	19
2 Международные перевозки в мире и РФ	29
2.1 Международные перевозки в мире, современные тенденции, состояние	29
2.2 Международные перевозки грузов в РФ и ЕАЭС, состояние, тенденции	36
2.3 Практика применения комплексов при организации таможенного контроля транспортных средств международных перевозок	40
3 Совершенствование организации таможенного контроля с использованием инспекционно-досмотровых комплексов при международных перевозках	55
Заключение	69
Библиографический список	72
Приложение А Объем международных грузоперевозок воздушным транспортом	76
Приложение Б Объем международных грузоперевозок железнодорожным транспортом	77
Приложение В Объем грузовых перевозок в ЕАЭС	78

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования данной темы обуславливается тем, что, инспекционно-досмотровые комплексы, как и прочие технические средства таможенного контроля (далее ТСТК), являются важнейшим инструментом деятельности таможенных органов по выявлению и пресечению нарушений таможенного законодательства при осуществлении таможенного контроля транспортных средств международных перевозок. ТСТК существенно упрощает работу таможенным органам, сокращая время, которое тратится на осмотр и досмотр транспортных средств в международных пунктах пропуска.

Транспорт - одна из важнейших составных частей материальной базы экономики, он играет исключительно важную роль в развитии экономики любого государства, так как, осуществляет перевозки грузов и пассажиров в соответствии с потребностями производства и обеспечивает тем самым нормальное функционирование и развитие всех его отраслей, регионов и предприятий. С каждым годом объем международных перевозок возрастает, количество экспортированных и импортированных товаров увеличивается, и, следовательно, поток транспортных средств международных перевозок тоже растет. В связи с этим нагрузка на таможенные органы на государственных границах становится в разы больше. В такой ситуации ТСТК при осуществлении таможенными органами своих функций играют ключевую роль, они усиливают контрольные функции государства в сфере внешнеэкономической деятельности. Следовательно, пока страны осуществляют торговлю на внешнем рынке, пока они импортируют и экспортируют, таможенный контроль, как и ТСТК, будут всегда актуальны.

Целью отчета является исследование эффективности применения технических средств, при осуществлении таможенного контроля международных перевозок.

С каждым годом внешнеторговый оборот Российской Федерации растет, усиливая неравномерность инфраструктурного развития между центральными и приграничными субъектами страны, тем самым заостряя проблему использования технических средств таможенного контроля. Из этого следует, что использование инспекционно-досмотровых комплексов при большой плотности транспортного потока будет не так эффективно.

В связи с этим необходимо решить следующие задачи:

- рассмотреть основные понятия технических средств таможенного досмотра и поиска (ИДК);
- рассмотреть общий порядок применения ИДК;
- привести основные положения по организации и проведению таможенного досмотра системой ИДК;
- провести анализ использования ИДК на примере Благовещенской таможни;
- выявить основные проблемы использования ИДК в ходе таможенного контроля
- предложить свои методы совершенствования и иных способов повышения эффективности работы ИДК в пунктах пропуска, которые позволят положительно повлиять на эффективность осуществления таможенного контроля в местах пересечения государственной границы Российской Федерации. Что, впоследствии, поможет избежать задержек при международных перевозках и обеспечит рост конкурентоспособности регионов страны и государства в целом на международном рынке.

Теоретической и методологической основой исследования являются положения научных трудов отечественных и зарубежных ученых-экономистов в области теории таможенного контроля.

При проведении исследования были использованы такие научные методы как, анализ, сравнение, синтез, наблюдение, обобщение и систематизация материала, теоритического исследования. Исследование опирается на методологический принцип единства теории и практики.

Научные методы, в данном исследовании являются основными, потому что, они представляют собой, способы освоения информации и действительности, основанные на рациональности и доказанности. Признаками научных методов являются их строгость, однозначность, эффективность, простота.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

## 1.1 Международные перевозки: понятие, виды, особенности.

Прежде чем выявить понятие международных перевозок груза, необходимо определить, что такое международные перевозки в целом.

В самом общем виде понятие международных перевозки определяется как перемещение грузов и (или) пассажиров, осуществляемое при помощи использования любого вида транспорта, при условии, что данное перемещение носит международный характер, то есть место отправления, и место конечного назначения находятся на территории различных государств.

В научной литературе по международному праву есть различные определения понятия «международные перевозки». Например, в трудах В.Г. Ермолаева и О.В. Сивакова под международными перевозками понимается, перевозка, при которой груз либо пассажир в процессе перевозки пересекает границу государства, и перемещаются через территорию больше, чем одного государства<sup>1</sup>. Курганов В.М. считает, что международные перевозки – это перевозка грузов и пассажиров между двумя и более странами, которая выполняется при условиях, которые были заключены данными государствами в международных договорах<sup>2</sup>. Эти два понятия объединяет одно – главным признаком международных перевозок является пересечение транспортом государственной границы другого государства, это и отличает международные перевозки от внутренних перевозок.

Сами определения международных перевозок содержатся исключительно в отдельных международных соглашениях – транспортных конвенциях. Что касается российских источников, которые занимаются регулированием международных перевозок, то по большей части, они не могут дать четкого определения этому понятию (то есть определения

---

<sup>1</sup> Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Международное частное право, курс лекций. М., 1999. С. 133.

<sup>2</sup> Курганов В.М. Международные перевозки. М.: Academia, 2011. С. 304.



понятия, которые имеются в наличии у российских источников, отличаются схожестью в трактовках, но имеют прямую или косвенную характеристику этого понятия).

КАПП (конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа) определяет международную перевозку как осуществление перемещения пассажиров по территории двух и более государств с использованием транспорта<sup>3</sup>. Но, исходя из КДПГ (конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов), перевозка становится международной, если место принятия груза для перевозки находится в одной стране, а место сдачи этого груза – в другой<sup>4</sup>.

Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 года трактует понятие так: «Международная перевозка – это транспортировка пассажиров или грузов, место начала которой находится в одном государстве, а окончание в другом, или же они находятся в одном государстве, но пути пересекают его границы»<sup>5</sup>.

Монреальская конвенция от 1999 года, весьма похожа: «Международные перевозки – это перевозки, отправления и назначения которых располагаются в нескольких государствах или же на территории одного государства, если были предусмотрены и согласованы остановки на территории других государств»<sup>6</sup>.

Аналогичное определение содержится и в п. 2 статьи 101 Воздушного кодекса Российской Федерации (ВК РФ). Более того, Воздушный кодекс, включает в себя существенное положение, которое применяется и к международным перевозкам; исходя из этого положения, в ситуации, когда

---

<sup>3</sup> «Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа» (КАПП) от 19.04.1994 г. <https://docs.cntd.ru/document/901798261>

<sup>4</sup> «Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов» (КДПГ) от 19.05.1956 г., Женева. [https://www.alta.ru/tamdoc/56\\_0kdpg/](https://www.alta.ru/tamdoc/56_0kdpg/)

<sup>5</sup> «Конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем» от 29.04.1961 г. Брюссель. <http://base.garant.ru/2540723/>

<sup>6</sup> «Конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» от 28.05.1999 г. <https://docs.cntd.ru/document/1900153>

правила международного договора Российской Федерации отличаются от тех, что упомянуты в ВК РФ, то применяются нормы международного соглашения (ст. 3)<sup>7</sup>. Иными словами, различные международные соглашения имеют больший приоритет в регулировании спорных ситуаций возникших в ходе осуществления международных перевозок.

Исходя из выше описанных положений, выделим два основных признака международной перевозки:

1) непосредственно, сама транспортировка: груза, багажа, пассажиров, которая регулируется различными правилами международных конвенций и соглашений;

2) наличие иностранного фактора, здесь имеется в виду что, при международных перевозках, объектами права являются физические или юридические лица разных стран. Из этого следует дальнейшая возможность перемещения транспорта международной перевозки через границы других государств.

Практика перевозок в отдельных транспортных отраслях допускает выполнение международных перевозок различных видов, каждый из которых имеет свои особенности, преимущества и недостатки.

К международным перевозкам по видам транспорта относятся: авиaperезовки, перевозки морским транспортом, а также автомобильные и железнодорожные перевозки<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> "Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 08.06.2020). <https://docs.cntd.ru/document/9040995>

<sup>8</sup> Курганов В.М. Международные перевозки. М.: Academia, 2011. С. 304.



Рисунок 1 – Классификация международных перевозок по видам транспорта

Также, в зависимости от различных критериев международные перевозки можно разделить:

- 1) В зависимости от маршрута перемещения груза:
  - перевозки в соседском сообщении (между граничащими друг с другом странами);
  - перевозки транзитом (с пересечением государственной границы иностранного государства).
- 2) От периодичности транспортных перевозок:
  - регулярные (линейные);
  - нерегулярные (чартерные).
- 3) От системы их организации;
  - трамповые;
  - мелкопартионные.

Основная суть трамповых перевозок состоит в том, что, такие перевозки, осуществляются по различным маршрутам, а сроки доставки, устанавливаются совместно с грузовладельцем. При этом перевозка груза происходит в одном и том же транспортном средстве, начиная от

точки отправления до конечной точки назначения. Перевозки мелкопартионных грузов, в отличие от трамповых перевозок, осуществляются по ранее зафиксированным и установленным маршрутам, графику/расписанию.

Зачастую необходима так называемая мультимодальная перевозка – перевозка грузов, от точки отправления до точки конечного назначения с использованием нескольких видов транспорта, поскольку использование одного вида транспорта не всегда позволяет преодолевать определенные участки маршрута в силу большой протяженности или прочих условий.

Как уже было упомянуто выше, у каждого вида международных перевозок, в зависимости от вида используемого транспорта, есть свои преимущества и недостатки, рассмотрим их подробнее в таблице, приведенной ниже.

Таблица 1 – Преимущества и недостатки международных перевозок на различных видах транспорта

Вид транспорта	Преимущества	Недостатки
1	2	3
Автомобильный	<ul style="list-style-type: none"> <li>- быстрая доставка товаров, даже на дальние расстояния;</li> <li>- возможны поставки различных объемов и практически всех видов грузов;</li> <li>- гибкое планирование маршрутов, не как у судна или железнодорожного состава;</li> <li>- возможность доставки «до двери».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ограниченная территория (моря, океаны, горы – станут препятствием, которое придется обходить другим видом транспорта;</li> <li>- необходимость оформления транзита, если маршрут пролегает через несколько стран;</li> <li>- ограничения по весу и габаритам груза.</li> </ul>
Железнодорожный	<ul style="list-style-type: none"> <li>- большая дальность и относительно высокая скорость перевозок;</li> <li>- минимальная зависимость от природных условий;</li> <li>- невысокая стоимость.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- жесткая привязка к определенному маршруту и невозможность его корректировки;</li> <li>- плохой контроль над перемещением груза и инертность дорог;</li> </ul>

Вид транспорта	Преимущества	Недостатки
		- высокая металлоемкость и трудоемкость.

Продолжение таблицы 1

1	2	3
Водный	- невысокая стоимость перевозки; - возможность отправки на дальнейе расстояние (единственная альтернатива самолетам); - широкая география поставок.	- зависимость от погодных условий; - низкая скорость перевозки.
Воздушный	- высокая скорость доставки, возможность доставить товар за один день; - минимизирует необходимость комбинирования транспорта и погрузочно-разгрузочных работ; - возможность использования в районах, где невозможно использования иных видов транспорта.	- высокая стоимость перевозок; - зависимость от погодных условий и наземной инфраструктуры.

По данным таблицы делаем вывод, что: из всех, основных видов транспортных средств используемых в международных перевозках, автомобильный транспорт, является более удобным и оптимизированным способом доставки международного груза, когда необходима необходимости перевозка на малые и средние расстояния. Железнодорожный транспорт, в свою очередь, очень экономичен и дает огромные возможности для перевозки достаточно больших объектов и партий товаров. Почти весь транспорт проигрывает по своим характеристикам максимальной грузоподъемности железнодорожному транспорту. Морской и воздушный транспорт является основными транспортными средствами для перевозки грузов на большие расстояния.

Таким образом, под международной перевозкой грузов необходимо понимать перевозку груза транспортным средством, при которой, данное

транспортное средство пересекает территорию одного или более государств. Международные перевозки грузов делятся на несколько видов: автоперевозки, железнодорожные перевозки, авиаперевозки и перевозки морским транспортом. При осуществлении перевозок необходима тщательная разработка маршрута, так как в большинстве случаев грузы следуют транзитом через территорию несколько государств, что в свою очередь требует соблюдения дополнительных правовых норм.

## **1.2 Международные правила применения и обеспечения таможенного контроля при перемещении грузов разными видами транспортных средств**

Исторически, международная торговля представляет собой обширную сферу деятельности человеческого общества. С момента возникновения международной торговли, ее развитие постепенно шло в направлении общей глобализации движения материальных потоков между государствами, и в настоящее время достигла значительного развития.

Впоследствии, глобализация международной торговли и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового оборота между странами требовали новых подходов к развитию транспорта и транспортной системы, новых высокоэффективных технологий организации процесса таможенного контроля международных транспортных услуг на территории различных государств, вследствие чего, международные перевозки начали придерживаться определенных международных правил – конвенций и соглашений.

Межгосударственные договоры – это своеобразная «юридическая» основа, которая служит гарантией выполнения международных перевозок, направленные на возникновение, изменение и прекращение правовых отношений между двумя или несколькими государствами. В межгосударственных договорах определяются права и обязанности договаривающихся сторон в отношении торговой, промышленной и прочей

внешнеэкономической деятельности<sup>9</sup>.

Кроме этого, источниками правового регулирования международных транспортных перевозок являются многосторонние конвенции и соглашения, разработанные различными международными организациями, а также нормы внутреннего законодательства. Среди внутренних нормативно – правовых актов важное место занимают действующие уставы разных видов транспорта – уставы железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта и тому подобные.

Все правоотношения между участниками транспортного процесса в международном сообщении, кроме документов, регулирующих перевозки грузов по Российской Федерации, регулируются дополнительно следующими нормативными актами:

- Законом Российской Федерации «О таможенном тарифе»;
- Таможенным кодексом ЕАЭС;
- Международной грузовой конвенцией (КОТИФ);
- Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ);
- Конвенцией о договоре международной перевозке грузов (КДПГ);
- Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП;
- Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС);
- Конвенцией ООН о морской перевозке грузов;
- Конвенцией ООН о международных мультимодальных перевозках грузов и другими международными конвенциями и соглашениями.

---

<sup>9</sup> Международное частное право / под ред. Г.В. Петровой. М.: Юрайт, 2020. С. 396.

Главным источником регулирования, инноваций и контроля таможенного дела во всем мире, в настоящее время, является Всемирная таможенная организация (далее ВТамО). За всю историю существования организации её членами стали более 170 таможенных служб мира, которые контролируют около 98 % международной торговли.

Всемирная таможенная организация является международно признанным глобальным центром таможенной экспертизы и играет ключевую лидирующую роль в развитии и совершенствовании таможенного дела и таможенного законодательства. Деятельность организации основывается на запросах ее стран участниц. Главной целью организации является – многократное повышение эффективности и продуктивности функционирования таможенных служб государств, а также совершенствование и укрепление национальной безопасности, повышение статистики собираемости налогов и прочих сборов во внешней торговле между странами для всеобщего развития мировой внешнеэкономической деятельности.

В 2010 году ВТамО опубликовала «Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли». Данные стандарты получили широкое распространение и являются важнейшим источником, ориентиром, как для таможенных служб, так и для стран осуществляющих внешнеэкономическую деятельность на мировом рынке<sup>10</sup>.

Стандарты состоят из четырех основных элементов. Первый элемент основывается на гармонизированном, всеобщем подходе к требованиям предварительного электронного уведомления о грузе при входящих и исходящих отправлениях. Второй предусматривает поэтапный, последовательный подход кСУР (системе управления рисками), целью которого является решение вопросов безопасности в отношении стран, присоединяющихся к данным стандартам. Третий элемент предусматривает

---

<sup>10</sup> Мероприятия и программы [Электронный ресурс] // Всемирная Таможенная Организация (WorldCustomsOrganization): офиц. сайт. URL: <http://www.wcoomd.org>.



определенные действия, а именно: по запросу государства импортера, таможенная администрация экспортирующего государства, должна осуществлять осмотр/досмотр грузовых контейнеров повышенного риска, желательно с использованием «неинтрузивных» технических средств обнаружения, (такие технические средства позволяют произвести таможенный контроль досматриваемого объекта без вскрытия контейнеров или выгрузки товаров. И заключительный, четвертый, определяет льготы, преференции которые таможенные службы предоставляют тем компаниям, которые соблюдают минимальные стандарты безопасности международной цепи поставок товаров и используют рекомендованные эффективные методы работы<sup>11</sup>.

Как уже было сказано выше, основными документами, которые регулируют международные перевозки грузов, являются различные международные Конвенции и соглашения. Они ставят важнейшие условия перевозок в международном сообщении. Каждый вид транспорта, используемый в международных перевозках, обладает своей системой договоров. Рассмотрим основные положения некоторых Конвенций.

Для начала рассмотрим несколько основных Конвенций, которые регулируют международные перевозки автомобильным транспортом.

К таким конвенциям относятся: Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)<sup>12</sup> и Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП<sup>13</sup>.

Конвенцию КДПГ подписали большинство европейских стран. Данная конвенция устанавливает условия договора о международной автомобильной перевозке и определяет основные права и обязанности владельца груза, перевозчика и грузополучателя, а также порядок приема и выдачи груза.

---

<sup>11</sup> Мероприятия и программы [Электронный ресурс] // Всемирная Таможенная Организация (World Customs Organization): офиц. сайт. URL: <http://www.wcoomd.org>.

<sup>12</sup> «Конвенция о договоре международной перевозки грузов – КДПГ» (Женева, 19.05.1956 г.) [https://www.alt.ru/tamdoc/56\\_0kdpg/](https://www.alt.ru/tamdoc/56_0kdpg/)

<sup>13</sup> «Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП», 1975 г. <https://docs.cntd.ru/document/1900316>

Конвенция МДП определяет последовательность процедуры международной перевозки грузов. Книжка МДП является главным атрибутом. МДП по совместительству единственный таможенный документ при следовании груза от точки отправления до таможни назначения. Данная конвенция вводит «институт гарантийного объединения», который признан таможенными органами стран участников конвенции в качестве гарантии для лиц, использующих услугу международной перевозки грузов. При международной перевозке в рамках МДП не требуются национальные таможенные документы и гарантии, так как товары перемещаются в опломбированных контейнерах, они не подвергаются таможенному досмотру. В результате, как преимущество, можно выделить то, что при использовании данной системы происходит меньшее количество задержек при пересечении границы, что в дальнейшем сокращает общее время перевозки груза.

Далее переходим к международным перевозкам грузов воздушным транспортом. Здесь основным правовым документом является Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок<sup>14</sup>. Конвенция насчитывает 152 участника и, несомненно, является наиболее широко признанным договором международного частного права.

Теперь, к морским и железнодорожным международным перевозкам грузов. Что касается морских перевозок, то данные перевозки регулирует Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г.<sup>15</sup> (Гаага) с поправками 1968 и 1979 гг. Основным международным соглашением, регулирующим железнодорожные перевозки, является Конвенция - КОТИФ.

В соответствии с Гаагскими правилами перевозчик обязан проявить должную заботливость, чтобы сделать судно мореходным, снарядить и

---

<sup>14</sup> «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок», Варшава, 12.10.1929 г. <https://docs.cntd.ru/document/1900153>

<sup>15</sup> «Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте» 1924 г. (с поправками 1979 г.) <https://docs.cntd.ru/document/1900316>

снабдить его всем необходимым, надлежащим образом укомплектовать личным составом, обеспечить пригодность грузовых помещений для приема, транспортирования и сохранности груза.

В КОТИФ установлены общие правила международных перевозок грузов и международных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом. Это соглашение постоянно обновляется, совершенствуется, учитывая изменение экономических отношений в государствах, подписавших его.

Таким образом, ВТамО – основной «таможенный» центр, задачей которого является развитие и совершенствование техники таможенного дела и таможенного законодательства. Использование договоров и соглашений в международной торговле при осуществлении международных перевозок, направлено на устранение сложностей взаимодействия между странами, таможенных барьеров и создание единой системы товародвижения в международном сообщении. Все правоотношения между участниками транспортного процесса в международном сообщении регулируются различными соглашениями и Конвенциями.

### **1.3 Таможенный контроль международных грузов в Российской Федерации.**

Согласно ТК ЕАЭС, транспортные средства международной перевозки, пересекающие таможенную границу, подлежат остановке и стоянке в местах перемещения товаров через таможенную границу для проведения таможенных операций, предусмотренных ТК ЕАЭС. Продолжительность стоянки транспортных средств международной перевозки, исходя из времени, необходимого для проведения таможенных операций, для воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта не должна превышать 3 часа, а для водного транспорта - 8 часов, за исключением случаев, когда:

1) начало или завершение таможенных операций не могут быть осуществлено по независящим от таможенных органов причинам;

2) помещение под таможенную процедуру товаров, перевозимых на этих транспортных средствах международной перевозки, осуществляется непосредственно в местах перемещения товаров через таможенную границу;

3) в отношении товаров, перевозимых на этих транспортных средствах международной перевозки, применено таможенное сопровождение в качестве меры обеспечения таможенного транзита;

4) временное хранение транспортных средств международной перевозки осуществляется в местах временного хранения, расположенных на территории мест перемещения товаров через таможенную границу.

Отправление транспортных средств международной перевозки из мест их стоянки в местах перемещения товаров через таможенную границу производится после завершения таможенных операций, совершаемых при прибытии товаров на таможенную территорию союза или убытии товаров с такой территории. Транспортные средства международной перевозки подлежат таможенному декларированию без помещения под таможенные процедуры. Транспортные средства международной перевозки перемещаются через таможенную границу без применения мер нетарифного и технического регулирования.<sup>16</sup>

Таможенной целью проверки транспортных средств перевозчиков является:

– обнаружение и пресечение использования транспортных средств, специализированно оборудованных с целью сокрытия товаров от таможенного органа в ходе таможенного контроля;

– пресечение перемещения транспортных средств через таможенную границу для иных целей, кроме международных перевозок грузов и пассажиров;

– проверка соответствия технических требований транспортного средства для доставки грузов под таможенным контролем.

---

<sup>16</sup> Таможенный кодекс Евразийского Экономического союза [Электронный ресурс] : приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

Таможенный контроль товаров и транспортных средств, которые перемещаются через таможенную границу с использованием предварительно поданной информацией, осуществляется при одновременном выполнении следующих условий:

1) при получении таможенным органом предварительной информация о грузе и транспортном средстве, ввозимых на таможенную территорию;

2) у должностных лиц таможенного органа имеется возможность сопоставить ранее полученную предварительную информацию с перемещаемой партией товаров, на основании указанного в товаросопроводительных и транспортных документах уникального идентификационного номера.

При прибытии на территорию Российской Федерации грузовых транспортных средств устанавливается следующая последовательность осуществления государственными контрольными органами основных контрольных действий в КПП:

1) Санитарно – карантинный контроль лиц (при необходимости или наличии риска):

– опрос лиц находящихся в транспортном средстве, о наличии каких-либо жалоб на состояние здоровья;

– проверка документов, которые касаются санитарно-карантинного контроля;

– при необходимости, применяется решение о проведении иных действий по санитарно-карантинному контролю;

– в случае выявления больных, потенциально зараженных опасным инфекционным заболеванием, вводится план оперативных мероприятий;

– результаты проведения санитарно-карантинного контроля заносятся в специализированную информационную систему;

– принимается решение о предоставлении лицам права дальнейшего следования.

2) Пограничный контроль:

- проверка документов у водителя, лиц, сопровождающих товары (если таковы имеются) на право пересечения государственной границы;
- осмотр грузовых транспортных средств;
- принимается решение на проведение досмотра транспортного средства, о данном принятом решении, информируется старшее должностное лицо таможенного органа;
- результаты пограничного контроля заносятся в информационную систему;
- принимается решение о предоставлении лицам и транспортному средству права дальнейшего следования.

3) Транспортный контроль (при необходимости, проводится должностными лицами таможенного органа):

- транспортное средство, в целях определения соответствия его параметров предельно допустимых значений массы и габаритов, установленных в Российской Федерации и других членов ЕАЭС, по территориям которых осуществляется проезд, взвешивается и проходит процедуру замера габаритов;
- осуществляется сверка регистрационных номеров и проверка отличительных знаков государства, на территории которого зарегистрировано данное транспортное средство;
- проверка документов: водительского удостоверения, свидетельства о регистрации транспортного средства; разрешение на проезд транспортного средства по таможенной территории Российской Федерации и других членов ЕАЭС; документов подтверждающих допуск к международным перевозкам; специальных разрешений на перевозку крупногабаритных или опасных грузов по территории РФ и других стран участников ЕАЭС; проверка товарно – сопроводительной документации;
- выдается уведомление об оплате установленных сборов;

- результаты транспортного контроля заносятся в соответствующую информационную систему;
- принимается решение о предоставлении транспортному средству права на дальнейшее следование;
- водитель получает сведения о выявленных несоответствиях параметров транспортного средства, об отсутствии или недостоверности проверенных документов, предусмотренных законодательством ЕАЭС, или о необходимости получения недостающих сведений.

Как итог всему вышеперечисленному, в целом, таможенный контроль автотранспортных средств международной перевозки представим в виде схемы (рисунок 2):



Рисунок 2 – Схема проведения таможенного контроля ТС

Технологии проведения таможенного контроля автотранспортных средств международных перевозок:

- 1) включают последовательность действий должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих

таможенный контроль товаров, перемещаемых по таможенной территории Союза, при их прибытии или убытии.

2) определяют порядок совершения таможенными органами таможенных операций и применения форм таможенного контроля.

Действия уполномоченных должностных лиц при прибытии товаров и транспортных средств на таможенную территорию ЕАЭС включают:

1) проверку документов и сведений при прибытии товаров и ТС на территорию ЕАЭС (регистрация прибытия; проверка наличия документов установленных статьями 89 и 92 ТК ЕАЭС, Конвенцией МДП, Конвенцией АТА и Конвенцией о временном ввозе; совершение таможенных операций связанных с принятием, регистрацией таможенной декларации; осуществление контроля над соблюдением запретов и ограничений).

2) проведение таможенного осмотра (досмотра), а также проверку средств идентификации, по результату проведения, составляется акт таможенного осмотра (таможенный осмотр транспортных средств (контейнеров), проверка сохранности наложенных средств идентификации, в том числе печатей и пломб; осуществление идентификации товаров путем наложения запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ)<sup>17</sup>.

Далее рассмотрим технологии таможенного контроля водного транспорта международных перевозок.

Действия должностных лиц таможенных органов включают в себя:

– прием документов и сведений, представленных перевозчиком в электронном формате до фактического прибытия судна;

– далее, документы проходят проверку подлинности электронной подписи, а также форматный, структурный и логический контроль, таможенный орган удостоверяется в том, что пакет документов представлен не менее чем за сутки до прибытия судна в порт;

– заблаговременно, до прибытия судна в порт, вносятся сведения о прибытии этого судна в порт в журнал уведомлений;

---

<sup>17</sup>Попова Л.И. Технологии таможенного контроля. М.: Юрайт, 2020. С. 256.



– применяется СУР, после чего принимается решения о возможном проведении разгрузочных операций, о запрете ввоза или выгрузки товара, (ввиду необходимости проведения санитарно-карантинного, ветеринарного, фитосанитарного контроля)

– при прибытии судна в порт, осуществляется сверка предоставленных в таможенный орган документов и сведений со сведениями, которые были представлены заблаговременно, в электронном виде;

– проводится проверка документов непосредственно на борту судна (на судовое снаряжение, запасные части, судовые припасы для сверки со сведениями, представленными ранее).

– осуществляется таможенный осмотр судна и груза, с последующей фиксацией результатов;

– те места судна, где размещены алкоголь, табак, оружие, боеприпасы, лекарства, товары, не предназначенные для выгрузки в данном порту, накладываются специальные средства таможенный идентификации;

– разрешение на прибытие товаров на таможенную территорию оформляется таможенным органом посредством проставления штампа «Ввоз разрешен»<sup>18</sup>.

Что касается таможенного контроля воздушных транспортных средств международной перевозки, то она идентична технологии таможенного контроля морских судов. Представим последовательность таможенного контроля международных перевозок морским и воздушным транспортом в виде одной схемы (рисунок 3).

---

<sup>18</sup> Попова Л.И. Технологии таможенного контроля. М.: Юрайт, 2020. С. 256.

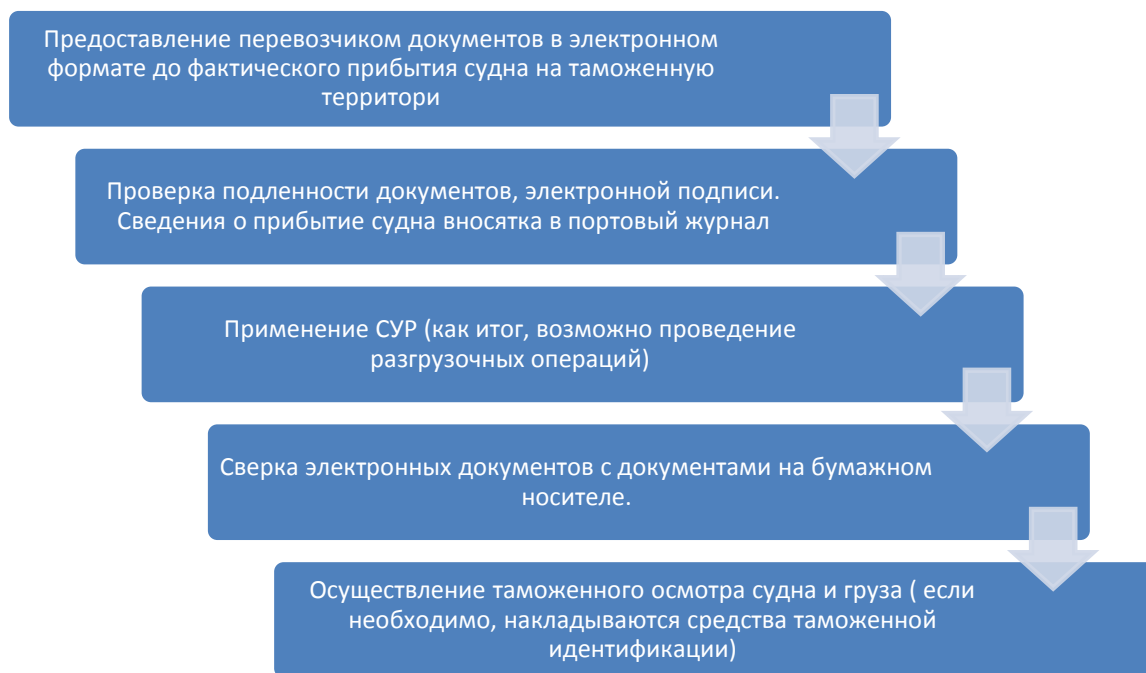


Рисунок 3 – Таможенный контроль морских и воздушных транспортных средств международной перевозки

Теперь кратко о таможенном контроле железнодорожных международных перевозок. Должностные лица таможенных органов осуществляют:

- проведение таможенного контроля и совершение таможенных операций при прибытии товаров и транспортных средств на таможенную территорию ЕАЭС, в том числе с использованием предварительной информации;
- проверка документов и сведений, предусмотренных статьями 89 и 92 ТК ЕАЭС;
- совершение таможенных операций, связанных с принятием, регистрацией транзитной декларации;
- контроль над соблюдением запретов и ограничений;
- принятие мер по минимизации рисков, проведение таможенного осмотра, досмотра;
- осуществление контроля над прибытием транспортного средства и товаров в таможенный орган назначения;

– контроля помещения товаров и транспортных средств на временное хранение и (или) размещение их в зоне таможенного контроля<sup>19</sup>.

По очередности действий, предпринимаемых должностными лицами таможенного органа в отношении прибывших на таможенную территорию железнодорожных транспортных средств, порядок схож со схемой таможенного контроля автотранспортных средств международных перевозок.

В итоге мы видим, что таможенный контроль морских и воздушных транспортных средств идентичен, как и соответственно, контроль железнодорожных и автомобильных средств. Различие состоит лишь в том, что для воздушного и морского транспорта имеются дополнительные действия, которые перевозчики должны выполнить до непосредственного прибытия транспортного средства на таможенную территорию, а именно, заблаговременно, в электронном формате, представить необходимые документы и сведения таможенному органу.

Отмечаем, что все транспортные средства подлежат таможенному контролю. Каждое транспортное средство проходит санитарно-карантинный контроль, пограничный и непосредственно транспортный контроль. Основными регламентирующими документами, устанавливающими порядок и основные принципы перемещения транспортных средств международной перевозки, являются ТК ЕАЭС и различные международные Конвенции.

Итак, в заключении главы необходимо выделить следующие основные тезисы: под международной перевозкой грузов необходимо понимать перевозку груза транспортным средством, при которой, данное транспортное средство пересекает территорию одного или более государств. Международные перевозки грузов делятся на несколько видов: автоперевозки, железнодорожные перевозки, авиаперевозки и перевозки морским транспортом. При осуществлении перевозок необходима тщательная разработка маршрута, так как в большинстве случаев грузы следуют

---

<sup>19</sup> Попова Л.И. Технологии таможенного контроля. М.: Юрайт, 2020. С. 256.

транзитом через территорию несколько государств, что в свою очередь требует соблюдения дополнительных правовых норм.

Все правоотношения между участниками транспортного процесса в международном сообщении регулируются различными соглашениями и Конвенциями. Использование договоров и соглашений в международной торговле при осуществлении международных перевозок, направлено на устранение сложностей взаимодействия между странами, таможенных барьеров и создание единой системы товародвижения в международном сообщении.

В ЕАЭС основными регламентирующими документами, устанавливающими порядок и основные принципы перемещения транспортных средств международной перевозки, являются ТК ЕАЭС и различные международные Конвенции и договоры.

Порядок осуществления таможенного контроля транспортных средств международных перевозок в ЕАЭС, Европейском союзе происходит в следующем виде: представляется пакет необходимых документов в электронном виде; проводится проверка сведений указанных в документах на электронном носителе с документами на бумажных носителях; применяется система управления рисками; проверка документов непосредственно самого транспортного средства международной перевозки; проводится таможенный осмотр и досмотр транспортного средства и груза.

## 2 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В МИРЕ И РФ

### 2.1 Международные перевозки в мире, современные тенденции, состояние

Транспорт является одной из важнейших сфер экономики любой страны. Его инфраструктура обеспечивает связи между экономическими системами, а также отражает текущее состояние мировой экономики.

Как уже было сказано выше, международная логистика включает следующие виды транспорта: наземный (автомобильный и железнодорожный транспорт), воздушный транспорт и водный транспорт.

Объемы грузов, перевозимые в международном товарном сообщении, в регионах и странах различаются. В наиболее развитых государствах, система международных перевозок представлена всеми видами транспорта. Сюда входят такие страны как, Япония, США, а так же большинство стран ЕС, на них приходится примерно 80%-85%мирового грузооборота. В странах западной Европы, автомобильный транспорт, является наиболее часто используемымвидом перевозок (35%-40%), далее железнодорожный транспорт (20%-25 %) <sup>20</sup>.

Если взять Северную Америку, то здесь, перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом примерно равны по объемам. Что касается авиаперевозок и интенсивности движения, то выделяют три региона: Западная Европа, Дальний Восток и США. На них приходится 2/3 мирового грузооборота по воздуху. Еще один крупный регион расположен в Азии — это КНР, Сингапур, Таиланд, Япония.

---

<sup>20</sup>Пармон А.С. «Международные перевозки: вчера, сегодня, завтра» 31.05.2019 г.

Таблица 2 – Страны-лидеры по экспорту транспортных услуг для международных перевозок<sup>21</sup>

В МЛН. ДОЛЛ.

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
США	89 999	90 687	84 434	81 779	86 342	93 251	91 092
Германия	69 460	61 847	56 557	55 176	62 381	69 438	69 348
Сингапур	46 217	50 447	46 622	41 060	47 572	60 398	58 443
Франция	45 888	47 956	41 876	40 305	45 984	47 907	47 382
Китай	37 646	38 243	38 594	33 827	37 104	42 310	45 966
Голландия	-	41 344	35 385	34 755	37 937	42 263	42 774
Великобритания	37 482	42 145	39 464	36 513	37 781	39 317	39 478
Дания	43 115	44 473	36 645	32 632	35 902	39 463	38 948
ОАЭ	8 033	23 744	23 417	25 487	27 910	28 319	28 890
Япония	39 558	39 592	45 393	31 705	34 146	28 905	26 222

Тройкой лидеров по экспорту транспортных услуг для международных перевозок на протяжении периода 2019 – 2013 г. являются США, Германия и Сингапур. В 2019 году, по сравнению с 2018 годом, доход от экспорта у них незначительно сократился: у США с 93 251 млн. долл. до 91 092, то есть на 2 159 млн. долл. Снизился доход в Германии на 90 тыс. долл. В Сингапуре доход упал с 60 398 до 58 443 млн. долл. В среднем, доход, получаемый от предоставления транспортных услуг, у этой тройки стран лидеров сократился на 0,3 %. В целом, тенденция к сокращению доходов от данного вида экспорта наблюдается не только у тройки лидеров. Сюда также можно отнести Японию, Данию и Францию. Япония в 2019 году, по сравнению с 2013 потеряла 13 336 млн. долл. – 33 %.

Также из таблицы можно сделать вывод о том, что в период 2014-2016 в большинстве представленных в таблице стран, доходы от предоставляемых транспортных услуг для международных перевозок уменьшились в среднем на 15,8 %: США и Германия (10,5 %), Франция и Голландия (16 %), Китай и Великобритания (13 %), Сингапур (18 %), Япония (20 %), Дания (26 %).

В таблице 3, прослеживается динамика темпов роста экспорта транспортных услуг.

<sup>21</sup> Внешняя торговля/ Экспорт услуг/ Транспорт [Электронный ресурс] // Кноета: офиц. сайт. URL: <https://кноета.ру> (дата обращения: 07.05.2021).

Таблица 3 – Темпы роста экспорта транспортных услуг

в процентах к предыдущему году

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
США	-	100,7	93,1	96,8	105,6	108,1	97,9
Германия	-	89	91,4	97,5	113	111,3	99,8
Сингапур	-	109,1	92,4	88	115,8	127	96,7
Франция	-	104,5	87,3	96,2	114	104,1	98,9
Китай	-	101,5	100,9	87,6	109,7	114	108,6
Голландия	-	-	85,5	98,2	109,1	111,4	101,2
Великобритания	-	112,4	93,6	92,5	103,4	104	100,4
Дания	-	103,1	82,4	89	110	110	98,7
ОАЭ	-	295,5	98,6	108,8	109,5	101,5	102
Япония	-	100	114,6	69,8	109,5	84,6	90,7

Российская Федерация в данном рейтинге занимает 15 позицию (таблица 4). На 2019 год прибыль составила – 21 557 млн. долл., меньше чем в 2018 на 557 тыс. долл. В период с 2014 по 2015 доход, рекордно, за весь представленный период, сократился на 20 %, после чего в 2015, 2016, 2017 и 2018 годах видна динамика роста в среднем на 9,5 %. По показателю темпа роста, видно, что динамика не имеет постоянной тенденции к увеличению или уменьшению показателя. В 2015 году, темп роста понизился на 18%, в 2016, увеличился на 21%, к 2017 прибавил еще на 13%, после чего, в 2019 году сократился на 18%.

Таблица 4 –Экспорт транспортных услуг Российской Федерацией <sup>22</sup>

в млн. долл.

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
РФ	20 747	20 542	16 648	17 144	19 859	22 144	21 557
Темпы роста, в %	-	99,01	81,04	102,9	115,8	111,5	97,3

<sup>22</sup> Внешняя торговля/ Экспорт услуг/ Транспорт [Электронный ресурс] // Кноета: офиц. сайт. URL: <https://кноета.ру> (дата обращения: 07.05.2021).

Таблица 5 – Страны-лидеры по импорту транспортных услуг для международных перевозок<sup>23</sup>

В МЛН. ДОЛЛ.

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
США	94 434	99810	99 557	92 391	96 515	106 303	107 458
Китай	94 324	96 158	85 340	80 580	92 945	108 315	104 723
Германия	73 614	71 016	62 330	61 793	66 525	72 390	69 539
Индия	57 363	58 899	52 257	47 952	57 062	66 725	67 650
Сингапур	39 384	45 635	47 724	43 401	50 911	62 504	61 129
Франция	50 556	51 910	45 025	45 679	49 296	53 293	51 537
Япония	46 918	45 871	41 036	38 088	40 057	38 337	34 100
Великобритания	33 404	36 011	33 883	30 281	28 796	34 053	32 778
Дания	32 497	32 326	28 483	26 736	28 520	31 513	31 920
Голландия	21 524	23 691	20 957	21 359	28 093	32 096	31738

Что касается импорта транспортных услуг, то здесь, как и в экспорте, лидером является США. Доход от импорта данных услуг в 2019 году составил 107 458 млн. долл. По сравнению с 2013 годом показатель увеличился на 13 024 млн. долл. (на 13%). Китай, занимающий вторую позицию за период 2013 – 2019 годов увеличил доход на 10%, с 94 324 млн. долл. до 104 723 млн. долл. Наибольший прирост за исследуемый период показывает Сингапур – 34,5%, 39 384 млн. долл. и 61 129 млн. долл. в 2013 и 2019 годах соответственно. В Японии наблюдается значительное сокращение затрат на импорт транспортных услуг, показатель сократился с 46 918 млн. долл. до 34 100 млн. долл. Аналогично таблице 3, построим таблицу 6, только для импорта.

Таблица 6 – Темпы роста импорта транспортных услуг

в процентах к предыдущему году

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
США	-	105,7	100,1	92,8	104,4	110,1	101
Китай	-	101,9	88,7	94,4	115,3	116,5	96,6
Германия	-	96,4	87,7	99,1	107,6	108,8	96
Индия	-	102,7	88,7	91,7	119	117	101,4
Сингапур	-	115,9	104,6	90,9	117,3	122,8	97,8
Франция	-	102,8	86,7	101,4	107,9	108,1	96,7
Япония	-	97,7	89,4	92,8	105,2	95,7	88,9
Великобритания	-	107,8	94,1	89,4	95,1	118,2	96,2
Дания	-	99,5	88,1	93,8	106,7	110,5	101,3
Голландия	-	110	88,4	101,9	131,5	114,2	98,8

<sup>23</sup> Внешняя торговля/ Импорт услуг/ Транспорт [Электронный ресурс] // Кноета: офиц. сайт. URL: <https://кноета.ру> (дата обращения: 11.05.2021).



Таблица 7 –Импорт транспортных услуг Российской Федерацией <sup>24</sup>

В МЛН. ДОЛЛ.

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
РФ	17 505	15 420	12 074	11 838	14 492	15 298	15 443
Темпы роста, в %	–	88	78,3	98,5	122,4	105,5	100,9

На 2019 год Российская Федерация занимает 20 место в списке импортеров транспортных услуг (таблица 5). За исследуемый период 2013 – 2019 гг., показатель снизился с 17 505 млн. долл. до 15 443 млн. долл., то есть на 12%. В целом, из таблицы, прослеживается динамика снижения расходов Российской Федерации на импорт транспортных услуг.

Также, отдельно, следует изучить структурную составляющую экспорта и импорта транспортных услуг. В таблице 8 и 9 приведены статистические показатели экспорта и импорта транспортных услуг различных видов транспорта.

Таблица 8 – структура экспорта транспортных услуг РФ, по видам транспорта

В МЛН. ДОЛЛ.

Вид транспорта	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Воздушный	11 533	10 980	7 865	8 446	10 054	11 966	10 985
Водный	4 181	4 580	4 761	4 682	4 912	5 107	5 489
Автомобильный	700	1 090	862	783	987	1 160	2 703
Железнодорожный	2 101	1 590	1 165	971	1 045	948	2 380
Всего	20 747	20 542	16 648	17 144	19 859	22 144	21 557

Таблица 9 – структура импорта транспортных услуг РФ, по видам транспорта

В МЛН. ДОЛЛ.

Вид транспорта	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Воздушный	11 025	9 761	7 044	6 899	8 553	8 880	9 042
Водный	4 106	3 889	3 164	3 103	3 779	4 018	3 989
Автомобильный	783	614	549	568	769	929	1 087
Железнодорожный	1 279	894	716	837	944	999	1 325

<sup>24</sup> Внешняя торговля/ Импорт услуг/ Транспорт [Электронный ресурс] // Кноета: офиц. сайт. URL: <https://кноета.ру> (дата обращения: 07.05.2021).

Продолжение таблицы 9

Вид транспорта	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Всего	17 505	15 420	12 074	11 838	14 492	15 298	15 443

По данным таблиц 8 и 9 видно, что основная часть объема импорта и экспорта транспортных услуг приходится на воздушный вид транспорта, далее идет водный транспорт, железнодорожный и автомобильный. На долю воздушного транспорта, ежегодно, приходится около 60%, на водный транспорт – 25%, на железнодорожный и автомобильный – по 10% и 5%.

Далее, рассмотрим динамику международного грузооборота воздушным и железнодорожным транспортом, как самого дорогого и дешевого с экономической точки зрения.

Авиаперевозки наиболее развиты в Северной Америке, Европейских странах, Австралии. У перевозок воздушным транспортом, есть определенные минусы. Связаны они с высокой стоимостью пересылок и большим количеством ограничений. Авиационный транспорт используют в основном для перевозки скоропортящихся и уникальных товаров. Ведь его неоспоримым преимуществом является скорость. Железнодорожный транспорт является довольно популярным в международных перевозках, это объясняется выгодными тарифами и низкой стоимостью транспортировки.

Таблица 10 – Темпы роста международных грузоперевозок воздушным транспортом<sup>25</sup>

в процентах к предыдущему году

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
США	101,3	102,9	99,1	102,1	107,5	103,3	99,9
Китай	110,1	111	111,2	107,6	109,5	108,3	99,4
ОАЭ	109,1	110,3	102,8	101,1	103	94,4	100
Катар	115,6	120,8	126,2	121,7	119,2	115,5	100
Южная Корея	100,4	100,1	101,5	95,7	106,5	103,6	98,8
Япония	108,3	112,3	100	108,1	114,1	88,8	99,8
Германия	99,1	97,9	97,2	99,9	113,8	100,9	100

<sup>25</sup> Транспорт/Воздушный транспорт/Грузоперевозки воздушным транспортом [Электронный ресурс] // Кноета: офиц. сайт. URL: <https://кноета.ru> (дата обращения: 11.05.2021).

## Продолжение таблицы 10

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Люксембург	110,3	110,1	109,7	109	106,4	100	100
Российская Федерация	104,9	103,9	114,9	123,1	116,7	99,5	100
Великобритания	99,8	99,1	90,8	101,6	107,3	104,7	99,8

Странами лидерами по международным грузоперевозкам воздушным транспортом являются США и Китай. По данным таблицы 10, Российская Федерация занимает 9 место, между Люксембургом и Великобританией. Показатель РФ за 2019 год - 6 813 млн. тонн/км., что на 36 158 и 18 290 млн. меньше, чем у занимающих первую и вторую позицию США и Китая соответственно (Приложение А). По сравнению с 2013 годом в 2019, странами, в которых объем грузоперевозок воздушным транспортом увеличился больше всех, являются Катар – на 62 %, а также Китай и РФ по 36 % и 37 % соответственно. Люксембург (28 %), Япония (18 %), США (11 %). Наименьший прирост у Великобритании (3 %) и Южной Кореи (6 %).

Из таблицы видно, что в США и Китае в 2019, по сравнению с прошлым годом, темпы роста снизились: на 3,4 % и 8,9 % соответственно. В Российской Федерации объем грузоперевозок воздушным транспортом сохранился на прошлогоднем уровне.

Таблица 11 – Темпы роста международных грузоперевозок железнодорожным транспортом<sup>26</sup>

в процентах к предыдущему году

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Российская Федерация	103,4	105,8	100,3	101,6	106,8	104,3	99,9
США	103,1	106,3	94,2	90,9	105,8	103,3	99,9
Китай	99,1	93,3	85,8	97,1	111,7	104,3	99,8
Индия	101,7	102,5	102,3	96	94,7	102	100
Казахстан	97,8	93,6	87,6	99,1	109,6	102,6	99,6
Украина	99,6	94,1	92,3	96,1	102,3	-	-

<sup>26</sup> Транспорт/ЖД транспорт/ Грузовые перевозки ЖД транспортом [Электронный ресурс] // Кноета: офиц. сайт. URL: <https://кноета.ру> (дата обращения: 11.05.2021).

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Беларусь	101,1	100,4	92,7	100,7	118	108,4	98,1
Литва	103,6	107,5	97,9	98,8	111,6	109,7	99,4
Латвия	99,3	101,3	85,5	90,8	84,7	122	100,8
Турция	103,1	108,8	86,5	112,5	105,5	106,1	100

Что касается международных грузоперевозок железнодорожным транспортом, то основными лидерами здесь являются – Российская Федерация, США и Китай. Вполне логично, что лидеры, это страны, государственная территория которых превосходит остальные в несколько раз. В целом, несмотря на небольшие спады, видна тенденция к повышению объемов международных железнодорожных перевозок за представленный период. Из представленных в таблицы стран, в Латвии, наблюдается наибольшее сокращении грузоперевозок на 2019 год, по сравнению с 2013, объем сократился с 15 млн. до 12,3 (на 18 %). Самый наибольший прирост у Литвы (21 %), у РФ, Беларуси и Турции объем увеличился в среднем на 15,8 %. США, Китай, Индия и Казахстан с 2013 по 2019 сократили объем международных железнодорожных перевозок в среднем на 6,5 % (приложение Б).

Как итог, отмечаем, что главным экспортером и импортером транспортных услуг является США, также сюда можно включить Германию и Китай. По анализируемым данным, за период 2013 – 2019 гг., лидерами по объемам воздушных и железнодорожных грузоперевозок являются: США, Китай, ОАЭ и Российская Федерация, США, Китай соответственно.

## **2.2 Международные перевозки грузов в РФ и ЕАЭС, состояние, тенденции**

В первую очередь, перспективы развития ЕАЭС в направлении международных перевозок, определяется географическим расположением. ЕАЭС имеет обширные возможности для сухопутной транспортировки грузов в Азию и Европу. В настоящее время, около 50 стран Азиатского,

Европейского, Африканского и Латиноамериканского регионов проявляют интерес к участию и совместному сотрудничеству с ЕАЭС в различных сферах внешнеэкономической деятельности.

Транспортировка грузов в ЕАЭС осуществляется в соответствии с единым таможенным тарифом (ЕТТ). Тариф представляет собой, комплекс пошлин, который был принят в отношении импортируемых из третьих стран товаров. Каждое государство имеет право устанавливать свои индивидуальные ввозные пошлины на отдельные категории товаров или использовать сезонные тарифы на срок не более 6 месяцев взамен единого таможенного тарифа. В результате чего, каждая страна сохраняет индивидуальные возможности на формирование таможенных пошлин при экспорте нефти, нефтепродуктов, газа. Стоимость международных перевозок в ЕАЭС стала заметно ниже за счет ряда нововведений.

Рассмотрим темпы роста объемов перевозки грузов разными видами транспорта по территории ЕАЭС в таблицах 12,13 и 14.

Таблица 12 – Темпы роста объема перевозки грузов в ЕАЭС железнодорожным транспортом<sup>27, 28</sup>,

в процентах к предыдущему году

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Армения	94,7	93,4	82,8	103,1	101,1	109,1	111,5
Беларусь	91,1	101	92,9	96,4	115,4	107,4	92,6
Казахстан	99,6	133	87,4	99,3	111,8	102,7	102,6
Кыргызстан	121,6	109,8	85,6	132,9	113,9	116,6	99,4
Россия	97,2	99,6	96,7	100,7	103,2	101,9	99,1
ЕАЭС	97,1	106,5	94,6	100,2	107,3	102,5	99,4

В секторе железнодорожных перевозок на Россию приходится 70 % транспортировок в ЕАЭС, 24,3 % и 5,2 % на Казахстан и Беларусь соответственно, 0,5 % - Армения и Кыргызстан. Общий объем ежегодных перевозок железнодорожным транспортом в ЕАЭС составляет, примерно

<sup>27</sup> Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. М, 2018. С. 206.

<sup>28</sup> Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. М., 2020. С. 213.

1 820 млн. тонн. На Российскую Федерацию, ежегодно, в среднем, приходится около 1 337, 8 млн. тонн в год. На Казахстан и Беларусь по 363,6 млн. тонн и 140 млн. тонн. А на Армению и Кыргызстан по 2,8 млн. тонн и 1,7 млн. тонн соответственно. Самый наибольший объем, грузовых перевозок железнодорожным транспортном, за исследуемый период, был зафиксирован в 2018 году и составил 1 971, 2 млн. тонн., наименьший в 2016 году – 1 795 млн. тонн. По таблице видно, что все страны, за последние годы, демонстрируют стабильные темпы роста, не считая небольших отклонений.

Таблица 13 – Темпы роста объема перевозки грузов в ЕАЭС автомобильным транспортом<sup>29, 30</sup>,

в процентах к предыдущему году

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Армения	107	73,6	127,5	236,7	145,8	103,5	39,4
Беларусь	101,7	99,6	94	90,2	102,5	102,5	94,6
Казахстан	109,7	104,9	101,4	100,2	104,5	103	103,7
Кыргызстан	102,6	69	103,7	103,9	101,6	102,5	104
Россия	96,5	96,1	98,9	101,4	100,3	102,6	103,3
ЕАЭС	101,1	99,2	99,8	101	102	102,7	103,2

За анализируемый период объем грузоперевозок автомобильным транспортом в России вырос на 1,6 %, в Казахстане на 16 %, в Армении на 25 %. В Беларуси и Кыргызстане уменьшился на 16 % и 20 % соответственно. Лидер Россия – 50-60 % от общего объема. В среднем, ежегодный объем грузовых перевозок автомобильным транспортом в ЕАЭС составляет около 8 890 млн. тонн, из которых, примерно 5 150 млн. тонн приходится на Российскую Федерацию, что составляет 60% от общего объема. На Казахстан, приходится около 25 % – 30 %, на Беларусь – 10% – 15%, остальное на Армению и Кыргызстан. По темпам роста, в таблице, значительно выделяется Армения. В 2015, 2016 и 2017 годах, темпы роста объемов грузоперевозки автомобильным транспортом в Армении составили 127,5%,

<sup>29</sup> Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. М, 2018. С. 206.

<sup>30</sup> Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. М., 2020. С. 213.

236,7% и 145,8% соответственно.

Таблица 14 – Темпы роста объема перевозки грузов в ЕАЭС воздушным транспортом<sup>31 32</sup>,

в процентах к предыдущему году

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Армения	84,6	100	98,1	179,4	122,4	80,8	114,4
Беларусь	78,6	371,8	94,6	146	97,3	93,7	54,7
Казахстан	108,7	79,9	90	106,3	124,4	200	91,3
Кыргызстан	71,4	40	100	50	300	330,1	30
Россия	98	103,9	82,5	108,4	115,5	97,1	99,2
ЕАЭС	97,9	11,7	83,2	111,2	115	100,1	98,3

Что касается объемов грузоперевозок воздушным транспортом, то он возрос в ЕАЭС с 2013 по 2018 год с 1 256 млн. тонн до 1 369,9 млн. тонн (9 %), после чего снизился в 2019 году на 127,3 млн. тонн (10 %). На Россию ежегодно, в среднем, приходится 90 % - 95 %, На Казахстан и Беларусь по 5% - 10%. Общий объем перевозок воздушным транспортом, в год, по территории ЕАЭС, в среднем составляет 1 249 млн. тонн. Как и в секторе грузовых перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, основная часть объема перевозок воздушным транспортом приходится на Российскую Федерацию. В 2013 на долю РФ пришлось 96%, в 2014 – 92%, в 2015 – 94%, в 2016 – 99%, в 2017 – 91%, в 2018 – 91%, в 2019 – 93%.

Выразим общий темп роста объема грузоперевозок, всеми видами транспорта, стран ЕАЭС, на графике.

<sup>31</sup> Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. М, 2018. С. 206.

<sup>32</sup> Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. М., 2020. С. 213.

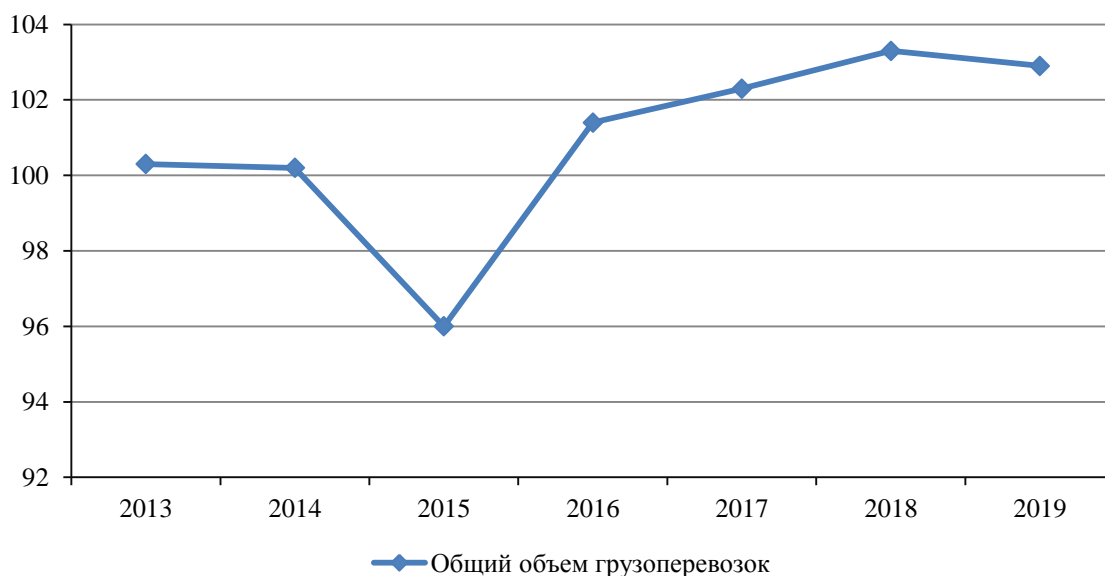


Рисунок 4 – Динамика объема перевозок грузов в ЕАЭС, в процентах к предыдущему году

Подводя итог, можно сказать о том, что основным грузоперевозчиком на территории ЕАЭС является Российская Федерация, на которую приходится в среднем 70 – 75 % перевозок различным видом транспорта. 20 - 25 % - доля Казахстана и Белоруссии, и 5 % - Армения и Кыргызстан. В целом, общий объем грузоперевозок в ЕАЭС с 2013 по 2019 год возрос с 12 296 млн. тонн до 12 997 млн. тонн, что составляет 5,5 % (приложение В).

### **2.3 Практика применения инспекционно-досмотровых комплексов при организации таможенного контроля транспортных средств международных перевозок**

Таможенный контроль является одним из видов государственного контроля, он имеет огромное значение при реализации охранной функции государства, является важнейшим инструментом по выявлению нарушений таможенного законодательства, налоговых преступлений и нарушений внешнеэкономического характера.

Главная цель таможенного контроля – выявление правонарушений, с помощью различного рода проверок соответствия, проводимых участниками



таможенно – правовых отношений, операций в сфере таможенного дела, а также требований норм таможенного законодательства.

Согласно таможенному кодексу ЕАЭС, все транспортные средства международной перевозки, которые пересекают таможенную границу стран-членов союза, подлежат остановке и стоянке для проведения таможенных операций таможенного контроля в местах перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу.

Таможенной целью проверки транспортных средств перевозчиков является:

- проверка и оценка соответствия транспортного средства техническим требованиям;
- пресечение использования транспортных средств международной перевозки для скрытого провоза, запрещенных или ограниченных для ввоза товаров с помощью специальных «скрытых», потайных мест в отсеках транспортного средства, при прохождении таможенного контроля;
- недопущение перемещения транспортных средств через таможенную границу, для иных, незаконных целей, кроме как официальных международных перевозок пассажиров и грузов.

В настоящее время, для достижения вышеуказанных целей таможенной проверки, транспортных средств международной перевозки, а именно, для их досмотра и обнаружения, скрытно провозимых грузов, таможенные органы используют современные технические средства таможенного контроля. Таможенный контроль с применением технических средств позволяет существенно сократить время проведения операций связанных с досмотром транспортного средства, а также существенно повышает его эффективность, чем, например, при ручном таможенном досмотре.

Одним из основных видов таких технических средств, применяемых в практике проведения таможенного контроля транспортных средств, являются инспекционно – досмотровые комплексы.

Инспекционно-досмотровый комплекс (далее ИДК) предназначен для интроскопии крупногабаритных объектов таможенного контроля, отличающихся значительными размерами, весом, составом конструкционных материалов повышенной плотности загрузки различными видами перевозимых в них товаров. ИДК позволяет всего за 3 – 5 минут узнать, что находится внутри досматриваемого объекта, путем получения изображения, которое выводится на специальном экране, с полным описанием и характеристикой содержимого. Все это, осуществляется без вскрытия и разгрузки транспортного средства или контейнера. Именно поэтому, как было сказано выше, такие комплексы, при постоянном эксплуатировании, многократно повышают эффективность деятельности таможенных органов в пунктах пропуска различных видов (автомобильных, морских и т.п.). Стоит отметить, что при ручной разгрузке или досмотре транспортного средства или контейнера, у уполномоченных на это должностных лиц таможенного органа, уходит от 40 минут – до 2-3 часов, а при особо крупногабаритных партиях весь день.

Рассмотри два вида ИДК – стационарный ИДК и мобильный (МИДК).

Оба вида ИДК позволяют получить информацию о содержимом контейнеров и транспортных средств. Но по наименованию комплексов видно, что один функционирует в неподвижном состоянии, а другой имеет возможность перемещаться.

Стационарный комплекс, как правило, в основном устанавливаются и используются в морских таможенных пунктах, пропускная способность такого комплекса около 30 контейнеров в час.

Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс устанавливается на специализированные шасси транспортного средства, и при своей эксплуатации требует отведения специально – подготовленной санитарной зоны. Пропускная способность 20 – 25 объектов в час.

Таможенный осмотр с применением ИДК назначается по решению уполномоченного должностного лица таможенного органа в том случае, если

при осмотре объекта выявляются какие-либо риски (на основе СУР), предусматривающие необходимость осуществления таможенного контроля с использованием ИДК.

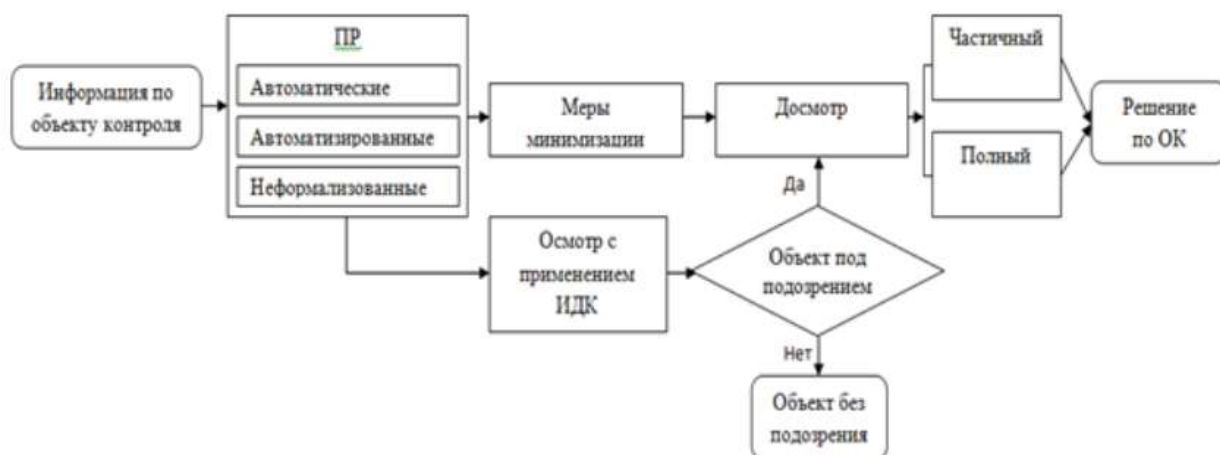


Рисунок 5 – Применение ИДК, на основе СУР

Должностные лица таможенного органа осуществляют ряд определенных действий при таможенном осмотре объекта контроля с применением ИДК:

1) после принятия решения о необходимости проведения таможенного контроля с применением ИДК, должностное лицо, которое осуществляло контроль документов на товары и транспортное средство, передает эти документы уполномоченному лицу, координирующему применение ИДК;

2) далее, перевозчика оповещают о принятом решении, и информируют о том, что транспортное средство, подлежащее таможенному досмотру с применением ИДК, необходимо доставить в специальную рабочую зону;

3) в рабочей зоне ИДК, непосредственно, осуществляется сам процесс досмотра: проводится внешний визуальный осмотр транспортного средства или других грузовых емкостей, помещений; проверяются таможенные пломбы, печати и другие средства идентификации на предмет их целостности; сканируются документы; проводится рентгеновское

сканирование транспортного средства; анализируется информация, полученная после применения ИДК, и сопоставляется с той, которая была получена от лица перевозчика;

4) по завершению анализа вышеперечисленной информации, принимается решение о возможном наличии либо отсутствии признаков нарушения таможенного законодательства.

Представим этапы таможенного досмотра транспортного средства и товаров в виде схемы (рисунок 6).

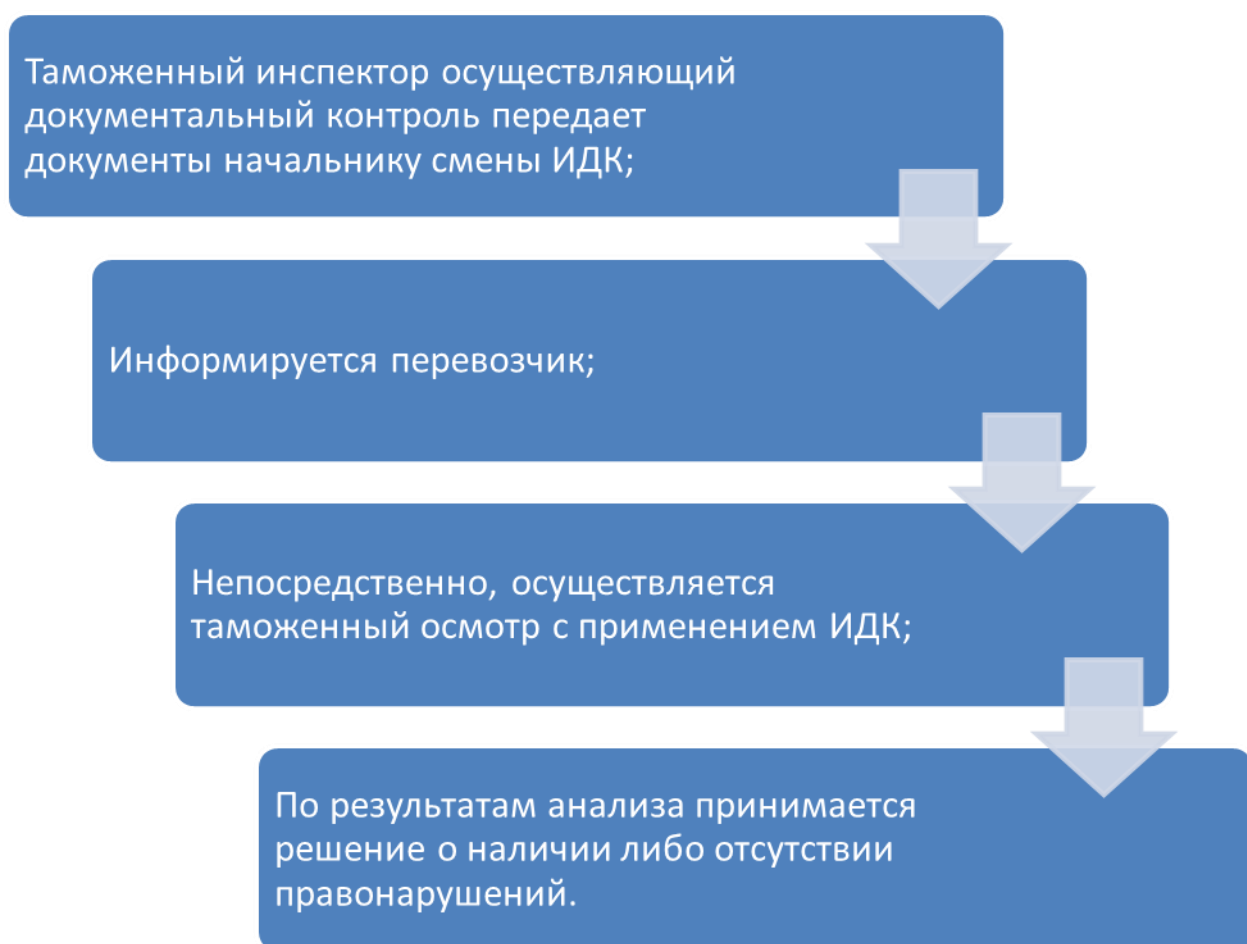


Рисунок 6 – Действия должностных лиц таможенного органа при осуществлении таможенного осмотра с применением ИДК.

Действия должностных лиц таможенного органа при применении системы инспекционно – досмотрового комплекса регулируются приказом

Федеральной таможенной службы от 09.12.2010 г. № 2354 «Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно – досмотровых комплексов»<sup>33</sup>.

Инструкция содержит в себе:

- общие положения;
- действия должностных лиц таможенных органов после принятия решения о проведении таможенного осмотра с использованием ИДК;
- особенности проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств с использованием ИДК;
- заключительные положения;
- перечень товаров, не подлежащих воздействию рентгеновского излучения;
- памятку для водителя транспортного средства при проведении таможенного осмотра с использованием ИДК.

Рассмотрим подробнее процесс эксплуатации инспекционно – досмотрового комплекса и проанализируем показатели применения комплекса на примере Благовещенской таможни. На вооружении таможенного поста Благовещенск – Хэйхэ стоит мобильный инспекционно – досмотровый комплекс на основе рентгеноскопической аппаратуры системы «HeimannCargoVisionMobileHCVM 4028 (далее МИДК) стоимостью около 100 млн. рублей.

Система МИДК предназначена для проведения рентгеноскопического изучения транспортного средства, контейнеров и других грузовых емкостей, а также товаров содержащихся внутри них. Рентгеноскопия проводится в специальной зоне, обеспечивающей безопасность эксплуатации в соответствии с действующими нормами.

Основными составляющими элементами системы МИДК являются:

---

<sup>33</sup> Приказ ФТС от 09.12.2010 г. № 2354 «Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно – досмотровых комплексов».

- 1) Рентгеноскопическая система, состоящая из:
  - системы рентгеновского излучения;
  - системы обнаружения рентгеновского излучения;
  - системы предварительной обработки данных.
- 2) Шасси МИДК, транспортное средство - MERCEDESACTROS 2532 ELV, или другое, на котором размещается система досмотра и ее компоненты. Оно позволяет перемещать комплекс с одного объекта на другой и обеспечивать автономную работу.
- 3) Стрела, с рентгеновскими излучателями, прикрепленная на транспортном средстве.
- 4) Система управления, координирующая и контролирующая процесс работы установки.
- 5) Система радиологической безопасности. Данная система устанавливает зону ограниченного доступа, в которой будет эксплуатироваться МИДК. Также, она предназначена для минимизации и предотвращения рисков облучения персонала, и рисков, связанных с автоматическим перемещением системы. Сюда также входят системы видеонаблюдения и системы селекторной связи. В качестве обеспечения безопасности используются предупредительные огни, звуковые сигналы и маячки, а также устройства автоматической блокировки и остановки системы.

В общем виде, функции системы можно представить в виде схемы:



Рисунок 7 – Функции системы МИДК.

Рассмотрим схемы размещения МИДК и других объектов контроля в специализированной зоне досмотра.

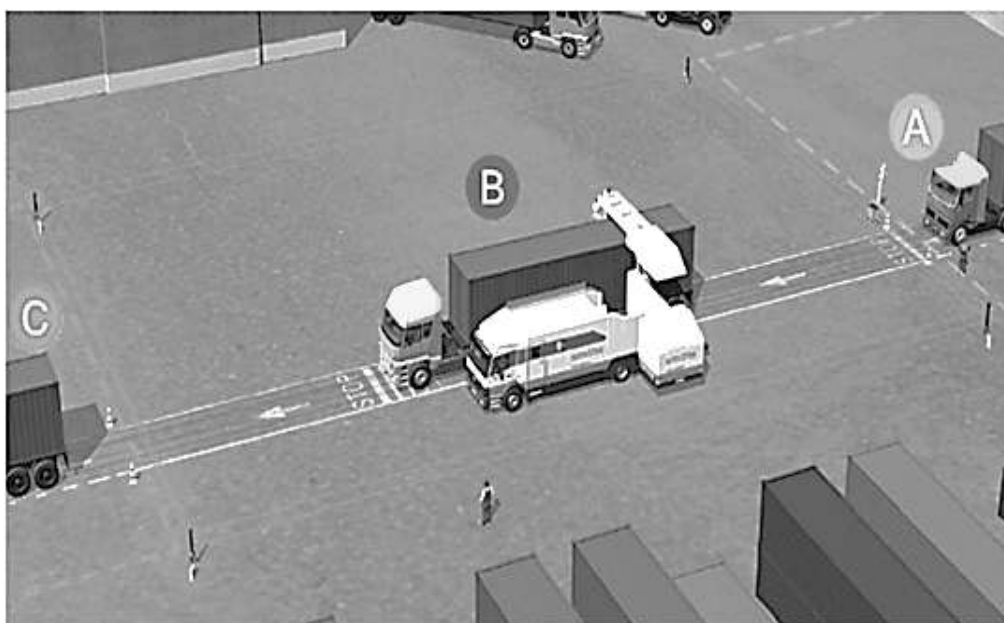


Рисунок 8 - Схема размещения ИДК<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Василенко Э. У таможен появятся новые отечественные ИДК [Электронный ресурс] // Провэд: офиц. сайт. URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/custom-house/officially/41716-u-tamozhen-poyavyatsya-novye-otechestvennye-idk.html>.

Зона «А» - зона регистрации, это площадка, своеобразная очередь, в которой транспортные средства подлежащие досмотру с применением МИДК ожидают своей очереди. Здесь, водитель транспортного средства, передает необходимые для таможенного контроля документы. Далее, по команде уполномоченного лица, контролирующего движение в рабочей зоне МИДК, транспортное средство въезжает в следующую зону, зону «В».

Зона «В» - зона досмотра, ее границы определяются системой радиологической безопасности, о которой сказано выше. Водитель досматриваемого объекта выезжает в зону, паркует транспортное средство согласно специально нанесенной на асфальт разметке и, заглушив двигатель, а также активировав стояночный тормоз, покидает транспортное средство. Необходимо отметить, что в зоне сканирования должен находиться только сам объект досмотра, присутствие людей недопустимо. При завершении сканирования объекта происходит автоматическая остановка системы, водитель получает ранее переданные должностному лицу документы обратно, возвращается в транспортное средство и выезжает из зоны сканирования.

И последняя зона, зона «С» - зона регистрации. В этой зоне водители транспортных средств, прошедших сканирование, ожидают результатов анализа полученных изображений. Если транспортное средство и (или) груз не вызывают у операторов МИДК подозрений, по команде управляющего движением транспортное средство может покинуть зону работы МИДК. Если же, у операторов мобильного комплекса имеются подозрения по транспортному средству или перевозимому грузу, проводится ручной досмотр.

Изучим детальней основную зону работы МИДК – зону досмотра («В») на рисунке 9.



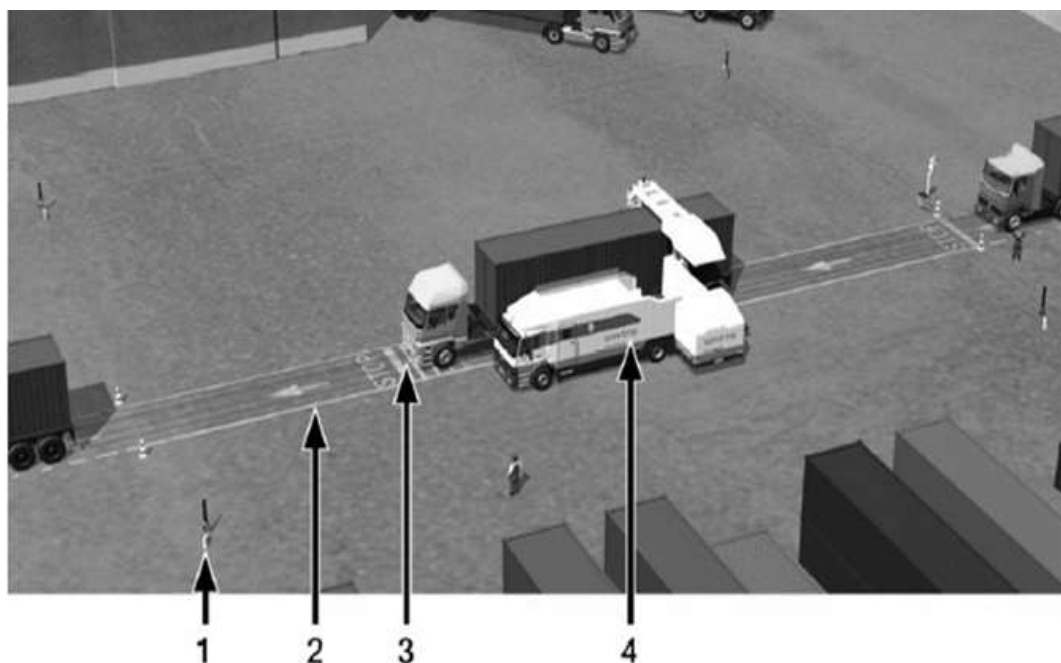


Рисунок 9 - Зона досмотра (В)<sup>35</sup>

В данной зоне размещены:

- 4 инфракрасных барьера (1), находятся они по углам зоны досмотра, и формируют своеобразный барьер, в случае пересечения которого, оператору – водителю мобильного комплекса, поступает специальный звуковой сигнал, в этом случае, работа МИДК немедленно прекращается;
- направляющая разметка (2), используется при перемещении системы МИДК;
- разметка, обозначающая габариты площадки для парковки транспорта, подлежащего сканированию (3);
- и непосредственно, сама система МИДК (4).

Ранее было сказано, что на вооружении таможенного поста Благовещенск – Хэйхэ стоит мобильный инспекционно – досмотровый комплекс на основе рентгеноскопической аппаратуры системы «HeimannCargoVisionMobileHCVM 4028 стоимостью около 100 млн. рублей.

<sup>35</sup> Василенко Э. У таможен появятся новые отечественные ИДК [Электронный ресурс] // Провэд: офиц. сайт. URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/custom-house/officially/41716-u-tamozhen-poyavyatsya-novye-otchestvennye-idk.html>.

Данный мобильный комплекс имеет название - «Евгений Курочкин», в честь заслуженного работника, который отдал 36 лет жизни таможенной службе, стоявшего у истоков создания современной Благовещенской таможни, и принимавшего активное участие в становлении таможенной службы на территории Амурской области.

Рассмотрим статистику применения данного МИДК. В таблице 13 указаны сведения о результатах его применения на пункте пропуска Благовещенск – Хэйхэ.

Таблица 15 – Результаты применения МИДК

	2017	2018	2019	2020
Всего ТС	14 582	19 530	11 980	8592
ТС, осмотренные с применением МИДК	4297	3281	3054	1436
Доля ТС, осмотренных с применением МИДК, в %	29,5	17	25,5	17

В среднем, за анализируемый период, от общего количества транспортных средств, которые проходят через пункт пропуска, доля транспорта, осмотренного с применением МИДК, составляет около 23%. В 2017 году от общего числа транспортных средств – 14 582, было осмотрено 4297, что составляет 29,5%. В 2018 году процент осмотренных с применением МИДК транспортных средств составил 17%, в 2019 году – 25,5% и в 2020 году – 17%.

За 2017 год через смешанный пункт пропуска (далее СПП) Благовещенск – Хэйхэ проследовало 14582 автомобилей, из них в импортном направлении – 7684, в экспортном – 6898. С применением МИДК осмотрено 4297 объектов, из них 3209 (74,9%) в импортном направлении и 1088 (25,1%) в экспортном. От общего числа перемещенных транспортных средств, процент осмотренных с применением МИДК в импортном и экспортном

направлениях составил 22% и 7,5% соответственно. Под подозрение попали 68 объектов, возбуждено 34 дела об административном правонарушении (КоАП ст. 16.2 ч. 1,3; ст. 16,1 ч. 3), 10 объектов получили запрет на ввоз/вывоз (КоАП ст. 10,6 ч.1; ст. 10,2.)

В 2018 году через пункт пропуска проследовало 19530 транспортных средств, в экспортном направлении – 9326 (осмотрено с применением МИДК 256 – 2,7%), в импортном 10204 (с применением МИДК 2999 – 29,4%). Под подозрение попали 63 объекта, возбуждено 32 АП (ст. 16.2, ч. 1,2,3), 3 запрета на ввоз/вывоз, а также заведено 3 уголовных дела по статье 226,1 ч.1 («рыба осетровых пород» общим весом 9.15 кг. «ртуть» - общим весом 27,55 кг., отходы пушно – меховые» - общей стоимостью – 7 355 940 руб.).

По итогам 2019 года было насчитано 11 980 объектов, 5737 в экспортном направлении (осмотрено с применением МИДК 112 – 2%) , 6243 – в импортном (с применением МИДК 2942 – 47%). Под подозрение попали 88 объектов, из них 31 – административное правонарушение, запретов на ввоз/вывоз – 10.

За 2020 год проследовало 8592 автомобиля. 4045 в экспортном направлении и 4547 в импортном. Осмотрено с применением МИДК 61 (1,5%) и 1375 (30,2%) объектов соответственно. Под подозрение попали 44 объекта, из них 7 – АП, запрет – 6.

Относительно оценки результативности применения МИДК и ее эффективности, существуют некоторые основные показатели и формулы<sup>36</sup>.

- коэффициент охвата транспортных средств, с применением МИДК, формула:

$$K = \left( \frac{X_{oc}}{X_{ob}} \right) * 100\%, \quad (1)$$

---

<sup>36</sup> Турбин И. В. Оценка деятельности таможенных органов на основе существующей системы показателей и предложения по их совершенствованию // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: экономика. Управление. Право. 2014. № 1. С. 52.

где,  $X_{oc}$  – количество транспортных средств, осмотренных с применением МИДК;

а,  $X_{об}$  – общее число транспортных средств, прошедших через пункт пропуска.

То есть этот коэффициент рассчитывается как среднее число транспортных средств осмотренных с применением МИДК от общего числа транспортных средств, прошедших через пункт пропуска.

Данные показатели уже были рассчитаны выше, приведем их в отдельной таблице, только в виде коэффициента.

Таблица 16 – Коэффициент охвата ТС с использованием МИДК

	2017	2018	2019	2020
Показатель, в %	2,9	1,7	2,5	1,7

По разным данным, минимальное значение показателя, устанавливается в районе 2,5% – 3%. Следовательно, из таблицы можно сделать вывод, что количество транспортных средств, осмотренных с применением МИДК, не всегда соответствует предусмотренным нормам, а это значит, что ОПИДК (оперативному отделу инспекционно – досмотрового комплекса) необходимо увеличить число объектов, по отношению к которым, применяется процедура таможенного досмотра с применением МИДК. К обсуждению этой проблемы, мы ещё вернемся в третьей главе дипломной работы.

Следующая формула, формула производительности МИДК:

$$P = V_3 / N_{об} \text{ (мин)} \quad (2)$$

$V_3$  - время (в минутах)эксплуатирования МИДК в отчетном периоде;

$N_{об}$  - общее количество осмотренных с применением МИДК объектов

За первый квартал 2017 года МИДК эксплуатировался 277,25 часов – 16 645 минут, было осмотрено 757 транспортных средств, значит производительность МИДК, равна 21,9%

За аналогичный период 2018, 2019 и 2020 года производительность равна – 40%, 18% и 22% соответственно.

И третья формула – эффективность осмотров МИДК:

$$K = \left(\frac{X_{рез}}{N_{об}}\right) * 100\%; \quad (3)$$

$X_{рез}$  - количество «результативных» проверок объектов, поставленных под «подозрение» (объект ставится под подозрение при наличии оснований, признаков возможного нарушения таможенного законодательства);

$N_{об}$  - общее количество осмотренных объектов, с применением МИДК

Общее количество осмотренных, с применением МИДК объектов, в 2017 году составило 4 297, из них – 56 результативных (всего было поставлено 68 отметок «под подозрением»). В 2018 году, всего осмотрено 3 281 объект, из них – 57 результативных (отметок «под подозрением» - 63). В 2019 году, осмотрено 3 054 объекта, из них – 87 результативных (всего 88 отметок). И в завершающем, 2020 году было осмотрено 1436 объектов, количество результативных проверок – 40 (всего 44 отметки).

Общее количество проставленных отметок «под подозрением» составило – 263 штуки, из них, результативными оказались 240 проверок, что составляет 91,2 %. По каждому году отдельно, процент результативных проверок подозрительных объектов составил, в 2017 – 82,3%; в 2018 – 90,4%; в 2019 – 98,8% и в 2020 – 90,9%.

Что касается основного показателя – эффективность осмотров МИДК, то он имеет установленную норму – не менее 1,5%. Рассчитаем эффективность применения МИДК и внесем данные в таблицу 15.

Таблица 17 – Эффективность осмотров МИДК

	2017	2018	2019	2020
Показатель, в %	1,3	1,7	2,8	2,7

По данным таблицы видно, что показатель эффективности осмотров МИДК, за отчетный период 2017 – 2020 гг., в целом, находится выше нормы и составляет – 2,125% за анализируемый период

Также, существует такой показатель, как – интенсивность использования ИДК, его нормой считается – 2,5 осмотренных транспортных средств в час. В 2017 года этот показатель составил – 2,19 осмотренных ТС, в 2018 – 2,37, в 2019 – 3,37. По приведенным показателям видно, что в 2017 и 2018 гг. интенсивность применения МИДК, является не достаточной для выполнения установленной нормы.

Подводя итог главе отмечаем, что главным мировым экспортером и импортером транспортных услуг является США, также сюда можно включить Германию и Китай. По анализируемым данным, за период 2013 – 2019 гг., лидерами по объемам воздушных и железнодорожных грузоперевозок являются: США, Китай, ОАЭ и Российская Федерация, США, Китай соответственно. Основным грузоперевозчиком на территории ЕАЭС является Российская Федерация, на которую приходится в среднем 70 – 75 % перевозок различным видом транспорта. 20 -25 % - доля Казахстана и Белоруссии, и 5 % - Армения и Кыргызстан. Несмотря на то, что, некоторые показатели эффективности применения МИДК – ниже установленного значения, в целом, применения МИДК на территории смешанного пункта пропуска Благовещенск – Хэйхе, обеспечивают увеличение пропускной способности объема товаров и грузов через границу, и в значительной степени положительно влияет на результаты экономической и правоохранительной деятельности таможенных органов.

### 3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ИНСПЕКЦИОННО - ДОСМОТРОВЫХ КОМПЛЕКСОВ

Изначально, внедрение данных комплексов в Российской Федерации взяло начало в августе 2007 года, в соответствии с реализацией государственной программы «Государственная граница Российской Федерации (2003 – 2010 гг.)»<sup>37</sup>. С тех пор, из года в год, как показывает статистика, инспекционно – досмотровые комплексы, как техническое средство таможенного контроля, являются неотъемлемой частью общего механизма таможенного органа, осуществляющего деятельность по контролю и пресечению нарушений таможенного законодательства и безопасности границ государства при перемещении товаров и транспортных средств международных перевозок. Это подтверждают многочисленные случаи выявления правонарушений различного характера.

Но помимо всех положительных факторов применения инспекционно-досмотровых комплексов, выделяется ряд определенных проблем, в их число входит:

- высокая стоимость и техническая сложность комплексов (ИДК, при постоянной эксплуатации требует больших расходов на поддержание и ремонт всех составляющих компонентов комплекса);

- это потенциальная опасность, которые несут в себе, зоны таможенного досмотра с применением ИДК, для здоровья и жизни рабочего персонала и других участников внешней экономической деятельности.

Что касается опасности, а именно, риска получения дозы радиационного излучения, то здесь, действия таможенных органов, направленные на минимизацию этого риска, могут ограничиться лишь ознакомлением должностных лиц таможенного органа, уполномоченных осуществлять таможенный контроль с применением ИДК и других участников процесса досмотра, со специальной инструкцией по

---

<sup>37</sup> «Закон о государственной границе Российской Федерации» (с изменениями на 8.12.2020.)  
<https://docs.cntd.ru/document/9033575>

радиационной технике безопасности. А также принятием дополнительных мер по радиационной защите.

На мой взгляд, высокая стоимость и техническая сложность инспекционно досмотровых комплексов – это основная проблема, так как, на мой взгляд, решение данной проблемы в ближайшем будущем невозможно, поскольку требует внушительного финансирования, поскольку, в основном, комплекс и его составляющие компоненты (рентгеновская система, шасси, система управления, система безопасности) являются наиболее импортозависимыми товарами. Доля использованной ДРТ (досмотровой рентгеновской техники) импортной продукции составляет около 85% от общего объема. В 2016 году, приказом ФТС № 1585 утверждена концепция импортозамещения в таможенных органах РФ, что в будущем позволит сократить затраты бюджетных средств. В 2013 году, на границах Российской Федерации эксплуатировались около 40 стационарных и мобильных инспекционно – досмотровых комплексов, на конец 2020 года в РФ эксплуатируются 75 комплексов, из них 55 мобильных, 13 комплексов – отечественного производства государственной корпорации Ростех.

Рассмотрим и проанализируем возможные негативные последствия нерешенности данной проблемы на примере таможенного пункта пропуска Благовещенск - Хэйхэ, так как, на пункте пропуска используется импортный немецкий МИДК. К слову, ранее, Благовещенской таможней, было принято довольно интересное и полезное техническое решение, заключающееся в том, что мобильный комплекс перевели на электрическое обслуживание, вместо заправки дизельным топливом. Данное решение значительно сократило трату денежных средств, повысило длительность службы некоторых комплектующих деталей и ходовой части дизель – генератора МИДК. Это первый подобный успешный опыт в Дальневосточном управлении. Решение было принято в 2012 году, тогда за 10 часов эксплуатации МИДК экономия средств составляла 2900 рублей в день, и около 105 000 рублей в год. В настоящее время, экономится порядка 4850



рублей в день, и около 1 740 000 в год (с учетом того, если МИДК эксплуатируется ежедневно, по 10 часов в сутки).

И так, поскольку показатель товарооборота Российской Федерации во внешней торговле, с небольшими спадами, но постепенно увеличивается, то, следовательно, поток транспортных средств международной перевозки в пунктах пропуска будет повышаться. Это связано, в первую очередь и с Китаем. Китай является главным торговым партнером Российской Федерации на международном рынке. За период 2013 – 2019 годов, товарооборот между странами достиг отметки в 610,9 млрд. долл. Для примера, товарооборот, с Германией и Нидерландами, которые занимают вторую и третью позицию в списке лидеров по товарообороту с Российской Федерацией имеют показатель в 393,9 млрд. долл. и 360,7 млрд. долл. соответственно, за представленный период. Из России в Китай через Хэйхэ в основном ввозится соя, а из Китая в Россию – овощи, фрукты, продукция машиностроения и легкой промышленности.

Таблица 18 – Товарооборот Российской Федерации с Китаем

в млрд. долл.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
РФ	88,7	88,3	63,5	63,7	87	108,3	111,5	108,7
Темпы роста, %	–	99,5	71,9	100,3	136,5	124,5	102,9	97,5
Амурская Область	0,785	0,670	0,526	0,441	0,445	0,569	0,512	–
Темпы роста, %	–	85,3	78,5	83,8	101	127,8	89,9	–

В таблице, более подробно, указана статистика товарооборота в период 2013 – 2019 гг. Из таблицы видно, что за последние 3 года, показатель товарооборота РФ с Китаем, значительно увеличился. В 2016 году он составлял 63,7 млрд. долл., а в 2019 году уже 111,5 млрд. долл. Показатель возрос на 47, 8 млрд. долл. – 44%. И так, показатель товарооборота довольно быстро растет, и в ближайшем будущем, на спад идти не планирует.

Исключением стал 2020 год, и введенные торговые ограничения. В товарообороте Амурской области и Китая все немного иначе. Здесь показатель, в период 2013 – 2016 гг. показывал отрицательный рост, но на фоне общего увеличения товарооборота РФ с Китаем возрос в 2018 году на 24%.

Таблица 19 –Грузооборот Амурской области с Китаем

В ТЫС. ТОНН.

	2017	2018	2019	2020
Амурская область	928 213	994 395	1 020 690	1 100 580
Темпы роста, %	-	107,1	102,6	107,8
ПП Благовещенск – Хэйхэ	383 046	558 971	713 791	537 992
Темпы роста, %	-	145,9	127,7	75,4

Основным видом транспорта, который используется в международных перевозках, между Благовещенском и Китаем, ранее являлся – речной транспорт. Но, после появления моста, установленного через реку Амур, и начала движения по нему, автомобильный транспорт является основным при осуществлении грузоперевозок. К тому же, совсем скоро планируется открытие нового, постоянного пункта пропуска «Кани – Курган». По мнению Министерства развития Дальнего Востока, международные перевозки, по данному мосту, позволят многократно увеличить объем перевозок, и в скором будущем достичь отметки в 4 млн. тонн грузового оборота между Китаем и Амурской областью, а к 2030 году, увеличить объем российско-китайского грузооборота в 10 раз. Пропускная способность мостового перехода составляет более 300 тыс. грузовых и пассажирских автомобилей в год<sup>38</sup>. Однако, это вызовет и некоторые сложности в функционировании Благовещенского таможенного поста.

<sup>38</sup> Минтранс России «В Амурской области откроется автомобильный пункт пропуска для грузовиков»  
Статья от 19.05.2020.

В таблице 19, указаны объемы грузооборота между Амурской областью и Китаем, а также, объемы грузовых перевозок через ПП Благовещенск – Хэйхэ за 2017 - 2020 гг. В среднем, на ПП Благовещенск – Хэйхэ приходится 50% - 55% от общего объема оборота Амурской области. Доля в 2017 году составила – 41%, в 2018 – 56%, в 2019 – 70%, в 2020 – 48%. Перевозки, в основном, осуществляются в экспортном направлении 65%. В 2017 году объем грузоперевозок в экспортном направлении составил 266 067 тыс. тонн., в импортном – 116 979 тыс. тонн. В 2018 году, экспортные – 425 841 тыс., импортные 133 130 тыс., в 2019, экспортные – 493 946 тыс., импортные – 219 845 тыс., и в 2020 году, объем экспортных грузоперевозок составил 438 866 тыс. тонн., а импортных 135 126 тыс.

Также, из таблицы видно, что темпы роста грузооборота через ПП в 2018 и 2019 году довольно высоки. Ограничения в международной торговле, на фоне коронавирусной пандемии, сократили объем и замедлили темпы роста грузооборота через ПП в 2020 году. В настоящее время, данные по заражению коронавирусом показывают, что статистика, зараженных людей не идет на спад, а с каждым днем лишь увеличивается. Например, на 10.06.2021 г. во всем мире, заразилось 235 тыс. человек, в том числе в Китае (21 чел.) и Российской Федерации (11,5 тыс. чел.), более того, в Российской Федерации, несмотря на спады в начале 2021 года, в настоящее время ежедневно увеличивается, а это значит, что, как минимум в ближайшие 2 – 3 года, темпы роста грузооборота будут показывать сильное увеличение объемов. Можно предположить, что в период 2021 – 2023 гг. темпы роста будут менять свое значение, максимум на +/- 5%. На основе этого, прогнозируем примерный объем грузооборота, который будет перемещаться через пункт пропуска Благовещенск – Хэйхэ, вплоть до 2030 года.

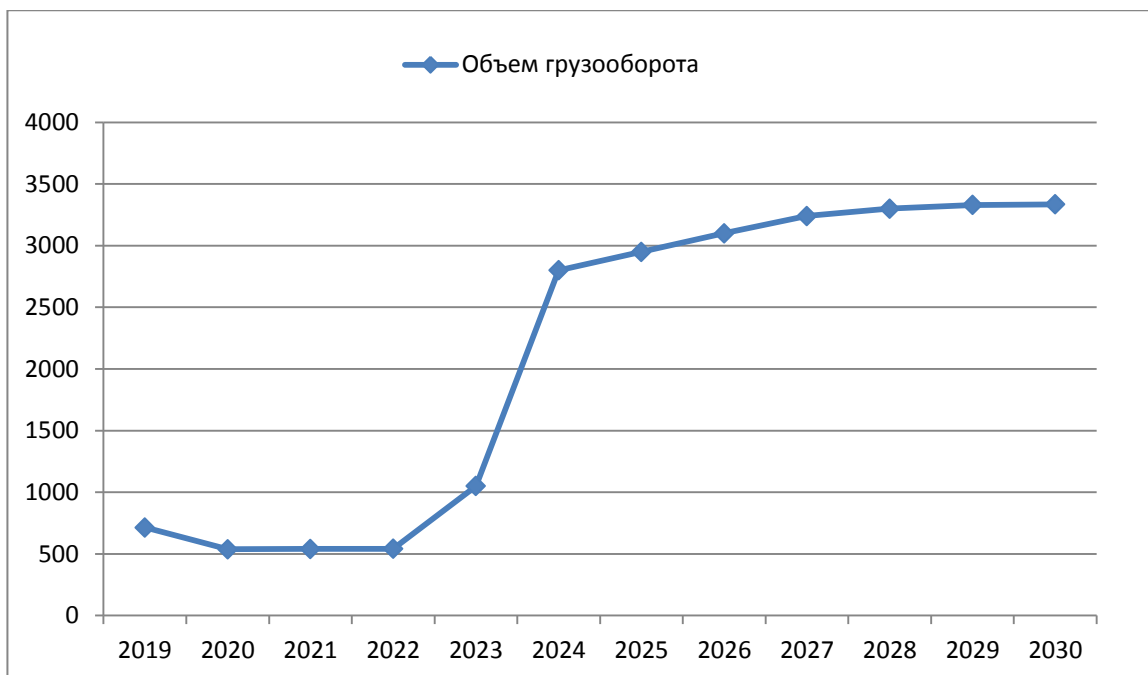


Рисунок 10 – Примерные объемы грузооборота через ПП Благовещенск –Хэйхэ, млн. тонн.

Прогноз основан на максимальной пропускной способности ПП. В настоящий момент она составляет 190 ТС в сутки, при снятии всех ограничений, пропускная способность составит 630 ТС в сутки. Из таблицы 15 видно, что за период 2017 – 2020 гг. через пункт пропуска, в среднем проходило 40 – 60 ТС в сутки, что составляет примерно 1/3 максимального значения в 190 ТС.

И так, с учетом того, что до конца 2021 года, и в 2022 году противовирусные ограничения не будут сняты, темпы роста составят не более 5%. В 2023 году, при частично снятых ограничениях, темпы роста грузооборота могут составить примерно 170% (1 050 млн. тонн.). Далее, в 2024 году, при возможной, полной отмене ограничений, темпы роста резко увеличатся (на 230% - 270%), объем грузоперевозок в этом случае будет равен 2 800 млн. тонн. После, вплоть до 2030 года темпы роста будут постепенно увеличиваться на 5- 7%, и к 2030 году, объем грузоперевозок составит примерно 3 300 – 3 400 млн. тонн.

Таким образом, что после снятия противовирусных мер и, последующего введения, в полную эксплуатацию моста и пункта пропуска, международный грузооборот между Китаем и Амурской областью изменит свою структуру, объем грузооборота увеличится примерно в 3,3 – 3,5 раза, это следует из прогноза выше. Как уже было сказано, автомобильный транспорт, как средство международной грузоперевозки, окажется наиболее востребованным в торговых отношениях Российской Федерации и Китая. Он более «маневренный», не требует постоянной разгрузки и перегрузки товара (контейнеров), в отличие от речного транспорта, при прохождении таможенного контроля с использованием инспекторского досмотрового комплекса. Впоследствии чего, объемы грузоперевозок речным транспортом будет сокращаться, перевозки автомобильным транспортом – увеличиваться. В связи с этим пункт пропуска подвергнется сильным нагрузкам, следовательно, это приведет к появлению очередей при таможенном контроле. А по общепринятому мнению, одними из основных критериев для оценки работы таможенных органов при совершении таможенного контроля являются, скорость совершения таможенных операций и сокращение издержек заинтересованных лиц внешней экономической деятельности.

На основании вышеперечисленного, а также, по результатам проведенного в пункте 2.3 анализа, по оценке эффективности применения МИДК, который показал, что «Коэффициент охвата ТС с применением МИДК», на протяжении исследуемого периода является довольно не стабильным (это при том, что по временной схеме мост принимает только грузовой транспорт с ограничением пропускной способности в 190 ТС в день). Следовательно, при снятии противовирусных мер и последующего введения в полную эксплуатацию моста и нового пункта пропуска (постоянный пункт пропуска сможет обслуживать порядка 630 грузовых автомобилей в день)<sup>39</sup> показатели применение МИДК окажутся малоэффективными. А что самое главное, если коэффициент охвата станет

---

<sup>39</sup>Trans.ru «Мост Благовещенск – Хейхэ» Статья от 17.07.2020.

меньше (при общем увеличении потока ТС), то и число объектов, которые окажутся поставлены под подозрение, будет меньше. Вследствие чего, повышается риск не обнаружения контрабандной и/или прочей запрещенной или ограниченной к ввозу продукции.

Для решения данной проблемы и повышения эффективности применения МИДК следует предпринять ряд действий.

Самым элементарным вариантом является – приобретение нового, либо передислокация другого МИДК с близлежащего пункта пропуска в регионе деятельности Амурской области или Дальнего востока в целом. Это позволит использовать два комплекса одновременно, и равномерно распределять нагрузку на пункт пропуска. Если решение данной проблемы окажется не возможной, то можно рассмотреть и другие способы. В данном случае следует повышать работоспособность и производительность самого МИДК.

В настоящее время, Российская корпорация Ростех работает в этом направлении, путем создания автоматической системы анализа рентгеноскопических снимков с применением технологий искусственного интеллекта, где человеческий фактор, при досмотре, будет сведен к нулю. Автоматическая система позволит ускорить обработку и выявление запрещенных объектов таможенного контроля при досмотре ТС.

Рассчитаем примерные показатели применения МИДК на постоянном пункте пропуска «Кани-Курган» на основе статистики применения МИДК на временном пункте пропуска.

Всего, за исследуемый период 2017 – 2020 гг. таможенную границу в импортном и экспортном направлении пересекли 54 684 (37 ТС в сутки) грузовых транспортных средств, при ограниченной пропускной способности в 190 транспортных средств. Постоянный пункт пропуска будет обладать повышенной пропускной способностью, которая составляет 630 транспортных средств, что, примерно, в 3,3 раза больше временного пункта пропуска. Следовательно, за соответственный период времени, постоянный

пункт пропуска пересечет около 180 000 транспортных средств (123 ТС в сутки).

Через временный пункт пропуска (далее ПП), в среднем проходит 13 671 транспортное средство (далее ТС), из них, осматривается 3017 ТС. Учитывая то, что, при ограниченной пропускной способности ПП, осматривается всего ¼ от общего потока ТС, то при полной работе ПП, показатели применения МИДК окажутся крайне не эффективными. Это можно рассчитать по формуле, которая была использована ранее:

- коэффициент охвата транспортных средств, с применением МИДК, формула:

$$K = \left( \frac{X_{\text{ос}}}{X_{\text{об}}} \right) * 100\% ;$$

В таблице и 20 указаны расчеты показателей эффективности применения МИДК на временном ПП, а также, примерные показатели эффективности применения на постоянном ПП.

Таблица 20 – Коэффициент охвата ТС с использованием МИДК, в %

	2017	2018	2019	2020
Временный ПП	2,9	1,7	2,5	1,7
Постоянный ПП	2,2	1,27	1,87	1,27

Коэффициент охвата ТС с применением МИДК на постоянном ПП, рассчитан с условием, что МИДК будет эксплуатироваться как минимум 10 часов в сутки (на временном ПП, МИДК, в среднем, эксплуатировался 4 – 4,5 часа). Исходя из полученных значений, можно сделать вывод, что ввод в эксплуатации второго МИДК необходим для увеличения общего охвата осмотров транспортных средств, при осуществлении международных перевозок, который позволит удвоить и установить показатель коэффициента охвата ТС на пункте пропуска «Кани-Курган», в значении не ниже нормы. На

территории Российской Федерации, разработан и серийно выпускается, мощный мобильный инспекционно – досмотровый комплекс ST-2630M, его цена составляет 197 000 000 млн. руб. В стоимость входит: доставка, монтаж, настройка оборудования, инструктаж, сервисное и гарантийное обслуживание сроком на 1 год.

Другим направлением совершенствования таможенного контроля с применением инспекционно – досмотровых комплексов является усовершенствование системы управления рисками (СУР). Применение ИДК основано и зависит от СУР, а стало быть, есть необходимость улучшения самой модели, применения ИДК, на основе СУР. Прибытие и декларирование товаров и транспортных средств являются основными этапами в применении СУР.

К рискам, выявленным по средствам применения ИДК, относятся следующие основания правонарушений:

- риски неправомерных действий с товарами (тайники в ТС, риски сокрытия товаров, их незаконное перемещение);
- риски сообщения недостоверных сведений о товарах и ТС.

Также, одним из направлений повышения эффективности осмотров является производство анализа действующих зональных и региональных профилей риска, предполагающих осуществление таможенного контроля с применением ИДК. Основной целью является повышение количества осмотренных объектов таможенного контроля и увеличение показателя эффективных осмотров, для выполнения этой задачи необходимо соотнести существующие профили риска с возможностями анализа рентгеновской системы, а именно рентгенографических изображений.

Кошелева О.Э. и Григорян Г.А., в своей научной работе, посвященной анализу современного состояния эффективности применения комплексов, считают, что основной проблемой, является отсутствие у оператора анализа изображений информации о сработавшем профиле риска. Оператор проводит анализ полученного без учета сработавшего индикатора профиля риска, а



лишь на основаниях, указанных в декларации и иных сопроводительных документах.

К основным инструментам СУР, направленных на реализацию эффективности использования ИДК относятся:

- уровень материально – технического обеспечения;
- уровень, качество, нормативного и информационного обеспечения;
- результативная организация таможенных органов;
- качество контроля над применением СУР.

Кошелева О.Э. и Григорян Г.А разработали рекомендации пошаговых действий операторов изображений, направленных на повышение эффективности применения ИДК при внедрении функций оценки веса и определения элементарного состава.<sup>40</sup>

На рисунке 11 указана схема проведения анализа изображения, с учетом рекомендаций.

---

<sup>40</sup> Кошелева О.Э., Григорян Г.А: «Анализ современного состояния эффективности применения инспекционно – досмотровых комплексов при таможенном контроле»

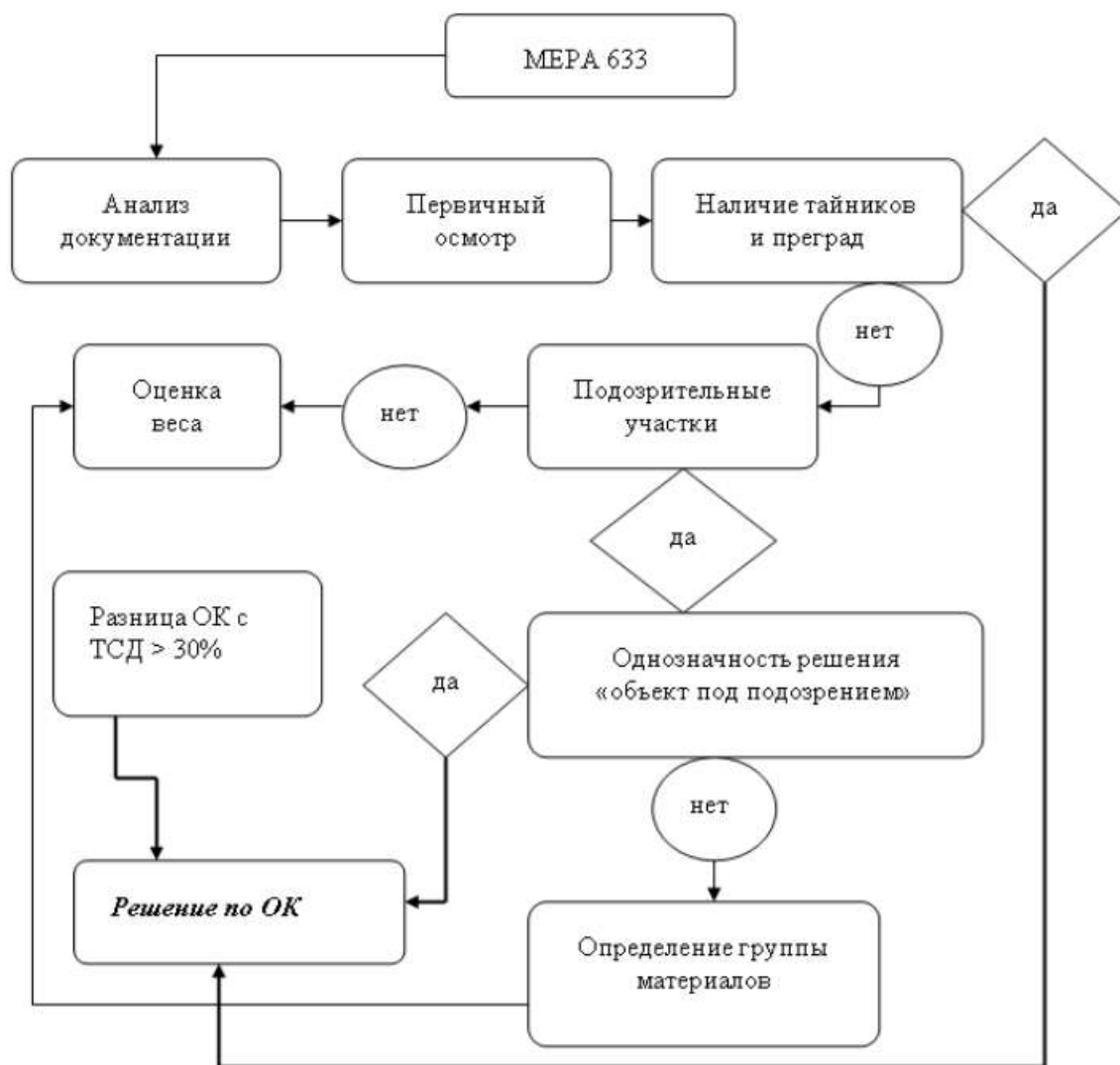


Рисунок 11 – модель действий при анализе рентгеновских изображений

При использовании данной методики, анализ изображения потребует меньшей траты времени. Указанная модель действий содержит в себе все этапы контроля, от получения информации об объекте до принятия решения.

Первое, что делает оператор, определяет возможные несоответствия, на основе проверки товаросопроводительных документов. Затем, оцениваются очевидные, стандартные на сегодняшний день несоответствия, полученные на рентгеновском изображении (недостовверные сведения, обнаруженные тайники).

Вторым этапом является проверка конструкции ТС и контейнеров на наличие потайных мест. Осуществляется осмотр корпуса и дна ТС,

топливного бака, обшивки дверей, крыши и колес. При выявлении правонарушения, выносится решение «объект под подозрением».

Третий этап проводится в случае спорного момента перед принятием решения. Оператор должен использовать нововведенные возможности ИДК, провести анализ элементарного состава для получения информации о группе материалов для сопоставления с предъявленной документацией. Если подозрительные участки не найдены, необходимо использовать функции оценки веса груза.

Оператор, при анализе изображений и последующим принятии решения, должен исходить из следующих факторов:

- несоответствие сведений;
- перемещение товаров группы прикрытия;
- расхождения веса, с идентичными товарами;
- неравномерная загрузка ТС в однопозиционном товаре;
- дополнительные конструкции, сооруженные на ТС.

Эта модель направлена на повышение эффективности осмотров с применением МИДК, но как показывает статистика Благовещенского поста, это показатель и так имеет ежегодное значение выше нормы.

Таким образом, при использовании данных рекомендаций, касательно анализ изображений, эффективность применения ИДК сократится количество времени, которое затрачивается на решение спорных вопросов, по объектам контроля сократится.

Как итог отмечаем, что при сложившихся современных обстоятельствах, при полном «открытии» границ, после снятия всех противовирусных ограничений, для иностранных партнеров, и возвращения международной торговли в привычное для нее русло, Благовещенский таможенный пост, осуществляющий таможенный контроль транспортных средств международной перевозки с применением МИДК, столкнется с рядом проблем. А именно, с внушительной нагрузкой на пункт пропуска и

последующим сокращением эффективности применения мобильного комплекса, что увеличивает риск совершаемых правонарушений.

Для минимизации рисков, и повышения эффективности применения МИДК на пункте пропуска Благовещенск – Хейхэ, разработан ряд рекомендаций, таких как: приобретение нового, либо передислокация другого МИДК с близлежащего пункта пропуска в регионе деятельности Амурской области или Дальнего востока в целом, очевидно, что это позволит использовать два комплекса одновременно, и равномерно распределять нагрузку на пункт пропуска. Другим направлением совершенствования таможенного контроля с применением инспекционно – досмотровых комплексов является усовершенствование системы управления рисками (СУР). И последние, это использование новой методики анализа изображения, которая повысит эффективность применения МИДК, путем значительного сокращения времени анализа рентгеновских изображений. Это поможет избежать задержек при международных перевозках и обеспечит рост конкурентоспособности Амурской области и всего Дальнего востока Российской Федерации на международном рынке.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Актуальность исследования данной темы обуславливается тем, что, инспекционно-досмотровые комплексы, как и прочие технические средства таможенного контроля (далее ТСТК), являются важнейшим инструментом деятельности таможенных органов по выявлению и пресечению нарушений таможенного законодательства при осуществлении таможенного контроля транспортных средств международных перевозок. ТСТК существенно упрощает работу таможенным органам, сокращая время, которое тратится на осмотр и досмотр транспортных средств в международных пунктах пропуска.

Из первой главы следует, что, под международной перевозкой грузов необходимо понимать перевозку груза транспортным средством, при которой, данное транспортное средство пересекает территорию одного или более государств. Международные перевозки грузов делятся на несколько видов: автоперевозки, железнодорожные перевозки, авиаперевозки и перевозки морским транспортом. При осуществлении перевозок необходима тщательная разработка маршрута, так как в большинстве случаев грузы следуют транзитом через территорию нескольких государств, что в свою очередь требует соблюдения дополнительных правовых норм. Правоотношения между участниками международных перевозок регулируются различными соглашениями и Конвенциями, которые создают собой единую систему, направленную на упрощение взаимодействия стран в мировой торговле.

В ЕАЭС основными регламентирующими документами, устанавливающими порядок и основные принципы перемещения транспортных средств международной перевозки, являются ТК ЕАЭС и различные международные Конвенции и договоры.

Порядок осуществления таможенного контроля транспортных средств международных перевозок в ЕАЭС, Европейском союзе происходит в

следующем виде: представляется пакет необходимых документов в электронном виде; проводится проверка сведений указанных в документах на электронном носителе с документами на бумажных носителях; применяется система управления рисками; проверка документов непосредственно самого транспортного средства международной перевозки; проводится таможенный осмотр и досмотр транспортного средства и груза.

По итогам проведенного анализа во второй главе, отмечаем что, главным мировым экспортером и импортером транспортных услуг является США, также сюда можно включить Германию и Китай. По анализируемым данным, за период 2013 – 2019 гг., лидерами по объемам воздушных и железнодорожных грузоперевозок являются: США, Китай, ОАЭ и Российская Федерация, США, Китай соответственно. Основным грузоперевозчиком на территории ЕАЭС является Российская Федерация, на которую приходится в среднем 70 – 75 % перевозок различным видом транспорта. 20 -25 % - доля Казахстана и Белоруссии, и 5 % - Армения и Кыргызстан. Несмотря на то, что, некоторые показатели эффективности применения МИДК – ниже установленного значения, в целом, применения МИДК на территории смешанного пункта пропуска Благовещенск – Хэйхе, обеспечивают увеличение пропускаемой способности объема товаров и грузов через границу, и в значительной степени положительно влияет на результаты экономической и правоохранительной деятельности таможенных органов.

Как итог третьей главы, отмечаем: при сложившихся современных обстоятельствах, при полном «открытии» границ, после снятия всех противовирусных ограничений, для иностранных партнеров, и возвращения международной торговли в привычное для нее русло, Благовещенский таможенный пост, осуществляющий таможенный контроль транспортных средств международной перевозки с применением МИДК, столкнется с рядом проблем. А именно, с внушительной нагрузкой на пункт пропуска, в виду увеличения грузового и транспортного потока, и последующим

сокращением эффективности применения мобильного комплекса, что увеличивает риск совершаемых правонарушений.

Для минимизации рисков, и повышения эффективности применения МИДК на пункте пропуска Благовещенск – Хейхэ, разработан ряд рекомендаций, таких как: приобретение нового, либо передислокация другого МИДК с близлежащего пункта пропуска в регионе деятельности Амурской области или Дальнего востока в целом, что позволит использовать два комплекса одновременно, и равномерно распределять нагрузку на пункт пропуска. Другим направлением совершенствования таможенного контроля с применением инспекционно – досмотровых комплексов является усовершенствование системы управления рисками (СУР). И последние, это использование новой методики анализа изображения, которая повысит эффективность применения МИДК, путем значительного сокращения времени анализа рентгеновских изображений. Это поможет избежать задержек при международных перевозках и обеспечит рост конкурентоспособности Амурской области и всего Дальнего востока Российской Федерации на международном рынке.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Алёхина, О.В. Роль и место таможенных органов в обеспечении экономической безопасности/О.В. Алехина, В.В. Кашеев, Ю.Б. Порошин // Экономическая безопасность России: вызовы XXI века: материалы Международной научной практической конференции /отв. ред. И.А. Сушкова. – Саратов, 2016. – С. 302.
- 2 Василенко, Э. У таможен появятся новые отечественные ИДК [Электронный ресурс] // Провэд: офиц. сайт. – Режим доступа:<http://xnbl1ae2adf4f.xn--p1ai/custom-house/officially/41716-u-tamozhen-poyavyatsya-novye-otechest-ven-nye-idk.html>. – 20.04.2021.
- 3 Внешняя торговля/ Импорт услуг/ Транспорт [Электронный ресурс] // Кноема: офиц. сайт. – Режим доступа :<https://knoema.ru/>. - 11.05.2021.
- 4 Внешняя торговля/ Экспорт услуг/ Транспорт [Электронный ресурс] // Кноема: офиц. сайт. –Режим доступа :<https://knoema.ru/>. - 07.05.2021
- 5 Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 08.06.2020)[Электронный ресурс]: - Режим доступа :. <https://docs.cntd.ru/document/9040995/>. – 10.03.2021.
- 6 Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. М, 2018. С. 206.
- 7 Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. М., 2020. С. 213.
- 8 Ермолаев, В.Г., Международное частное право/ В.Г. Ермолаев, О.В.Сиваков. - курс лекций. М., 1999. С. 133.
- 9 Закон о государственной границе Российской Федерации (с изменениями на 8.12.2020.)[Электронный ресурс]: - Режим доступа :<https://docs.cntd.ru/document/9033575/>. – 10.03.2021.



- 10 Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, Варшава, 12.10.1929 г.[Электронный ресурс]: - Режим доступа :<https://docs.cntd.ru/document/1900153/>. – 12.03.2021.
- 11 Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 19.04.1994 г.[Электронный ресурс]: - Режим доступа :<https://docs.cntd.ru/document/901798261/>. – 12.03.2021.
- 12 Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19.05.1956 г., Женева.[Электронный ресурс]: - Режим доступа :[https://www.alt.ru/tamdoc/56\\_0kdpg/](https://www.alt.ru/tamdoc/56_0kdpg/). – 12.03.2021.
- 13 Конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28.05.1999 г.[Электронный ресурс]: - Режим доступа :<https://docs.cntd.ru/document/1900153/>. – 12.03.2021.
- 14 Конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем от 29.04.1961 г. Брюссель.[Электронный ресурс]: - Режим доступа :<http://base.garant.ru/2540723/>. – 12.03.2021.
- 15 Кошелева, О.Э. Анализ современного состояния эффективности применения инспекционно – досмотровых комплексов при таможенном контроле [Электронный ресурс]: - Режим доступа :<https://bitjournal.ru/index.php/BIT/article/view/132/224/>. – 20.05.2021.
- 16 Курганов, В.М. Международные перевозки. М.: Academia, 2011. С. 304.
- 17 Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (с поправками 1979 г.) [Электронный ресурс]: - Режим доступа :<https://docs.cntd.ru/document/1900316/>. – 12.03.2021.
- 18 Мероприятия и программы [Электронный ресурс] // Всемирная Таможенная Организация (WorldCustomsOrganization): офиц. сайт. [Электронный ресурс]: - Режим доступа <http://www.wcoomd.org/>. – 11.03.2021.
- 19 Петрова, Г. В. Международное частное право/ М.: Юрайт, 2020. С. 396.

20 Минтранс России «В Амурской области откроется автомобильный пункт пропуска для грузовиков» Статья от 19.05.2020.[Электронный ресурс]: - Режим доступа :<https://www.mintrans.gov.ru/press-center/news/9543/>. – 25.04.2021.

21 Общая информация о таможне [Электронный ресурс] // Дальневосточное таможенное управление: офиц. сайт. – Режим доступа: <https://dvtu.customs.gov.ru/>. – 13.05.2021.

22 Пармон, А.С. Международные перевозки: вчера, сегодня, завтра/ статья от 31.05.2019 г.[Электронный ресурс]: - Режим доступа :<https://www.kp.ru/guide/mezhdunarodnye-gruzoperevozki.html/>. – 22.04.2021.

23 Попова, Л.И. Технологии таможенного контроля. М.: Юрайт, 2020. С. 256.

24 Приказ ФТС от 09.12.2010 г. № 2354Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно – досмотровых комплексов.

25 Старикова, О.Г. Основы таможенного дела: учебник / О. Г. Старикова. – М.: Интермедия, 2014. – 205 с.

26 Таможенный кодекс Евразийского Экономического союза [Электронный ресурс] : приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

27 Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.[Электронный ресурс]: - Режим доступа :<https://docs.cntd.ru/document/1900316/>. – 22.04.2021.

28 Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Амурской области [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <https://amurstat.gks.ru>. – 16.12.2020.

29 Транспорт/Воздушный транспорт/Грузоперевозки воздушным транспортом [Электронный ресурс] // Кноема: офиц. сайт.Режим доступа :<https://knoema.ru/>. – 11.05.2021.

30 Транспорт/ЖД транспорт/ Грузовые перевозки ЖД транспортом [Электронный ресурс] // Кноема: офиц. сайт. Режим доступа :<https://knoema.ru/>. – 11.05.2021.

31 Турбин, И. В. Оценка деятельности таможенных органов на основе существующей системы показателей и предложения по их совершенствованию / И.В. Турбин // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: экономика. Управление. Право. – 2014. – № 2. – С. 45.

32 Турбин И. В. Оценка деятельности таможенных органов на основе существующей системы показателей и предложения по их совершенствованию // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: экономика. Управление. Право. 2014. № 1. С. 52.

33 Федеральная таможенная служба [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://customs.ru>. – 14.12.2020.

34 Кноема – мировой атлас данных [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://knoema.ru/atlas/topics>. – 12.04.2020.

35 Trans.ru «Мост Благовещенск – Хэйхэ» Статья от 17.07.2020.[Электронный ресурс]: - Режим доступа :<https://trans.ru/news/most-blagoveschensk-heihe/>. – 25.04.2021.

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

### Объем международных грузоперевозок воздушным транспортом

Таблица А.1 – Объем международных грузоперевозок воздушным транспортом

В МЛН. ТОНН/КМ

Страна	2019 г.	2018 г.	2017 г.	2016 г.	2015 г.	2014 г.	2013 г.
США	42 971	42 985	41 592	38 658	37 866	38 225	37 114
Китай	25 103	25 256	23 324	21 305	19 806	17 823	16 054
ОАЭ	15 697	15 693	16 616	16 139	15 963	15 527	14 082
Катар	12 714	12 667	10 970	9 206	7 563	5 993	4 961
Южная Корея	11 790	11 930	11 512	10 806	11 294	11 125	11 113
Япония	9 405	9 421	10 685	9 361	8 662	8 662	7 716
Германия	7 977	7 970	7 902	6 943	6 986	7 184	7 336
Люксембург	7 326	7 323	7 321	6 878	6 309	5 753	5 225
Российская Федерация	6 813	6 811	6 845	5 863	4 761	4 414	4 249
Великобритания	6 189	6 198	5 916	5 513	5 423	5 975	6 032

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

### Объем международных грузоперевозок железнодорожным транспортом

Таблица Б.1 – Объем международных грузоперевозок железнодорожным транспортом

В МЛН. ТОНН/КМ

Страна	2019 г.	2018 г.	2017 г.	2016 г.	2015 г.	2014 г.	2013 г.
Российская Федерация	2 595,8	2 598,3	2 491,9	2 342,6	2 304,7	2 298,6	2 172,7
США	2 521,9	2 525,2	2 445,1	2 314,7	2 547,2	2 702,7	2 541,3
Китай	2 234	2 238,4	2 146,5	1 920,3	1 980,1	2 308,7	2 473,5
Индия	634,2	633,1	620,2	654,5	681,7	665,8	649,6
Казахстан	210,6	211,5	206,2	188,1	189,7	216,5	231,2
Украина	-	-	191,9	187,5	195	211,2	224,4
Беларусь	51,6	52,6	48,5	41,1	40,8	44	43,8
Литва	16,8	16,9	15,4	13,8	14	14,3	13,3
Латвия	12,3	12,2	10	11,8	13	15,2	15
Турция	12,1	12,1	11,4	10,8	9,6	11,1	10,2

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### Объем грузовых перевозок в ЕАЭС

Таблица В.1 – Объем грузовых перевозок железнодорожным транспортом

В МЛН. ТОНН

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Армения	3,3	3,1	2,5	2,6	2,6	2,9	3,2
Беларусь	140	141,4	131,4	126,8	146,3	157,2	145,5
Казахстан	293,7	390,7	341,4	338,9	378,8	397,9	408
Кыргызстан	1,4	1,5	1,3	1,7	1,9	2,3	2,2
Россия	1 381	1 375	1 329	1 325	1 266,5	1 410,9	1 279,4
ЕАЭС	1 819,4	1 911,7	1 805,6	1 795	1 796,1	1 971,2	1 838,3

Таблица В.2 – Объем грузовых перевозок автомобильным транспортом

В МЛН. ТОНН

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Армения	7,3	5,4	6,9	16,2	23,6	24,5	9,7
Беларусь	192,5	191,7	180,2	162,6	166,7	170,9	161,7
Казахстан	2 983,4	3 129,1	3 174	3 180,7	3 300,8	3 421,4	3 550,3
Кыргызстан	39,4	27,2	28,2	29,3	29,8	30,5	31,7
Россия	5 635	5 417	5 041	5 138	5 444,6	5 444,4	5 726,6
ЕАЭС	8 857,6	8 770,4	8 430,3	8 526,8	8 965,5	9 191,7	9 480

Таблица В.3 – Объем грузовых перевозок воздушным транспортом

В МЛН. ТОНН

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Армения	10,4	10,4	10,2	18,3	22,4	18,1	20,7
Беларусь	11	40,9	38,7	57	55,1	51,6	28,2
Казахстан	23,9	19,1	17,2	18	22,4	44,1	26,6
Кыргызстан	0,5	0,2	0,2	0,1	0,3	1	0,3
Россия	1 210,2	1 256,9	1 037,7	1 218	1 129,1	1 255,1	1 166,8
ЕАЭС	1 256	1 327,5	1 103,7	1 218	1 229,1	1 369,9	1 242,6