

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра таможенного, административного
и финансового права

**ОРГАНИЗАЦИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПРИ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ТОВАРОВ**

АВТОРЕФЕРАТ ДИПЛОМНОЙ РАБОТЫ

студентки 5 курса 552 группы
специальности 38.05.02 «Таможенное дело»
юридического факультета СГУ им. Н.Г.Чернышевского
Каджарова Илкина Абульфат Оглы

Научный руководитель
доцент, к.х.н.

_____ Е.Л.Власова
подпись, дата

Зав. кафедрой таможенного,
административного
и финансового права, к.ю.н.

_____ С.А. Овсянников
подпись, дата

Саратов 2016

Введение. Все лица на равных основаниях имеют право на перемещение товаров через таможенную границу с соблюдением положений, установленных таможенным законодательством.

Перемещение товаров и транспортных средств таможенную границу - сложный, многоэтапный процесс. Современное таможенное законодательство призвано не только унифицировать его, привести к единым мировым стандартам, но и максимально упростить.

При перемещении через таможенную границу участники ВЭД сталкиваются с большим количеством достаточно сложных проблем. К их числу относится производство таможенного контроля при экспортно-импортных и транзитных перевозках товаров, который является одной функцией таможенных органов. Данная функция проявляет себя постоянно вне зависимости от категорий и количества перемещаемых товаров, а также лиц, их перемещающих, и разновидностей транспортных средств.

Использование территории страны или интеграционного образования для экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов и пассажиров является одним из показателей благоприятной социально-экономической ситуации, развитости техники и технологии транспортно-логистических операций, приемлемой институционально-организационной среды, включающей прежде всего эффективность осуществления таможенных и других контрольных операций.

Следует обратить внимание на взаимное влияние и синергетический эффект экспортно-импортных и транзитных торговли и перевозок. Обслуживание экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов и пассажиров должно быть связано с активным участием в мировом товарообмене. В настоящее время Россия активно включена в мировые товарообменные процессы, несмотря на все сложности, связанные с внешнеполитическими и финансово-экономическими проблемами.

Как отмечает М. Холоша, «наличие транзита – это показатель совместимости транспортных систем, эффективности других видов перевозок

(внутренних, экспортных и импортных) и транспортной системы в целом, конкурентоспособности перевозок на общих маршрутах, что особенно важно для открытого рынка». Транзит отражает транспортную привлекательность России и уровень ее интеграции в международный торговый процесс.

Формирование и расширение грузовой базы международных транспортных коридоров требуют приложения усилий на наднациональном, государственном и корпоративном уровнях по привлечению крупных грузовладельцев на пути сообщения, проходящие по территории стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Главным «барьерным» местом на пути движения экспортно-импортных и транзитных потоков грузов, является несовершенство таможенных процедур, и таможенного контроля, сознательное создание дефицита государственных услуг при пересечении товарами границы. По оценкам экспертов, ежегодно Россия недополучает около 800 млрд долл. из-за того, что транзитные грузопотоки следуют в обход России. Поставлена задача сократить простои транзитных грузов на территории России в 7 раз.

Актуальность изучения и совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств, определяется тем, что поток перемещаемых товаров и транспортных средств постоянно увеличивается и сокращение времени его проведения способствуют созданию благоприятных условий для развития международного обмена.

Целью данной дипломной является исследование особенностей организации таможенного контроля и таможенного декларирования товаров при перемещении товаров различными видами транспорта.

В соответствии с целью в работе поставлены следующие *задачи*:

- исследование понятия и особенностей производства таможенного контроля;
- изучение видов транспорта, используемого для экспортно-импортных и транзитных международных перевозок;
- изучение правового регулирования международных перевозок;

- исследование особенностей организации таможенного контроля в международных перевозках с использованием различных видов транспорта;
- исследование современных проблем в процессе таможенного контроля и поиск путей их решения.

Объект исследования - общественные отношения, складывающиеся в процессе таможенного контроля при экспортно-импортных и транзитных международных перевозках товаров.

Предметом исследования выступает процесс таможенного контроля при экспортно-импортных и транзитных международных перевозках товаров.

Теоретическую основу работы составили труды ученых - правоведов, таких как Черныш А.Я., Костин А.А., Минакова И.В., Тихомиров М.Е., Коварда В.В., Кулешов А.В., Колпаков А.Ф., Ляпустин С.Н., Балалаев А.С., Остроумов Н.Н. и др.

Методологическую основу исследования составляют общенаучные методы познания: диалектический, историко-правовой, сравнительного правоведения, логический, изучения документов, метод системного подхода.

Структура работы обусловлена целью и задачами. Дипломная работа состоит из введения, двух глав, заключения, приложения, списка использованной литературы.

Основное содержание работы. Глава 1 дипломной работы посвящена организационно-правовым основам таможенного контроля при международных экспортно-импортных и транзитных перевозках товаров. В главе 1 рассмотрены общие положения и основные принципы проведения таможенного контроля; виды транспорта, используемого для международных перевозок; правовое регулирование международных перевозок.

При организации таможенного оформления товаров таможенные органы исходят из того, что большая часть участников внешнеэкономической деятельности добросовестно исполняет обязанности по достоверному декларированию товаров, перемещаемых через таможенную границу.

Соблюдение участниками внешнеэкономической деятельности всех таможенных формальностей требует от них значительных финансовых затрат в виде расходов на уплату таможенных платежей (таможенная пошлина плюс налог на добавленную стоимость могут достигать 48 % фактурной стоимости товара) и дополнительных расходов в виде платы за транспортные и грузовые операции, которые они вынуждены производить в целях соблюдения требований таможенных органов для проведения таможенного контроля, а также услуги, которыми они вынуждены пользоваться, и которые оказывают им лица, занятые оказанием услуг в области таможенного дела. Стремление сократить расходы на уплату таможенных платежей, либо обойти запреты и ограничения на перемещение товаров через границу, толкает часть участников внешнеэкономической деятельности на умышленное нарушение таможенного законодательства.

В главе 1 данной дипломной работы представлен обзор видов транспорта, осуществляющего международную перевозку грузов, правовые основания экспортно-импортных и транзитных перемещений товаров, приведены статистические данные о динамике грузовых перевозок различными видами транспорта. Отдельный параграф посвящен основным положениям таможенного контроля. Данные, представленные в 1 главе свидетельствуют о том, что наибольшее число экспортно-импортных и транзитных перевозок приходится на долю наземных видов транспорта, поэтому во второй главе подробно рассмотрена организация таможенного контроля товаров, перевозимых автомобильного и железнодорожного видами транспорта.

Глава 2 дипломной работы посвящена анализу современного состояния организации таможенного контроля при международных экспортно-импортных и транзитных перевозках товаров различными видами транспорта. Рассмотрены особенности организации таможенного контроля при перемещении товаров автомобильным и железнодорожным видами транспорта, т.к. по данным статистики этими видами транспорта перемещается наибольшее количество грузов.

Современные автотранспортные перевозки отличаются высокой мобильностью и интенсивностью, особенно в районах, где имеется хорошая сеть автодорог, отправители и получатели расположены сравнительно недалеко друг от друга, а также в случае, если отсутствует железная дорога и аэропорты в регионе деятельности отправителей или получателей.

Автомобильные грузоперевозки более мобильны, они позволяют доставить грузы в любую точку, где есть дорожное полотно, кроме того, перевозку автомобилем можно комбинировать с другими видами транспорта. Многие эксперты отмечают, что более дорогие и ценные грузы чаще перевозятся автомобилями, а не по железным дорогам.

Автомобильный транспорт удобен для перевозок сравнительно небольших партий товаров (обычно грузоподъемностью 10-12 т). При этом возможны следующие варианты организации погрузки/разгрузки товаров: «с колес», т.е. непосредственно с базы отправителя на базу получателя; через «перевалку», когда товары разгружаются/загружаются на транспортное средство через склады, специально созданные для данного вида услуг

В работе подробно рассмотрен порядок таможенного контроля при автомобильных перевозках различными категориями перевозчиков, отмечена роль международных организаций перевозчиков.

Говоря о совершенствовании таможенных операций и таможенного контроля при осуществлении железнодорожных перевозок необходимо отметить, что возможность представлять предварительную информацию добровольно уже реализована на портале ФТС России. Дополнительно к этому, в целях реализации новых подходов взаимодействия ФТС России и ОАО «РЖД» были разработаны и согласованы ФТС России и ОАО «РЖД»:

В соответствии с общим порядком электронное взаимодействие между таможенными органами и ОАО «РЖД» основывается на обмене в электронной форме документами, сведениями, авторизованными сообщениями, подписанными электронной подписью, в том числе с использованием международной ассоциации сетей «Интернет».

Выявлены проблемы, прохождения таможенного и других видов контроля при осуществлении экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов. По словам заместителя председателя комитета по логистике Торгово-промышленной палаты РФ Ю. Азарова, основная проблема кроется в несогласованной работе государственных контрольных органов. Например, при перемещении грузов морским транспортом через морские порты России каждый контрольный орган работает по своим внутренним правилам. При заходе в порт от капитана требуется предоставить от 30 до 70 документов. Выход из сложившейся ситуации видится во внедрении системы «единого окна», связывающей все контролирующие организации в единую информационную систему.

В заключении проведенного исследования подведены итоги и сделаны соответствующие выводы.

Совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля – временной процесс, в котором задействованы участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и должностные лица таможенных органов. Это взаимодействие регламентировано таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством РФ о таможенном деле. С вступлением в силу Таможенного кодекса Таможенного союза, Федерального закона от 27.11.2010 № 311 «О таможенном регулировании в Российской Федерации» и решений Комиссии Таможенного союза создана правовая основа совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, что позволит вывести таможенное администрирование на качественно новый уровень.

Условия для внешней торговли во многом зависят от эффективности и оперативности совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств. Положения таможенного законодательства направлены на упрощение и облегчение применения таможенных процедур, создание более благоприятных условий для участников ВЭД.

В работе выявлены проблемы, прохождения таможенного и других видов контроля при осуществлении экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов. К ним относятся:

- большое число документов, необходимых для совершения таможенных операций;
- сложности в реализации процедур удаленного выпуска, предварительного информирования и электронного декларирования;
- нереализованность принципа «единого окна» (наличие нескольких проверяющих структур на таможенной границе Таможенного союза) в связи с отсутствием системы электронного взаимодействия между контролирующими органами;
- несогласованность времени работы таможенных и других государственных органов, а также портов, пограничных пунктов пропуска и хозяйствующих субъектов (транспортных компаний).

Для решения выявленных проблем предлагается использовать следующие мероприятия:

- повышать уровень профессионализма инспекторского состава;
- внедрить систему электронного документооборота между всеми странами – участницами транспортного коридора;
- добиться синхронизации работы железнодорожного транспорта, портов, и таможенных органов;
- Россия должна привести свое таможенное администрирование к международным нормам: оформление документов должно занимать не более 2 часов, количество документов, необходимых для оформления грузов, должно быть сокращено с 25 до 4–5 и пр.
- ввести плату за простой железнодорожных вагонов на время совершения таможенных операций.