

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
«Высшая школа экономики и управления»
Кафедра «Таможенное дело»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА

Рецензент, директор
ООО «ЮУТЛК»

_____ М.Е. Диковский
_____ 2020 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, к.э.н.

_____ Е.А. Степанов
_____ 2020 г.

Анализ организации таможенного контроля воздушных судов и
перемещаемых на них товаров при пересечении
таможенной границы ЕАЭС

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ – 38.05.02.2020.348.ПЗ ВКР

Руководитель

Старший преподаватель

_____ Е.Н. Салимоненко
_____ 2020 г.

Автор работы

Студент группы ЭУ-562

_____ А.П. Баскакова
_____ 2020 г.

Нормоконтролер

к.э.н., доцент

_____ О.А. Николаевская
_____ 2020 г.

АННОТАЦИЯ

Баскакова А.П. Анализ организации таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при пересечении таможенной границы ЕАЭС. – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ-562, 2020, 83 с., 28 ил., 6 табл., библиогр. список – 32 наим., 4 приложения.

Объектом выпускной квалификационной работы является таможенный контроль воздушных судов и перемещаемых на них товаров.

Цель выпускной квалификационной работы – оценка действующей системы таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров, выявление проблем при осуществлении таможенного контроля и предложение путей совершенствования применяемой системы таможенного контроля.

В дипломной работе рассмотрены теоретические основы таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров. Проведен анализ исследования организации таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров. Определены проблемы и предложен путь решения изложенных проблем.

Результаты выпускной квалификационной работы имеют практическую значимость для таможенных органов.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ НА НИХ ТОВАРОВ ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ТАМОЖЕННОЙ ГРАНИЦЫ ЕАЭС.....	7
1.1 Сущность и принципы таможенного контроля воздушных судов.....	7
1.2 Организация таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при прибытии на таможенную территорию ЕАЭС	18
1.3 Организация таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при убытии с таможенной территории ЕАЭС	23
2 ИССЛЕДОВАНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ НА НИХ ТОВАРОВ ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ТАМОЖЕННОЙ ГРАНИЦЫ ЕАЭС НА ПРИМЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ПОСТА АЭРОПОРТ КОЛЬЦОВО	31
2.1 Технологические особенности таможенного контроля товаров, перемещаемых на воздушных судах	31
2.2 Статистика правонарушений и преступлений, выявляемых в рамках таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при пересечении таможенной границы ЕАЭС на примере таможенного поста Аэропорт Кольцово	43
3 ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМ И РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И	

ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ НА НИХ ТОВАРОВ ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ТАМОЖЕННОЙ ГРАНИЦЫ ЕАЭС.....	52
3.1 Проблемы организации таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при пересечении таможенной границы ЕАЭС	52
3.2 Меры по улучшению организации таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при пересечении таможенной границы ЕАЭС.....	59
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	67
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	70
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Авиагрузовая накладная	74
ПРИЛОЖЕНИЕ Б. Грузовая ведомость.....	75
ПРИЛОЖЕНИЕ В. Почтово-грузовая ведомость	76
ПРИЛОЖЕНИЕ Г. Технические средства таможенного контроля при таможенном контроле воздушных судов.....	77

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Важный вклад в таможенное регулирование внешнеэкономической деятельности вносит организация таможенных операций и таможенного контроля товаров и транспортных средств. Таможенная служба занимает важное место в государственном регулировании внешней торговли. Таможенные органы содействуют осуществлению и развитию торговли, расширяют внешнеторговые связи и ускоряют товарооборот, обеспечивают результативность таможенного контроля, направленного на минимизацию возможных угроз экономической и общественной безопасности страны. При проведении таможенного контроля сотрудники таможенных органов проверяют законность перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС, а также проверяют соблюдения условий пользования и распоряжения товарами, которые находятся на таможенной территории под таможенным контролем. А также осуществляют документальный контроль, в ходе которого производят проверку сертификатов и документов о соответствии требованиям качества и безопасности, установленные техническими регламентами или национальными стандартами и подтверждающие ветеринарную, санитарно-эпидемиологическую и фитосанитарную безопасность.

Объект выпускной квалификационной работы – таможенный контроль воздушных судов и перемещаемых на них товаров.

Предмет выпускной квалификационной работы – механизм таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров.

Цель выпускной квалификационной работы – анализ организации таможенного контроля воздушных судов, выявление проблем при организации таможенного контроля и разработка мер по улучшению таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Задачи выпускной квалификационной работы:

– рассмотреть теоретические основы и особенности таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров через таможенную границу ЕАЭС;

– провести анализ таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров через таможенную границу ЕАЭС на примере таможенного поста Аэропорт Кольцово;

– рассмотреть статистические данные преступлений и правонарушений, выявляемых при таможенном контроле воздушных судов и перемещаемых на них товаров через таможенный пост Аэропорт Кольцово;

– выявить проблемы организации таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров через таможенную границу ЕАЭС;

– разработать меры по улучшению организации таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Результаты выпускной квалификационной работы имеют практическую значимость и могут способствовать улучшению эффективности таможенного контроля воздушных судов и перемещения на них товаров через таможенную границу ЕАЭС.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ НА НИХ ТОВАРОВ ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ТАМОЖЕННОЙ ГРАНИЦЫ ЕАЭС

1.1 Сущность и принципы таможенного контроля воздушных судов

Таможенный контроль товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС – основная деятельность таможенных органов. Поэтому Федеральная таможенная служба уделяет повышенное внимание вопросом организации таможенного контроля. Перемещение товаров должно происходить в соответствии с действующими нормативно–правовыми актами, так как соблюдение законодательства – одно из условий процесса перемещения товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза, следовательно, и таможенного контроля [24].

Так как предметом нашей работы является механизм таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на нем товаров, необходимо дать определение понятию «воздушное судно». Воздушное судно – это летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды. Для него характерны высокие скорости, способность преодолевать большие расстояния. Оно используется, в первую очередь, для доставки срочных грузов и в труднодоступных районах [1].

После вступления в силу ТК ЕАЭС в 2018 году, процесс таможенного контроля значительно изменился и упростился. Теперь таможенный контроль проходит намного быстрее – до 4 часов при подаче полных и достоверных данных о проверяемом объекте. А товар можно оформить без личной подачи документации в оригинальном виде, а при помощи заполнения форм в электронном виде. Должностные лица таможенных органов практически не принимают участия в оформлении и некоторых видах проверки, так как их функции возложены на автоматические системы [14].

Основу нормативно-правового регулирования перемещения воздушных судов и перемещаемых на них товаров составляют положения Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, ее частью является Устав Международной организации гражданской авиации специализированного учреждения ООН.

В воздушных пунктах пропуска осуществляются поочередно виды контроля, представленные в таблице 1 [9].

Таблица 1 – Виды контроля в воздушных пунктах пропуска

Прибытие:	Убытие:
1) Санитарно-карантинный контроль; 2) Пограничный контроль; 3) Ветеринарный, фитосанитарный контроль; 4) Таможенный контроль.	1) Санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный контроль; 2) Таможенный контроль; 3) Пограничный контроль.

Источник: п.11 Постановления Правительства РФ №872 от 20.11.08 г.

Вышеперечисленные контрольные действия проводятся в отношении воздушных судов, следующих из иностранных государств и с территории Российской Федерации в иностранные государства, а также в отношении лиц, грузов, товаров и животных, перемещаемых на данном воздушном судне.

Таможенный контроль и другие виды государственного контроля в пунктах пропуска осуществляются подразделениями федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих таможенный и другие виды государственного контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В процессе проведения таможенного контроля, воздушные суда подлежат декларированию таможенным органом в аэропорту прибытия, открытом для международного сообщения, либо в международном аэропорту отправления с государственной территории Российской Федерации. Учитывая особенности правового регулирования, применяемые к транспортным средствам, воздушные суда, используемые для международных перевозок пассажиров и грузов,

перемещаются в соответствии с таможенной процедурой временного ввоза (вывоза).

При проведении плановой посадки воздушного судна, осуществляющего коммерческие международные грузовые перевозки на территории Российской Федерации, где пункт отправления и пункт назначения находится за пределами Российской Федерации, возможно его помещение под таможенную процедуру таможенного транзита.

Места стоянки воздушных судов, осуществляющих международные перевозки – зоны таможенного контроля. Воздушные суда должны останавливаться в этих местах после посадки до тех пор, пока таможенное оформление не будет завершено.

Порядок действий должностных лиц таможенных органов при прибытии или убытии воздушных судов и перемещаемых ими товаров на территории ЕАЭС регламентирован на основании Воздушного кодекса РФ, Таможенного кодекса ЕАЭС и федерального закона о таможенном регулировании в РФ [13].

При прибытии или убытии на таможенную территорию Союза воздушного судна, перевозчик (либо иное заинтересованное лицо) обязан представить должностному лицу таможенных органов документы и сведения, указанные в таблице 2 [3].

Таблица 2 – Документы и сведения, предоставляемые в таможенный орган при прибытии (убытии) воздушного судна на (с) таможенную территорию

Документы:	Сведения:
1) стандартный документ перевозчика, предусмотренный международными договорами в области гражданской авиации (генеральная декларация);	1) знаках национальной принадлежности и регистрационных знаках судна; 2) номере рейса, маршруте полета, пункте вылета и пункте прибытия;

Окончание таблицы 2

Документы:	Сведения:
<p>2) документ, содержащий сведения о перевозимых на борту воздушного судна товарах (грузовая ведомость);</p> <p>3) документ, содержащий сведения о бортовых припасах;</p> <p>4) транспортные (перевозочные) документы;</p> <p>5) документ, содержащий сведения о перевозимых на борту пассажирах и их багаже (пассажирская ведомость);</p> <p>6) документы, сопровождающие международные почтовые отправления при их перевозке, определенные актами Всемирного почтового союза;</p> <p>7) имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары.</p>	<p>3) эксплуатанте судна (наименование);</p> <p>4) количестве и составе членов экипажа судна;</p> <p>5) пассажирах на судне (количество, фамилии и инициалы, наименования пунктов посадки и высадки);</p> <p>6) товарах (наименования);</p> <p>7) номере грузовой накладной, количестве мест по каждой грузовой накладной;</p> <p>8) пункте погрузки и пункте выгрузки товаров (наименования);</p> <p>9) количестве бортовых припасов, погружаемых на судно или выгружаемых с него;</p> <p>10) наличии (отсутствии) на борту судна международных почтовых отправлений;</p> <p>11) наличии (отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию Союза запрещен или ограничен, лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, оружия, боеприпасов;</p> <p>12) идентификационных номерах контейнеров.</p>

Источник: пп. 3 п.1 ст.89 ТК ЕАЭС

Перевозчиком предоставляются документы и сведения, при уведомлении таможенного органа о прибытии или убытии товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, указанные в таблице 3.

Таблица 3 – Документы и сведения, предоставляемые при прибытии или убытии товаров

При прибытии:	При убытии:
<p>1) Документы и сведения, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений;</p> <p>2) Сведения о регистрации предварительной информации;</p> <p>3) Транзитная декларация относительно товаров, которые помещены под таможенную процедуру таможенного транзита.</p>	<p>1) Декларация на товары или ее копия, транзитная декларация, в отношении товаров, помещенных по таможенную процедуру таможенного транзита, либо сведения о декларации на товары или транзитной декларации, либо иной документ, допускающий вывоз товаров с таможенной территории Союза;</p> <p>2) Документы и сведения, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений.</p>

Источник: п.2 ст.89 ТК ЕАЭС

При погрузке товаров на воздушное судно оформляются следующие документы: Авиагрузовая накладная (Air waybill/consignment note) (приложение А), грузовая авианакладная, грузовая ведомость (приложение Б), почтово-грузовая ведомость (приложения В).

Авиагрузовая накладная (Air waybill/consignment note) – служит перевозочным документом в международном грузовом воздушном сообщении, а также подтверждает договоренность между отправителем и перевозчиком о транспортировке груза на воздушном судне. Более подробно о содержании авиагрузовой накладной мы можем видеть на рисунке 1.

Следующий документ, который оформляется при погрузке товаров на воздушное судно – грузовая авианакладная, применяемая при экспортных перевозках грузов воздушным транспортом. (ОСТ 54-8-233.78-2001). Она предусмотрена следующим документом: «Условия транспортировки грузов. Организация перевозок воздушным транспортом. Грузовые перевозки. Порядок выполнения. ОСТ 54-4-283.01-93». Ее содержание представлено ниже (рисунок 2).



Рисунок 2 – Содержание грузовой авианакладной (ОСТ 54-8-233.78-2001)

Следующий документ – грузовая ведомость, применяемая при экспортных перевозках грузов транспортом. Она предусмотрена международными

соглашениями в области гражданской авиации и Таможенным кодексом Российской Федерации (ст. 75). Более подробно рассмотрим грузовую ведомость на рисунке 3.



Рисунок 3 – Содержание грузовой ведомости

Следующий документ – Почтово-грузовая ведомость, составляемая диспетчером грузового комплекса аэропорта отправления и в пяти экземплярах на каждый пункт посадки, которая является основным документом, по которому производится прием- сдача груза и почты на борт воздушного судна (рисунок 4).



Рисунок 4 – Содержание Почтово-грузовой ведомости

Из семи форм таможенного контроля, регламентированных ТК ЕАЭС, в отношении воздушных судов, чаще всего, применяются такие формы таможенного контроля, как проверка таможенных и иных документов и сведений, таможенный осмотр и таможенный досмотр.

Согласно ст. 327 ТК ЕАЭС, таможенный осмотр – это форма таможенного контроля, заключающаяся в проведении визуального осмотра товаров, транспортных средств, и средств идентификации без вскрытия грузовых помещений транспортного средства и упаковки товаров, разборки, нарушения целостности.

Согласно ст.328 ТК ЕАЭС, таможенный досмотр – это форма таможенного контроля, заключающаяся в проведении таможенного осмотра со снятием средств идентификации. Так же заключается в вскрытии грузового помещения транспортного средства и иных мест, где находятся или могут находиться товары.

В процессе реализации вышеуказанных форм таможенного контроля есть много общего, но и содержатся существенные отличия.

Так как конструкция воздушного судна имеет большое количество мест и зон, которые являются труднодоступными для визуального контроля, проведение эффективного таможенного контроля посредством только таможенного осмотра является затруднительным и требуется непосредственный таможенный досмотр.

Значительно сокращает время поиска и обнаружения сокрытых предметов при проведении таможенного контроля применение технических средств таможенного контроля в процессе проведения таможенного контроля воздушных судов при перемещении таможенной границы ЕАЭС.

Как правило, досмотр воздушного судна начинается с кабинета экипажа, далее подлежат таможенному контролю грузовое помещение, багажные отсеки.

Для проведения таможенного контроля воздушных судов применяется ряд современных технических средств таможенного контроля (приложение Г).

Значительно сократить время поиска и обнаружения скрытых предметов в процессе проведения таможенного контроля, позволяет использование комплекса технических средств «Авиатор». Данное техническое средство предназначено для проведения инструментального углубленного таможенного досмотра при различных погодных условиях и при любом освещении с целью обнаружения и визуального обследования посторонних скрытых предметов.

Еще одним эффективным техническим средством, используемым при таможенном осмотре и досмотре воздушных судов, является комплекс технических средств «Спрут». Приборы серии этого технического средства имеют преимущество, которое заключается в использовании беспроводных технологий при взаимосвязи с устройствами видеонаблюдения.

Так же, при поведении таможенного осмотра и досмотра воздушных судов, успешно применяется досмотровый комплекс «Поиск-МР», который предназначен для досмотра труднодоступных мест воздушного судна в условиях малой освещенности, а также досмотровый комплекс «Калейдоскоп-профи», который позволяет осуществлять проведение мероприятий по выявлению взрывоопасных предметов, оружия, контрабанды, средств терроризма.

Для обнаружения взрывчатых и наркотических веществ на борту воздушного судна в ходе проведения таможенного досмотра применяется прибор «SABRE 5000». Это самый компактный и легкий технический инструмент, способный обнаруживать следы взрывоопасных, наркотических, военных и промышленных токсичных химических веществ. Обнаружение и идентификация веществ осуществляются путем сравнения результатов анализа образца с эталоном, хранящимся в памяти. Универсальный детектор «SABRE 5000» способен анализировать следы не только твердых, но и газообразных веществ.

Таким образом, рассмотрев общие принципы таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров, можно сделать вывод, что этот процесс включает в себя, в первую очередь, проверку документов и сведений, далее проводится таможенный осмотр, который заключается в визуальном осмотре воздушного судна и товаров. Таможенный осмотр проводится с целью получения подтверждения сведений о характере, происхождении, состоянии и количестве товаров, находящихся под таможенным контролем, о наличии средств идентификации. В целях проверки и получения сведений о товарах, в отношении которых проводится таможенный контроль, назначается таможенный досмотр, который проводится путем осмотра воздушного судна и перемещаемого на нем товаров со вскрытием таможенных пломб и иных средств идентификации. Таможенный досмотр проводится с применением технических средств таможенного контроля.

Для того, чтобы более детально разобраться в целях и принципах таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров, рассмотрим

организацию таможенного контроля при прибытии воздушного судна на таможенную территорию Союза.

1.2 Организация таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при прибытии на таможенную территорию ЕАЭС

При прибытии лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных на территорию Российской Федерации:

- 1) санитарно-карантинный (при необходимости и только в отношении лиц);
- 2) пограничный;
- 3) санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный (при необходимости и только в пунктах пропуска, специализированных по видам перемещаемых грузов, товаров и животных);
- 4) таможенный.

Контрольные действия организации пропуска при прибытии на таможенную территорию Союза осуществляются в воздушных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации на стоянке и на борту воздушного судна.

Получив телеграфное сообщение (телеграмму о вылете воздушного судна) с указанием номера рейса, типа воздушного судна, бортового номера и т.п., диспетчерская служба аэропорта (аэродрома) прибытия информирует об этом подразделения государственных контрольных органов.

После получения отчета о посадке самолета сотрудники государственного контроля прибывают на стоянку самолета.

За воздушным судном с момента его посадки и до постановки на стоянку пограничные наряды осуществляют наблюдение.

Во время осуществления таможенного и иных видов контроля, на стоянке прибывшего судна устанавливаются дополнительные режимные ограничения, и доступ лиц к воздушному судну в период таможенного и иного контроля ограничивается, а в случае необходимости – запрещается [12].

Наглядно последовательность осуществления государственными контрольными органами основных контрольных действий при прибытии воздушного судна изображена на рисунке 5.

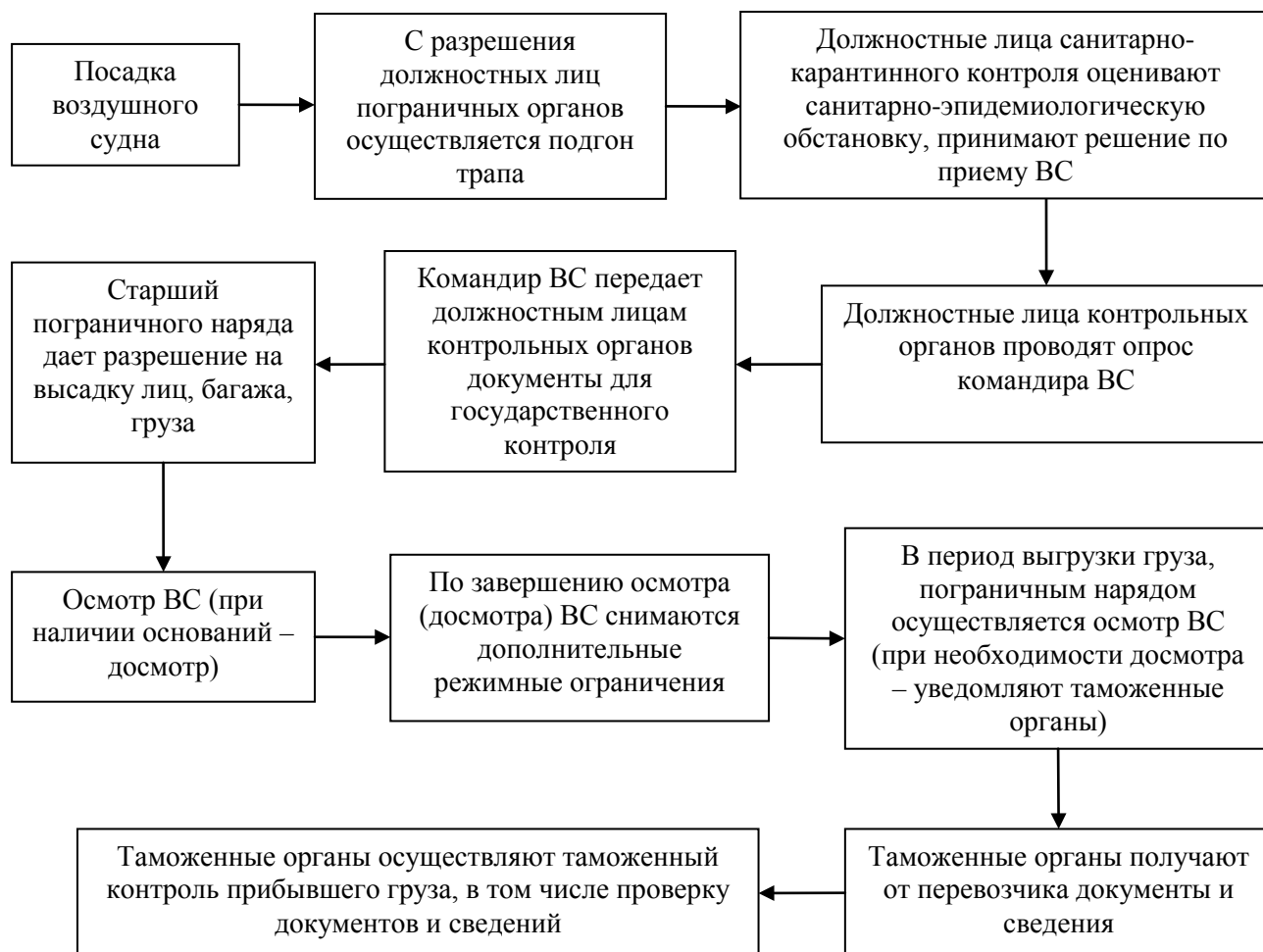


Рисунок 5 – Последовательность осуществления государственными контрольными органами основных контрольных действий при государственном контроле воздушного судна и грузов, прибывающих на территорию Российской Федерации

Рассмотрев последовательность осуществления государственными контрольными органами основных контрольных функций, рассмотрим совершение таможенных операций и таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров при прибытии на таможенную территорию ЕАЭС.

Воздушные суда и товары, перевозимые ими, находятся под таможенным контролем до тех пор, пока не закончатся совершения с ними действий, указанных в пункте 7 статьи 14 ТК ЕАЭС, с момента пересечения таможенной границы ЕАЭС.

Для уведомления о прибытии воздушного судна, перевозчик обязан представить документы и сведения, указанные выше (таблица 1) в таможенный орган. Документы должны быть предоставлены минимум в двух экземплярах. Если есть документы на иностранном языке, перевод таких документов должен обеспечить перевозчик или иное заинтересованное лицо. Переводчик также представляет информацию о наличии или отсутствии на борту воздушного судна:

- 1) Запрещенных или ограниченных к ввозу товаров;
- 2) лекарственных средств, в состав которых входят наркотические, психотропные и ядовитые вещества;
- 3) оружия или боеприпасов.

Перевозчик может также представить информацию об уникальном идентификационном номере перевозки, наличие которого является подтверждением представления предварительной информации. Предварительная информация о воздушном судне и перевозимых товарах может быть предоставлена таможенному органу до фактического прибытия на таможенную территорию Таможенного союза.

После предоставления документов и сведений, должностное лицо таможенного органа проверяет полномочия перевозчика или лица, действующего по его поручению. При отсутствии информации о лице, действующим по поручению перевозчика, таковым является командир воздушного судна или иной член экипажа воздушного судна, в обязанности которого входит представление информации о воздушном судне и перевозимых на нем товарах.

При выявлении должностным лицом таможенных органов товаров, запрещенных к ввозу на таможенную территорию Союза, принимается решение о запрете ввоза данных товаров. Это решение оформляется с помощью

проставления в грузовой ведомости и на двух ее экземплярах авиагрузовой накладной на запрещенные к ввозу товары отметок «Ввоз запрещен», которые заверяются подписью и оттиском личной номерной печати, с проставлением времени и даты, а также подписью начальника таможенного органа или уполномоченного им лица. После этого подлежат немедленному вывозу с таможенной территории Союза.

Проверка, должностным лицом таможенного органа, наличия необходимых разрешительных документов, производится в том случае, если на борту воздушного судна находятся товары, ввоз которых ограничен. Решение, должностного лица таможенного органа, о запрете ввоза данных товаров, принимается при отсутствии данных документов. Оформляется данное решение в грузовой ведомости, путем проставления авиагрузовой накладной на запрещенные к ввозу товары отметок «Ввоз запрещен», на двух представленных экземплярах. Отметки заверяются подписью начальника таможенного органа или уполномоченного им лица, а также подписью и оттиском личной номерной печати, с проставлением времени и даты. После этого товары, запрещенные к ввозу, подлежат немедленному вывозу с таможенной территории Таможенного союза, если иное не установлено законодательством. Товары подлежат задержанию в соответствии с главой 51 ТК ЕАЭС, в случае невозможности вывоза таких товаров, или неосуществления немедленного вывоза этих товаров. Товары, подлежащие задержанию, помещаются на склад временного хранения на территории воздушного пункта пропуска или иные места, являющиеся зонами таможенного контроля. На авиагрузовой накладной проставляется запись «Товар помещается в зоне таможенного контроля (на складе временного хранения) и подлежит обратному вывозу до ДД.ММ.ГГГГ» и проставляется штамп «Выпуск запрещен», который заверяется подписью, оттиском ЛНП с проставлением даты. И такие товары хранятся таможенными органами в течение 3 суток [3].

Должностное лицо таможенного органа принимает решение о выгрузке товаров после проверки полноты и правильности заполнения всех документов,

проверки соблюдения требований главы 38 ТК ЕАЭС, принятия решения о применении форм таможенного контроля и завершения контроля другими государственными органами.

При решении о выгрузке товаров, должностное лицо таможенного органа выполняет действия, представленные на рисунке 6.

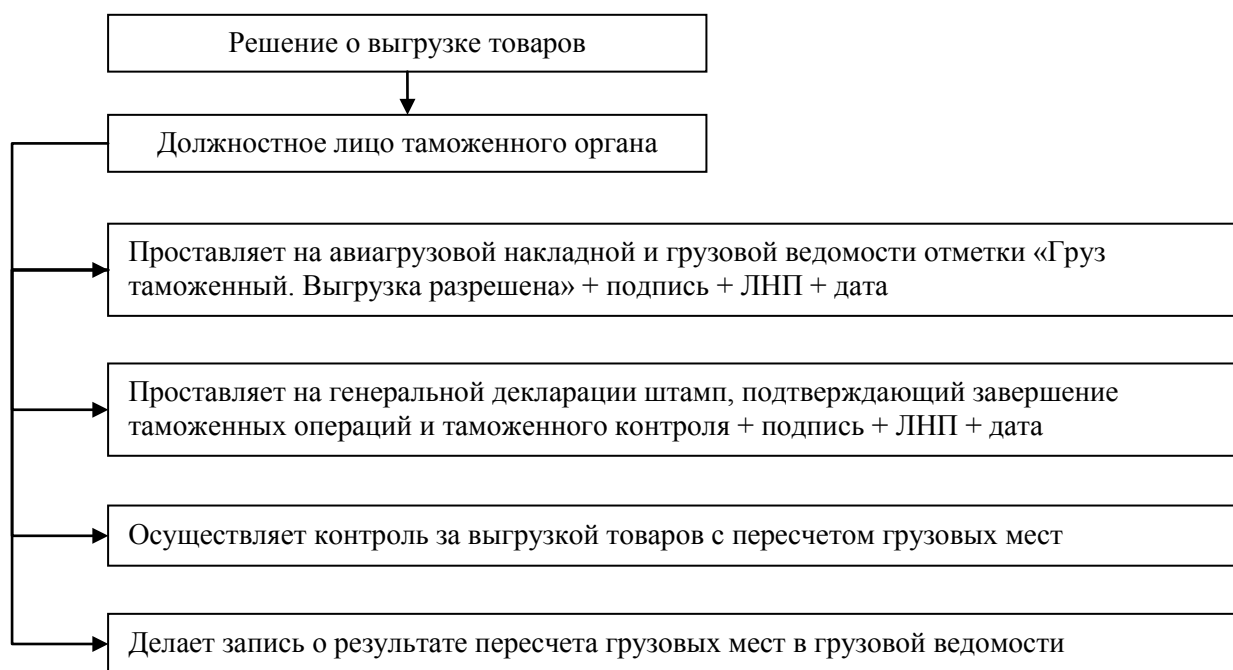


Рисунок 6 – Действия должностных лиц таможенных органов при решении о выгрузке товаров

По завершению таможенных операций и таможенного контроля, в таможенном органе, осуществляющем совершение таможенного контроля воздушного судна и товаров на нем, хранятся генеральная декларация, грузовая ведомость, сведения о припасах, пассажирская ведомость, авиагрузовые накладные на выгруженные товары с отметками таможенного органа. Остальные экземпляры возвращаются перевозчику или лицу, действующему по его поручению [18].

Таким образом, мы рассмотрели таможенный контроль прибывающих воздушных судов и перемещаемых на них товаров. При ввозе товаров на

таможенную территорию ЕАЭС предусмотрено последовательное совершение таможенных операций, связанных с прибытием товаров на таможенную территорию ЕАЭС и перемещением их в соответствии с заявленной таможенной процедурой. Законодательством ЕАЭС установлена обязанность предоставления таможенному органу предварительной информации о товарах, ввозимых на таможенную территорию Союза. Далее рассмотрим организацию таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при убытии с таможенной территории Союза.

1.3 Организация таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при убытии с таможенной территории ЕАЭС

При убытии лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных с территории Российской Федерации:

- 1) санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный (при необходимости);
- 2) таможенный;
- 3) пограничный.

Диспетчерская служба аэропорта (аэродрома) до 20:00 часов предшествующих суток представляет в подразделения государственных контрольных органов, осуществляющих свои функции в аэропорту, суточный план полетов воздушного судна с учетом регулярных рейсов воздушного судна и нерегулярных рейсов воздушного судна.

Должностные лица государственных контрольных органов осуществляют контрольные действия при убытии воздушного судна с территории Союза на борту и на стоянке воздушного судна.

При технической готовности воздушного судна к убытию, диспетчерская служба аэропорта не менее чем за 3 часа до вылета передает подразделениям государственных контрольных органов следующую информацию: о готовности воздушного судна к загрузке груза, о номере рейса, о времени отправления, об

аэропорте назначения, о номере стоянки. После чего государственные контрольные органы прибывают на стоянку воздушного судна.

Во время осуществления таможенного и иных видов контроля, на стоянке убывающего судна устанавливаются дополнительные режимные ограничения, и доступ лиц к воздушному судну в период таможенного и иного контроля ограничивается, а в случае необходимости – запрещается [12].

Наглядно последовательность осуществления государственными контрольными органами основных контрольных действий при убытии воздушного судна изображена на рисунке 7.



Рисунок 7 – Последовательность осуществления государственными контрольными органами основных контрольных действий при государственном контроле воздушного судна и грузов, убывающих с территории Российской Федерации

Для убытия товаров с таможенной территории Союза перевозчик обязан представить таможенному органу таможенную декларацию на товары. Если товары после прибытия воздушного судна не покидали места перемещения товаров через Таможенную границу ЕАЭС, то таможенная декларация не предоставляется.

Далее перевозчик обязан представить документы и сведения, перечисленные в таблице 1 не менее чем в двух экземплярах.

Должностное лицо таможенного органа проставляет штамп «Вывоз разрешен», который подтверждает завершение таможенных операций и таможенного контроля воздушного судна, заверяет штамп подписью, оттиском личной номерной печати и проставляет дату, после следующих действий:

- 1) Проверки полноты и правильности заполнения документов и сведений;
- 2) Проверку соблюдения требований главы 38 ТК ЕАЭС;
- 3) На основании СУР принятия решения о применении форм таможенного контроля;
- 4) Представления перевозчиком документов, подтверждающих соблюдение ограничений на товары, ввоз которых ограничен или запрещен либо при отсутствии таких товаров;
- 5) Завершения контроля иными государственными органами, если товары подлежат контролю иными государственными органами, либо при отсутствии таких товаров.

По завершению таможенных операций и таможенного контроля, в таможенном органе, осуществляющем совершение таможенного контроля воздушного судна и товаров на нем, хранятся генеральная декларация, грузовая ведомость, сведения о припасах, пассажирская ведомость, авиагрузовые накладные на выгруженные товары с отметками таможенного органа. Остальные экземпляры возвращаются перевозчику или лицу, действующему по его поручению [18].

Рассмотрим статистику количества отправлений воздушных судов и перемещаемых на них товаров при внутренних перевозках в Российской Федерации (рисунок 8).



Рисунок 8 – Количество отправлений воздушных судов при перемещении грузов внутренних перевозках РФ за период с 2015-2019 гг., ед.

Исходя из данных диаграммы, можно сделать вывод, что максимальное количество отправлений при нерегулярных коммерческих перевозках было в 2016 году.

Количество отправлений регулярных коммерческих перевозок при внутренних перевозках за период с 2015-2019 гг. постепенно растет. В 2019 году значение достигает максимума и составляет 659611 единиц, что на 19,2 % больше, чем в 2015 году. Это свидетельствует о том, что, не смотря на относительно высокую стоимость авиаперевозок, относительно других видов перевозки, на территории Российской Федерации активно используется данный вид транспортировки грузов. Авиаперевозки особенно активно используются при транспортировке грузов, для доставки которых важны скорость и сохранность. Таких как грузов, как продукты, срочные грузы, дорогостоящие товары, медикаменты и др. [25].

Далее рассмотрим статистику количества отправлений воздушных судов и перемещаемых на них товаров при международных перевозках в Российской Федерации (рисунок 9).



Рисунок 9 – Количество отправлений воздушных судов при перемещении грузов при международных перевозках РФ за период с 2015-2019 гг., ед.

Анализируя период перевозок с 2015 по 2019 год, можно сделать вывод, что в 2016 году при перемещении грузов при нерегулярных и регулярных международных перевозках произошел спад. В этот год наблюдается минимальное значение перевозок и составляет 54335 нерегулярных коммерческих отправлений и 197848 регулярных коммерческих отправлений.

С 2017 года количество отправлений и регулярных, и нерегулярных международных перевозок постепенно растет и в 2019 году достигает максимума. Количество нерегулярных перевозок составляет 84991 единиц, что на 8,7 % больше, чем в 2015 году. Количество регулярных перевозок составляет 282063 единиц, что на 31,7 % больше, чем в 2015 году.

Сравнивая внутренние и международные перевозки на двух диаграммах, заметно, что внутренних перевозок больше чем международных более чем в 2 раза.

Далее можно рассмотреть статистику коммерческих авиакомпаний, осуществляющих авиаперевозки. В марте 2020 года были подведены итоги Федерального агентства воздушного транспорта в 2019 году. Авиакомпании, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки распределены по округам следующим образом (рисунок 10).

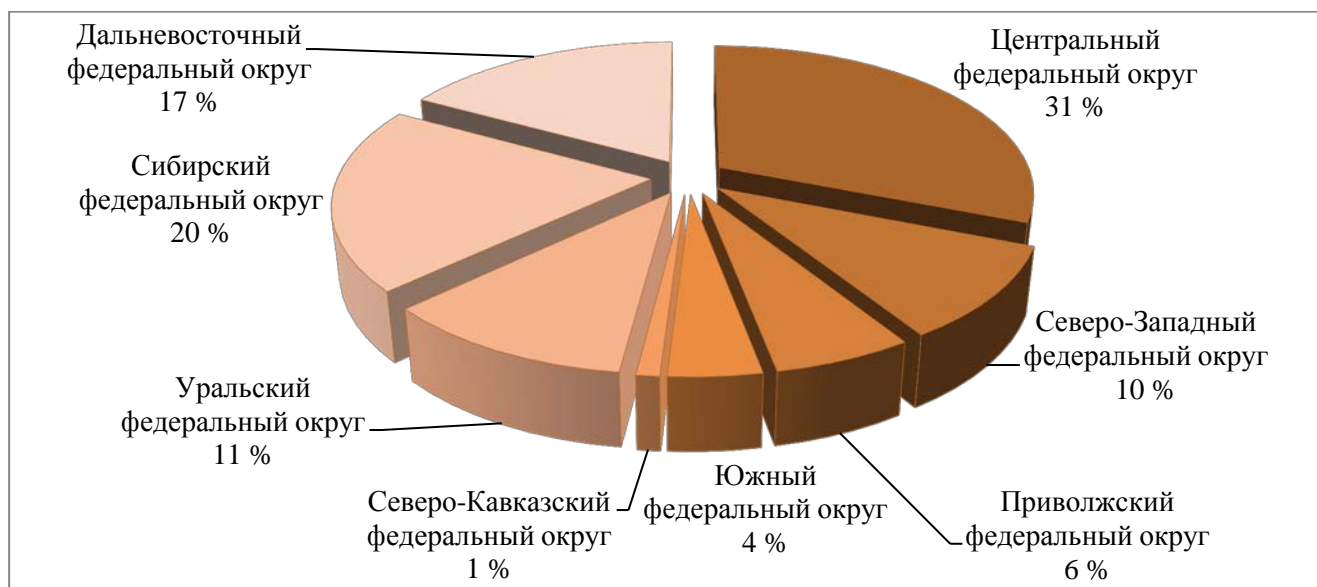


Рисунок 10 – Федеральные округа, коммерческие авиакомпании которых выполняют коммерческие воздушные перевозки

Всего осуществляют коммерческие авиаперевозки 106 авиакомпаний. Большая часть перевозок приходится на Центральный федеральный округ, где осуществляют перевозку 33 авиакомпании (31 %). На Уральский федеральный округ приходится 12 авиакомпаний (11 %). Округ находится на 5 месте из 7 по численности авиакомпаний. По видам деятельности 105 авиакомпаний распределены следующим образом (рисунок 11).

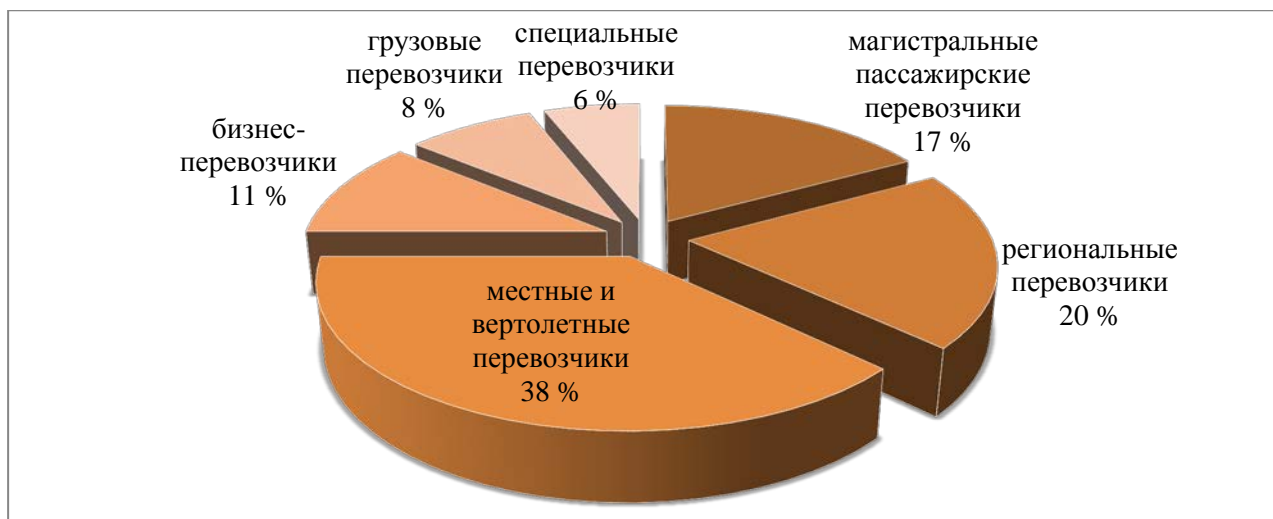


Рисунок 11 – Распределение авиакомпаний по видам деятельности

Большая часть авиакомпаний, занимающихся коммерческими авиаперевозками, направлена на местные и вертолетные перевозки, они составляют 38 %. Грузовые перевозки занимают 5 место из 6 по количеству авиакомпаний и составляют 8 авиаперевозок (8 %) [26].

Выводы по 1 главе. Изучив нормативно-правовое регулирование перемещения воздушных судов и перемещаемых на них товаров, можно сделать следующие выводы. Процесс таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров включает в себя такие формы контроля, как проверку таможенных и иных документов и сведений, таможенный осмотр и таможенный досмотр. Таможенный досмотр проводится с применением технических средств таможенного контроля.

Применение технических средств таможенного контроля позволяет значительно сократить время поиска и обнаружения сокрытых предметов в процессе проведения таможенного контроля воздушных судов при перемещении таможенной границы ЕАЭС.

Контрольные действия организации пропуска при прибытии или убытии с таможенной территории Союза осуществляются в воздушных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации. Действия осуществляются на стоянке и на борту воздушного судна.

При ввозе товаров на таможенную территорию Союза предусмотрено последовательное совершение таможенных операций, связанных с прибытием товаров. Законодательством ЕАЭС установлена обязанность предоставления таможенному органу предварительной информации о товарах, ввозимых на таможенную территорию Союза.

Для убытия товаров с таможенной территории Союза перевозчик обязан представить необходимые документы и сведения не менее, чем в 2 экземплярах. Должностное лицо таможенного органа проверяет документы и сведения, на основании СУР принимает решение о применении форм таможенного контроля.

Рассмотрев статистические данные количества отправок воздушных судов при перемещении грузов за период с 2015 по 2019 год, можно сделать вывод, что, не смотря на относительно высокую стоимость авиаперевозок, относительно других видов перевозки, на территории Российской Федерации активно используется данный вид транспортировки грузов. Если сравнивать внутренние и международные перевозки, то количество внутренних перевозок больше чем международных более чем в 2 раза.

2 ИССЛЕДОВАНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ НА НИХ ТОВАРОВ ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ТАМОЖЕННОЙ ГРАНИЦЫ ЕАЭС НА ПРИМЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ПОСТА АЭРОПОРТ КОЛЬЦОВО

2.1 Технологические особенности таможенного контроля товаров, перемещаемых на воздушных судах

Осуществление таможенного контроля – одна из главных функций таможенной службы в любом государстве. Таможенный контроль является в целом – одним из базовых институтов любой экономики. Для того чтобы составить верное представление о роли данного института в государственном регулировании внешнеторговой деятельности можно обратиться к стандартному правилу 6.1 Киотской конвенции. Правило определяет следующее: Все товары, включая транспортные средства, поступающие на таможенную территорию или убывающие с нее, независимо от того, облагаются ли они пошлинами и налогами, подлежат таможенному контролю [2].

Объектами таможенного контроля являются перемещаемые через таможенную границу воздушным видом транспорта товары, багаж, транспортные средства, в частности сопровождаемый багаж (в том числе ручная кладь транспортных служащих), грузовые упаковки, крупногабаритные грузы, содержащиеся в контейнерах, грузовых отсеках воздушного судна, на грузовых платформах и т.д. Также объектами таможенного контроля являются документы, которые содержат сведения о товарах, о субъектах таможенных операций и уплате ими таможенных пошлин, налогов о транспортных средствах, а также другие сведения, предусмотренные ТК ЕАЭС [3].

Воздушный транспорт является самым быстрым, но и самым дорогим видом транспорта. Основной областью использования воздушного транспорта являются пассажирские перевозки на расстояние свыше 1000 километров. Доля при осуществлении грузовых перевозок невелика. Чаще всего воздушный транспорт

перевозит скоропортящиеся продукты, особо ценные грузы, а также международную почту.

Воздушный транспорт является одним из универсальных видов транспорта, и со временем он приобрел большое значение для международных перевозок. Около 2 % мирового объема грузов перевозится воздушным транспортом. Рассмотрим статистические данные перевозки грузов различными видами транспорта в России за 2018-2019 года на рисунке 12.

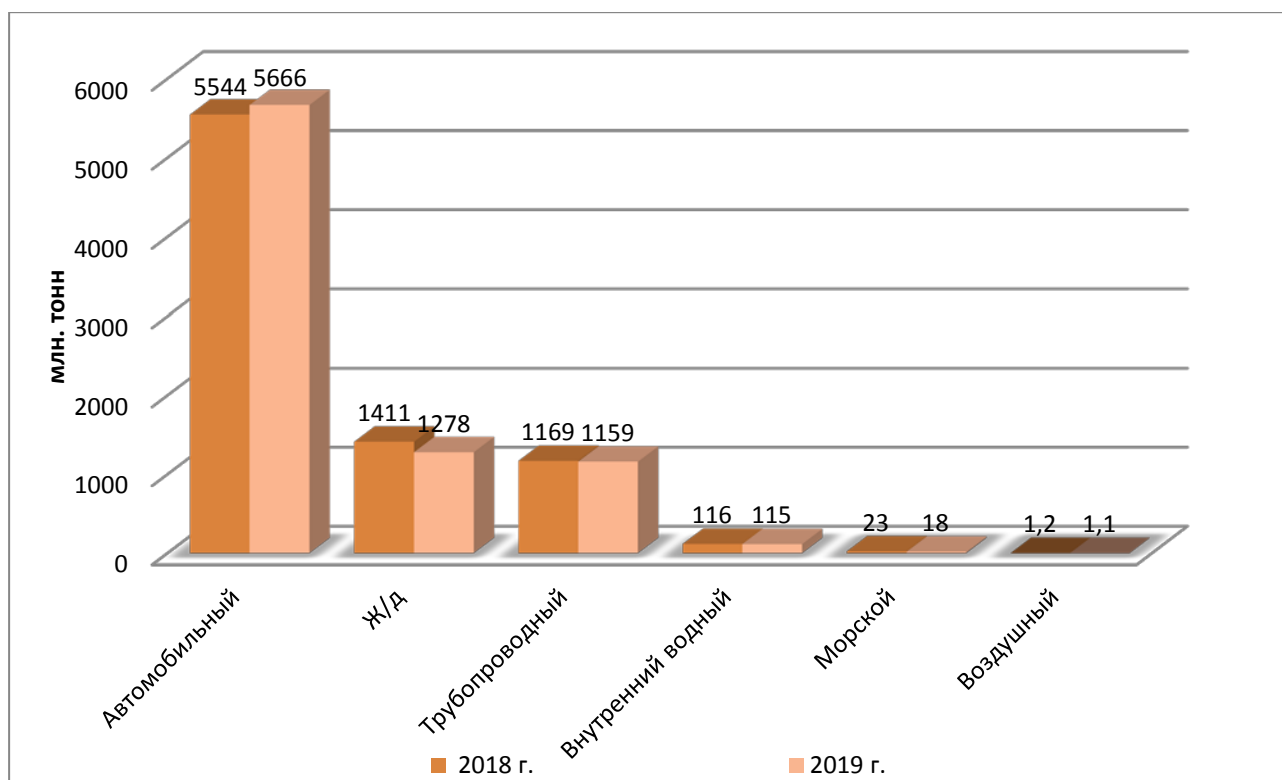


Рисунок 12 – Динамика автомобильного, ж/д, трубопроводного, речного, морского и воздушного транспорта за 2018-2019 гг.

Перевозки грузов российским транспортным сектором за 2019 год составили 8,2 млрд. тонн, что на 1,6 % больше, чем годом ранее. Практически по всем видам транспорта отмечается отрицательная динамика, за исключением перевозки автомобильным транспортом.

Рассмотрим процент сокращения по каждому виду транспорта по сравнению с 2018 годом. Перевозки железнодорожным транспортом сократились на 0,9 % до 1278 млн. тонн. Перевозки морским транспортом сократились на 19,2 % до

18 млн. тонн. Транспортировка трубопроводным транспортом сократилась на 0,8 % до 1159 млн. тонн. Перевозки внутренним водным транспортом сократились на 16 % до 115 млн. тонн. Перевозки воздушным транспортом сократились на 4,7 % и составили 1,2 млн. тонн.

Далее перейдем к анализу перевозки грузов воздушным транспортом через таможенную границу ЕАЭС и таможенного контроля.

Таможенные органы, в регион деятельности которых входят установленные и открытые воздушные пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации являются специализированными таможенными органами, компетенция которых ограничивается исключительно совершением таможенных операций в отношении:

1. Товаров, прибывающих воздушным транспортом в воздушные пункты пропуска и международные аэропорты;
2. Товаров, убывающих воздушным транспортом из воздушных пунктов пропуска и международных аэропортов;
3. Товаров, перемещаемых иными видами транспорта, в случае:
 - 1) помещения товаров под таможенную процедуру беспошлинной торговли;
 - 2) обеспечения деятельности магазинов беспошлинной торговли;
 - 3) перемещения товаров, предназначенных для демонстрации на выставках, ярмарках, международных встречах и других подобных мероприятиях, проводимых на территории воздушного пункта пропуска или международного аэропорта;
 - 4) перемещения товаров в качестве экспресс-грузов;
 - 5) помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, завершения действия таможенной процедуры переработки на таможенной территории, переработки вне таможенной территории, временного ввоза (допуска) и временного вывоза [15].

Таможенные органы обладают компетенцией на совершение таможенных операций в отношении товаров, представленных на рисунке 13.



Рисунок 13 – товары, в отношении которых проводится таможенный контроль при перемещении воздушным транспортом

При ввозе товаров предусмотрена последовательность совершения таможенных операций, связанных с прибытием товаров на таможенную территорию ЕАЭС и перемещением в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита до таможенного органа, где будет осуществляться таможенное декларирование этих товаров в соответствии с выбранной декларантом таможенной процедурой. При вывозе товаров с таможенной территории ЕАЭС товары декларировываются в соответствии с таможенной

процедурой, которая предусматривает их вывоз, а в месте убытия этих товаров за пределы таможенной территории ЕАЭС совершаются таможенные операции, связанные с убытием.

Особенность таможенного контроля воздушных судов – если международная перевозка груза завершается непосредственно в аэропорту, то процедура внутреннего таможенного транзита при перегрузке на другой вид транспорта, как правило, не применяется, и товар подлежит таможенному оформлению непосредственно в аэропорту.

Таким образом, в аэропорту оформляется краткая декларация, а товар направляется на склад временного хранения. Выдача товара со склада временного хранения производится на основании оформленной таможенной декларации с отметкой выпускающей таможни об окончании таможенного оформления.

Рассмотрим статистику перевозки грузов и почты (тонн) за период с 2015 по 2019 год в России на рисунке 14.



Рисунок 14 – Статистические данные авиаперевозок грузов и почты в России за 2015-2019 гг., тонн

Исходя из данных, предоставленных федеральным агентством воздушного транспорта, перевозки грузов и почты с каждым годом растут до 2018 года. Максимальное количество перевезенного груза и почты было в 2018 году и составило в сумме 1175823,33 тонны за весь год.

С 2015 по 2019 год общее количество груза и почты выросло на 18,1 % и составило на 2019 год 1147277,19 тонн [25].

Сравнивая 2019 год с предыдущим, грузооборот международных перевозок груза и почты снизился в целом на 5 % и составил 836931 тонну, главными причинами падения стали внешнеэкономические факторы и внутренний рост конкуренции среди разных видов транспорта. Однако, на внутренних перевозках фиксируется прирост на 5,5 %.

Рассмотрим ситуацию среди пяти главных авиакомпаний страны («ЭйрБриджКарго», «Аэрофлот», «Сибирь», «Россия», «Победа»).

Компания «ЭйрБриджКарго» является крупнейшим перевозчиком грузов в России, грузооборот компании в 2019 году сократился на 6,4 %. Представитель компании связывает данное сокращение с рядом следующих факторов: с превышением предложения над спросом на авиационные грузоперевозки, замедлением роста мировой торговли, а также существующим напряжением между ключевыми экономическими странами мира.

Грузооборот авиакомпании «Аэрофлот» снизился на 4,7 %, относительно предыдущего года. Но в то же время его дочерние компании последовательно наращивали объемы. Грузооборот «Победы» вырос на целых 42 %, «Сибири» – на 35,2 % и «России» – на 20,6 %.

Однако в марте 2020 года грузовые авиаперевозки в мире упали на 15,2 % в годовом выражении. Объем авиаперевозок упал по всему миру из-за ограничений на фоне пандемии коронавируса. По данным Росавиации, объем грузовых авиаперевозок в России в марте снизился на 24,9 % в годовом выражении. В том числе, объем международных грузовых авиаперевозок компаниями Российской Федерации сократился на 31,7 %, внутренних перевозок – на 11,3 %. Согласно

постановлению правительства, с 27 марта 2020 года отменены все международные пассажирские рейсы. Грузовые авиакомпании повышают интенсивность использования своего воздушного флота, хотя и отмечаются при этом снижение объема авиационных перевозок. Данная тенденция продолжается не только из-за падения деловой активности, но и из-за того, что государства одно за другим закрывают авиасообщения, поэтому возможность доставить грузы с помощью авиаперевозок уменьшается.

Рассмотрев динамику авиаперевозок грузов в России, перейдем к анализу авиаперевозок и таможенного контроля таможенного поста Аэропорт Кольцово.

Кольцовская таможня создана в соответствии с приказом ГТК России от 17 февраля 1995 г. № 104. В 2015 году приказом ФТС России от 10 февраля 2015 г. № 224 таможне присвоено имя генерал – лейтенанта таможенной службы В.А. Сорокина. Структурно в состав таможни входят 3 таможенных поста: Аэропорт Кольцово (грузовой), Аэропорт Кольцово (пассажирский), Аэропорт Кольцово (почтовый); 11 отделов; 5 отделений; 3 отдельные должности.

Одним из крупнейших региональных воздушных портов России является международный аэропорт Кольцово в Екатеринбурге. В 2012 году Кольцово признан лучшим аэропортом региона СНГ и удостоен премии World Routes Awards. А в 2018 году вошел в десятку лучших аэропортов мира с пассажиропотоком от 5 до 10 млн. пассажиров в год по версии премии World Routes Awards, вручаемой агентством Skytrax (Великобритания).

Грузовой комплекс входит в структуру ПАО «Аэропорт Кольцово» и является основным оператором аэропорта по обслуживанию грузов и почты. Грузовой комплекс был заново построен в западной части перрона аэропорта с непосредственным примыканием к стоянкам для грузовых воздушных судов и введен в эксплуатацию в июле 2012 года.

Пропускная способность грузового терминала Аэропорт Кольцова составляет 575 тонн в сутки.

Через Аэропорт Кольцово отправляются грузовые рейсы следующих авиакомпаний:

1) AirBridgeCargo Airlines в пункты назначения: Гонконг, Чэнду, Шанхай, Хабаровск;

2) MNG Airlines в пункты назначения: Стамбул.

Рассмотрим статистику отправок грузов (тонн) через Аэропорт Кольцово за период с 2015 по 2019 год (рисунок 15).



Рисунок 15 – Статистические данные отправленного груза с таможенной территории поста Аэропорт Кольцово за период с 2015-2019 гг., тонн

Анализируя данный период, можно сделать вывод, что количество отправленного груза с таможенной территории Аэропорт Кольцово имеет плавающую динамику. Максимальное количество отправленного груза внутренних перевозок было в 2016 году и составляло 5318,61 тонн, что на 63,5 % больше, чем в предыдущем году. За период с 2015 по 2019 год динамика отправленного груза внутренних перевозок составляет прирост в 28,3 %.

Далее рассмотрим процент отправленного груза внутренних и международных перевозок через таможенный пост Аэропорт Кольцово, относительно общего количества авиаперевозок через Российскую Федерацию (таблица 4).

Таблица 4 – Количество отправленного груза с таможенной территории поста
Аэропорт Кольцово от всего количества авиаперевозок грузов в
России за период 2015- 2019 гг., %

Год	Внутренние перевозки, %	Международные перевозки, %
2015	1,26	0,25
2016	1,96	0,14
2017	1,39	0,14
2018	1,30	0,16
2019	1,35	0,14

Источник: рассчитано автором на основании данных ЕМИСС

Анализируя период с 2015 по 2019 год международных отправок, так же можно сделать вывод, что динамика не стабильна. Максимальное количество отправленного груза было в 2015 году и составляло 1783,67 тонн. Минимальное количество отправленного груза пришлось на 2016 год и составило 977,78 тонн. Главным фактором изменения объемом грузов стало уменьшение грузовых перевозок на направлениях Новосибирска и Хабаровска. Основной перевозчик на данных направлениях, авиакомпания «AirBridgeCargo», пересмотрела свои производственные процессы, отказавшись от программы выполнения рейсов с двумя посадками на территории России. Это привело к сокращению частоты и направлений выполнения грузовых рейсов. Например, если ранее выполнялся рейс Амстердам – Екатеринбург – Новосибирск/Хабаровск – далее Китай, то сейчас Амстердам – Екатеринбург – Ченду (Китай), с сокращением частотности полетов. Без учета показателей «AirBridgeCargo» грузопоток Кольцово в 2017 году продемонстрировал рост на 13 %, что «соответствует отраслевой динамике роста грузоперевозок» [27].

Таким образом, исследуемый период международных отправок имеет отрицательную динамику, которая составляет -33,8 %.

Далее рассмотрим статистические данные принятого на таможенной территории Аэропорт Кольцово количества груза за период с 2015 по 2019 год (рисунок 16).



Рисунок 16 – Статистические данные принятого груза на таможенную территорию Аэропорт Кольцово за период с 2015-2019 гг., тонн

Анализируя период с 2015 по 2019 год, можно сделать вывод, что количество принятого груза, начиная с 2017 года, постепенно уменьшается. Максимальное количество принятого груза было в 2017 году и составило в общей сумме 14110,89 тонн. Минимальное значение принятого груза при внутренних перевозках было в 2015 году и составило 5382 тонны, а при международных перевозках в 2019 году и составило 6117,94 тонны.

Следовательно, отрицательный показатель принятого груза говорит и о сокращении количества участников внешнеэкономической деятельности, осуществляющих декларирование товаров в зоне деятельности таможни Аэропорт Кольцово в 2019 году.

Рассмотрим количество участников ВЭД за период с 2017 по 2019 год на рисунке 17.

Количество участников сократилось на 87% и составило 94 участника ВЭД в 2019 году.

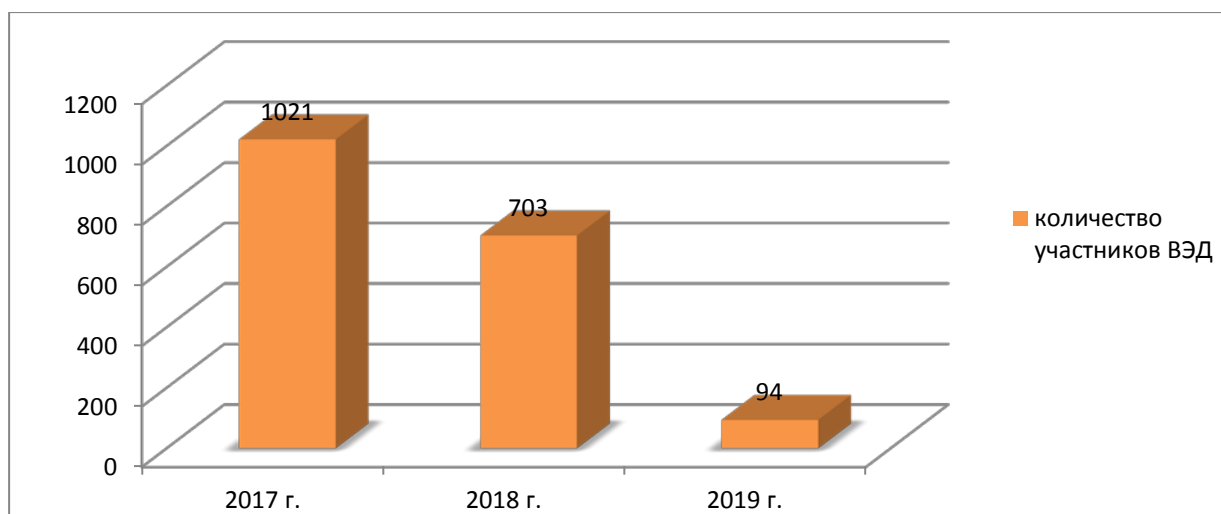


Рисунок 17 – Количество участников ВЭД, за период 2017-2019 гг.

Количество участников сократилось на 87% и составило 94 участника ВЭД в 2019 году.

В 2018 году была произведена масштабная реорганизация таможенных органов региона в связи с началом работы Уральской электронной таможни и придание Кольцовской таможне имени В.А. Сорокина статуса таможни фактического контроля. Перевод основного декларационного массива в Екатеринбургский таможенный пост Екатеринбургской таможни и далее в Уральский таможенный пост Уральской электронной таможни оказал значительное влияние на изменения основных показателей деятельности таможни. В связи с этим количество участников внешнеэкономической деятельности, осуществляющих декларирование товаров в зоне деятельности таможни, начиная с 2018 года – сократилось.

Так как сократилось количество участников ВЭД, следовательно, уменьшилось и количество деклараций на товар. В 2019 году количество уменьшилось на 67 % и составило 3837 деклараций.

В августе 2019 года на таможенном посту Аэропорт Кольцово успешно прошли авторегистрацию первые электронные транзитные декларации. Они были поданы одним из предприятий Челябинской области [29].

Рассмотрим период с 2017 по 2019 год на рисунке 18.

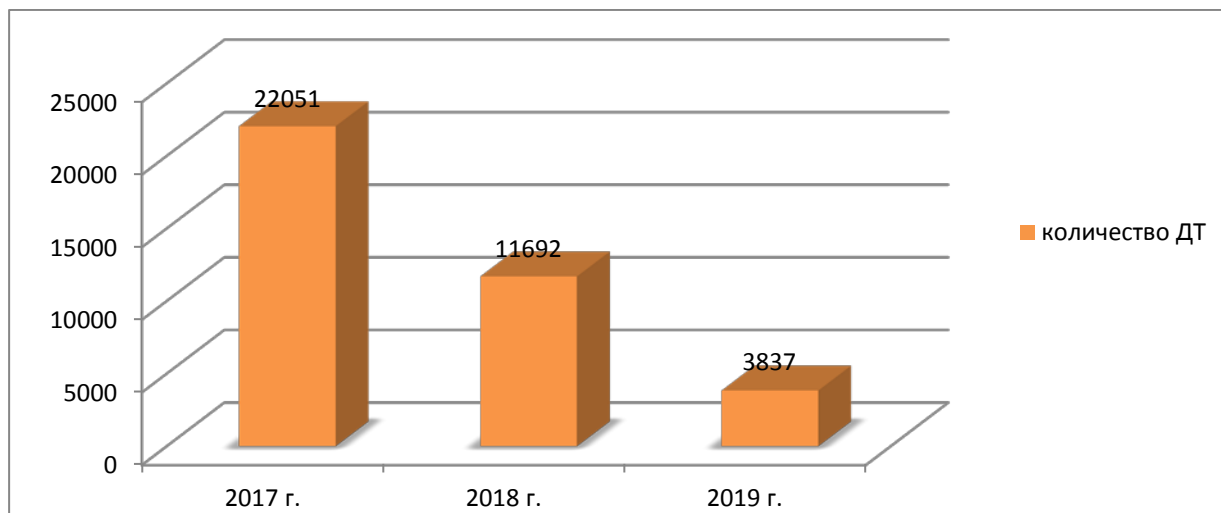


Рисунок 18 – Количество деклараций на товар за период 2017-2019 гг.

Количество деклараций в 2019 году сократилось на 67,2 % по сравнению с предыдущим годом и составило 3837 деклараций. В данный год количество деклараций достигает минимума, относительно всего анализируемого периода.

Далее рассмотрим суммы, перечисленные в федеральный бюджет в период с 2017 по 2019 год (рисунок 19).

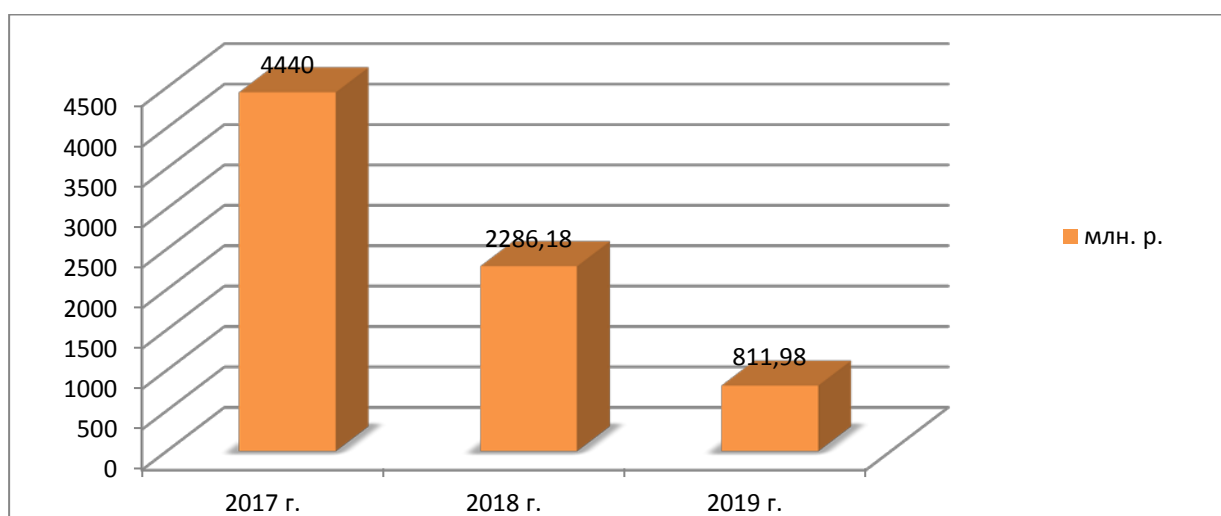


Рисунок 19 – Суммы, перечисленные таможеней Кольцово в федеральный бюджет за период 2017-2019 гг.

Анализируя данный период, можно сделать вывод, что максимальное значение перечислений в федеральный бюджет было в 2017 году, перечислено 4,44 млрд. руб., установленное плановое значение выполнено на 100,29 %.

В 2019 году таможенной перечислено в федеральный бюджет 811,98 млн. руб., что в 2,8 раза меньше чем за аналогичный период 2018 года [28].

Таким образом, деятельность на таможенной территории таможенного поста Аэропорт Кольцово имеет резко убывающую динамику относительно принятого груза и количества таможенных деклараций на товар. А динамика отправленного груза внутренних перевозок имеет прирост. Однако, такая динамика не значительно влияет на динамику перевозки грузов в России, так как в России перевозки упали всего на 5 %.

2.2 Статистика правонарушений и преступлений, выявляемых в рамках таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при пересечении таможенной границы ЕАЭС на примере таможенного поста Аэропорт Кольцово

Таможенные органы Российской Федерации представляют собой субъект правоохранительной деятельности и противодействуют преступлениям в сфере таможенного дела, а также способствуют выполнению задач по формированию бюджета страны. Так же таможенные органы выявляют и пресекают контрабанду наркотических средств, оружия и продукции военного назначения, объектов интеллектуальной собственности, исторического и археологического достояния.

Правоохранительная деятельность Федеральной таможенной службы – это ежедневная трудоемкая работа по выявлению и предотвращению угроз экономической безопасности страны. Основные задачи таможенных органов: выявление, предупреждение, пресечение и раскрытие противоправных деяний, отнесенных к их компетенции.

За 2019 год таможенными органами возбуждено более 1500 уголовных дел по фактам преступлений, выявленных оперативными подразделениями. Товары, незаконное перемещение которых было пресечено, в сумме составили более 15 млрд. рублей. Размер выявленных в рамках возбужденных уголовных дел уклонений от уплаты таможенных платежей составил свыше 3 млрд. руб.

В перспективе, для дальнейшего развития системы таможенных органов России необходима автоматизация процессов таможенного контроля, упрощение процедур его прохождения и обеспечение прослеживаемости цепочек поставок.

Особое значение уделяется вопросу профилактики правонарушений. Ее грамотно выстроенная система позволит значительно сократить в перспективе количество нарушений законодательства и вывести из теневых секторов внешнеэкономической деятельности добросовестных участников.

Рассмотрев правоохранительную деятельность ФТС России и статистические данные по правонарушениям и преступлениям, далее рассмотрим деятельность таможенных органов в области воздушного транспорта.

Основной целью административно-правового регулирования в области воздушного транспорта при перевозках грузов и пассажиров является формирование транспортной системы, которая гарантирует и удовлетворяет потребности в перевозках пассажиров и грузов, а также социальные, оборонные, природоохранные и другие специальные требования. Также целью является структурная перестройка на транспорте, которая направлена на усиление государственного регулирования естественных монополий, снижение транспортных издержек в цене продукции, определение экономически обоснованных тарифов, повышение конкуренции между транспортными предприятиями. При этом развитие транспорта должно быть направлено не только на полное удовлетворение платежеспособного спроса на перевозки пассажиров и грузов, но и на смягчение и устранение ограничений, накладываемых стоимостью и условиями перевозок на функционирование отраслей производства, внешнеэкономическую деятельность, социальную сферу и

должно осуществляться взаимосвязано с общими направлениями и прогнозами социально-экономического развития страны, отвечать требованиям экономической эффективности капитальных вложений предусматривать существенное повышение технического уровня и всех видов транспорта, их обновление и модернизацию [22].

В Указе Президента РФ от 12 мая 2009 г. «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 г.» национальная безопасность определяется как состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, которое позволяет обеспечить конституционные права, свободы, достойные качество и уровень жизни граждан, суверенитет, территориальную целостность и устойчивое развитие Российской Федерации, оборону и безопасность государства.

В этом документе также подчеркивается, что для противодействия угрозам национальной безопасности в области повышения качества жизни российских граждан силы обеспечения национальной безопасности во взаимодействии с институтами гражданского общества необходимо улучшают и развивают транспортную инфраструктуру, повышать защиту населения от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера [10].

Воздушный кодекс Российской Федерации определяет, что авиационная безопасность – состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, а также органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Для выявления и пресечения незаконного ввоза и вывоза товаров, при пересечении таможенной границы Союза воздушным судном, помимо

таможенного контроля в международных аэропортах организуется оперативное взаимодействие таможенных органов со службами контроля за воздушной обстановкой. Данная организация создается для того, чтобы осуществлялся таможенный контроль всех судов, в том числе совершающих как официальные, так и несанкционированные международные авиарейсы.

Результатом досмотровых мероприятий российских воздушных судов и проведения режимных мероприятий на территории аэродрома является выявление случаев сокрытия товаров от таможенных контрольных органов непосредственно на борту воздушного судна.

По данным Министерства транспорта Российской Федерации на долю воздушного вида транспорта в 2019 году пришлось перевозка 128,1 млн. человек, а перевозка грузов 1,14 млн. тонн. Но, несмотря на статистическое значение выполненных работ, в области воздушных перевозок сохраняется достаточно неблагоприятная обстановка в части совершения правонарушений, попадающих под действие административного законодательства, и преступлений, попадающих под действие уголовного Кодекса. Число правонарушений и преступлений растет каждый год [30].

За 2019 год таможенными органами Уральского таможенного управления выявлено более 292 000 единиц контрафактной продукции. Всего в Уральском таможенном управлении в 2019 году возбуждено 115 дел об административных правонарушениях и 93 уголовных дела. Возбуждено 15 дел об административных правонарушениях по статье 14.10 КоАП РФ «Незаконное использование средств индивидуализации товаров (работ, услуг)». Данные зафиксированы Уральской электронной таможней в торговом обороте, а также в зоне деятельности Челябинской таможни и Кольцовской таможней в международных отправлениях. По оценкам экспертов ущерб правообладателям объектов интеллектуальной собственности превысил 683 млн. рублей. На рисунке 20 рассмотрим виды контрафактной продукции в Уральском таможенном управлении за 2019 год.



Рисунок 20 – Виды контрафактной продукции в УТУ за 2019 год.

Рассмотрим деятельность таможенного поста Аэропорт Кольцово при выявлении правонарушений и преступлений в рамках таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Таможенные операции и таможенный контроль товаров, перемещаемых через таможенную границу в зоне деятельности таможенного поста Аэропорт Кольцово города Екатеринбурга, осуществляется в соответствии с приказом ФТС России от 21 июля 2015 г. №1455 «О местонахождении и регионах деятельности таможенных органов Уральского таможенного управления». Одна из основных задач таможенного поста – обнаружение и принятие мер в пределах своей компетенции по предотвращению административных правонарушений в области таможенного дела, и других нарушений законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации, контроль за исполнением которых возложен на таможенные органы Российской Федерации [16].

Рассмотрим общее количество возбужденных дел об административных правонарушениях и преступлений на таможенной территории таможенного поста Аэропорт Кольцово среди пассажиров и перевозки грузов (рисунок 21).

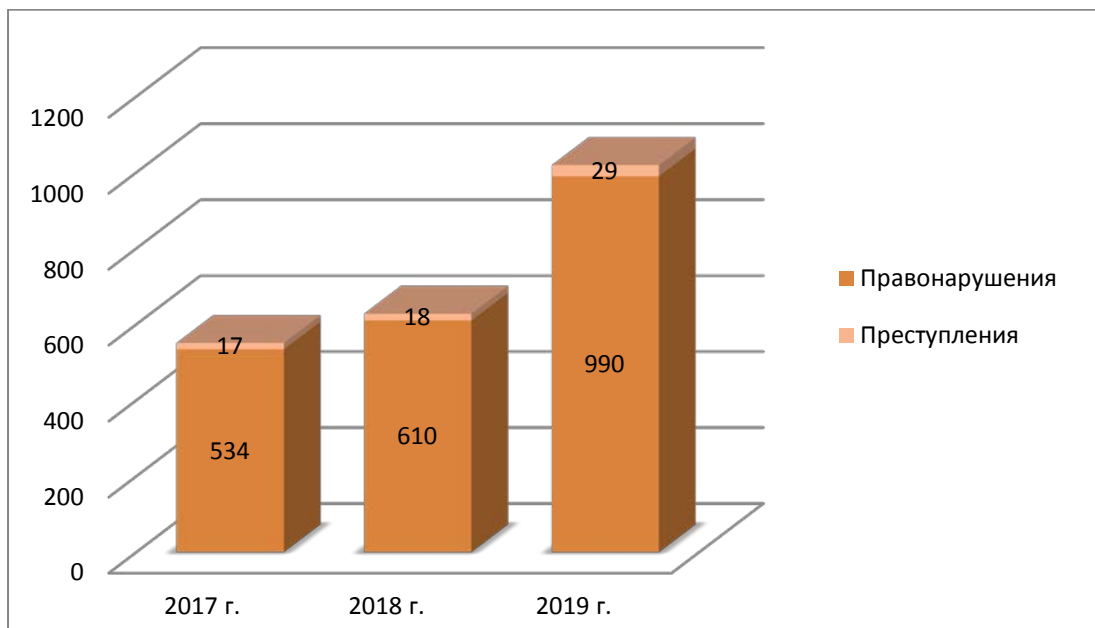


Рисунок 21 – Количество правонарушений и преступлений, выявленных на территории таможенного поста Аэропорт Кольцово (пассажирский, грузовой) за 2017-2019 гг.

За период с 2017 по 2019 год динамика правонарушений и преступлений увеличивается. В 2019 году количество правонарушений увеличилось на 62,2 %, относительно предыдущего года. А количество преступлений увеличилось на 61,1 %.

Для того чтобы оценить работу таможенных органов при перемещении товаров через таможенную границу Союза, рассмотрим количество правонарушений, выявленных на территории грузового таможенного поста Аэропорт Кольцово.

В 2019 году количество правонарушений уменьшилось на 88,5%, относительно предыдущего года. За этот год выявлено 19 случаев заявления в таможенной декларации на товар сведений о недействительных документах. Рассмотрим количество правонарушений за период с 2017 по 2019 год на рисунке 22.



Рисунок 22 – Количество правонарушений, выявленных на таможенном посту Аэропорт Кольцово за 2017-2019 гг., ед.

На контроль поставлено 22 лицензии, из которых 14 лицензий ФСТЭК России, 7 – Минпромторга России и 1 лицензия ФСВТС России. В результате деятельности по пресечению ввоза контрафактной продукции выявлено 6260 единиц контрафактной продукции. Размер предотвращенного ущерба составил 14176,05 тысяч рублей. Возбуждено 10 дел об АП по статье 14.10 КоАП РФ. Основные категории контрафактной продукции: автосигнализации для машин, прочие аксессуары для машин, фармацевтическая продукция, аксессуары для телефонов.

Далее рассмотрим количество преступлений, выявленных на территории таможенного поста Аэропорт Кольцово за период с 2017-2019 г.

Анализ результатов оперативно-служебной деятельности Отдела МВД России показал, что количество зарегистрированных преступлений таможенного поста Аэропорт Кольцово в сфере грузовых перевозок число зарегистрированных преступлений составило 8. Число зарегистрированных краж грузов 3, раскрыто – 2. Выявлено лиц – 3. Сумма ущерба составила 606 000 руб., возмещено – 127 000 руб. [32]. (рисунок 23).

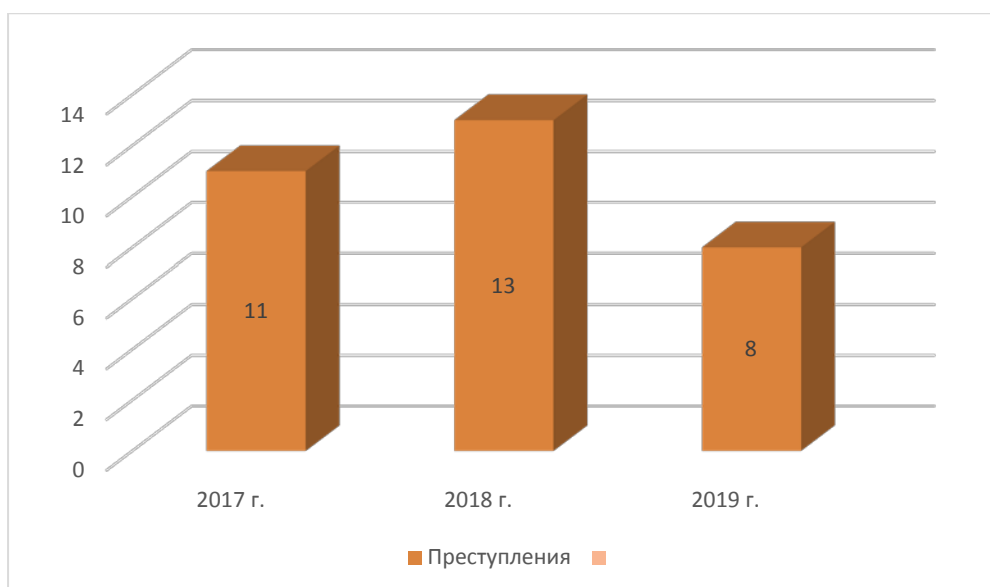


Рисунок 23 – Количество преступлений, выявленных на таможенном посту
Аэропорт Кольцово за 2017-2019 гг., ед.

Таким образом, динамика количества правонарушений и преступлений на территории таможенного поста Аэропорт Кольцово убывает. Следовательно, количество правонарушений и преступлений с каждым годом становится меньше, что говорит о эффективной работе должностных лиц таможенных органов.

За 2019 год количество правонарушений ставило – 10. Все дела об административных правонарушениях возбуждены по статье 14.10 КоАП РФ. А количество преступлений составило – 8. Преобладают преступления, связанные с кражами, связанные подделкой, изготовление или сбытом поддельных документов, штампов, печатей, бланков, связанные с противоправными деяниями по линии экономики, в сфере незаконного оборота наркотиков, от общего количества преступлений.

Выводы по 2 главе. Рассмотрев технологии таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров, можно выделить то, что количество перевезенного груза за 2019 год снизилось на 5 % и составило 836931 тонну. Главными причинами снижения стали внешнеэкономические факторы и внутренний рост конкуренции среди разных видов транспорта. Анализируя данные таможенного поста Аэропорт Кольцово, можно заметить нестабильную

динамику. Главным фактором изменения объемом грузов стало уменьшение грузовых перевозок на направлениях Новосибирска и Хабаровска. Основной перевозчик на данных направлениях, авиакомпания «AirBridgeCargo», пересмотрела свои производственные процессы, отказавшись от программы выполнения рейсов с двумя посадками на территории России. Это привело к сокращению частоты и направлений выполнения грузовых рейсов. Например, если ранее выполнялся рейс Амстердам – Екатеринбург – Новосибирск/Хабаровск – далее Китай, то сейчас Амстердам – Екатеринбург – Ченду (Китай), с сокращением частотности полетов.

За 2019 год количество правонарушений ставило – 10. Все дела об административных правонарушениях возбуждены по статье 14.10 КоАП РФ. А количество преступлений составило – 8. Преобладают преступления, связанные с кражами, связанные подделкой, изготовление или сбытом поддельных документов, штампов, печатей, бланков, связанные с противоправными деяниями по линии экономики, в сфере незаконного оборота наркотиков, от общего количества преступлений.

3 ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМ И РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ НА НИХ ТОВАРОВ ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ТАМОЖЕННОЙ ГРАНИЦЫ ЕАЭС

3.1 Проблемы организации таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при пересечении таможенной границы ЕАЭС

Формирование интеграционных процессов на основе Евразийского экономического союза обеспечивается постоянным совершенствованием методов и технологий упрощения порядка перемещения товаров через таможенную границу с помощью создания универсальных и современных инструментов регулирования международного товарообмена, а также быстрой адаптации и адекватного реагирования на непрерывно меняющуюся внешнеэкономическую среду [23].

Использование технологии предварительного информирования занимает одно из важных мест среди мероприятий, направленных на упрощение таможенных процедур и таможенного контроля. Всемирная торговая организация рассматривает применение процедуры предварительного информирования таможенной службой государства как показатель, который характеризует высокий уровень ее развития.

Основная задача предварительного информирования – это заранее определять объекты таможенного контроля, проанализировав предварительную информацию о ввозимых товарах и транспортных средствах на таможенную территорию ЕАЭС, где расположен пункт пропуска (не менее чем за 2 часа до фактического ввоза) с использованием системы управления рисками. Участник внешнеэкономической деятельности подает информацию в электронном виде, после чего информация загружается в информационную систему таможенного органа, в которой производится автоматический анализ данных. Технология

предварительного информирования позволяет оптимизировать и ускорять таможенные операции, увеличивать результативность таможенного контроля.

Анализ текущего состояния использования технологии предварительного информирования и предложение путей ее совершенствования является актуальным направлением данного исследования.

Обязательность предоставления предварительной информации о товарах, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС воздушным транспортом, введена с 1 апреля 2017 г.

Информация о товарах, ввозимых воздушным транспортом на таможенную территорию Союза осуществляется по действующей схеме, которая включает в себя следующие этапы (рисунке 24).

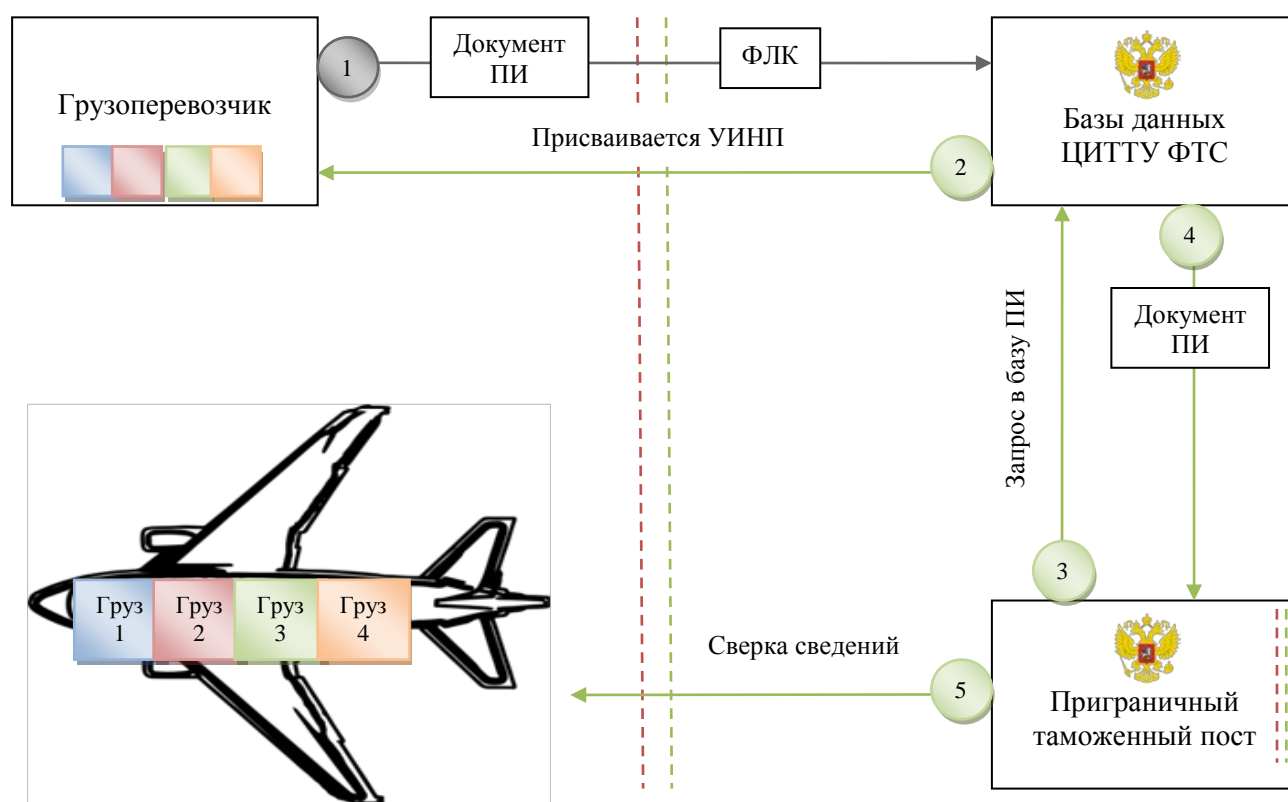


Рисунок 24 – Схема предварительного информирования для товаров, ввозимых воздушным транспортом

Предварительная информация проходит проверку ее соответствия структуре и форматам в электронной форме – осуществляется форматно-логический контроль. Перевозчик предоставляет консолидированную предварительную информацию в базу данных на сервер Центрального информационно-технического таможенного управления (далее – ЦИТТУ) ФТС России. После чего эта информация используется таможенным органом для принятия предварительных решений по выбору объектов, форм таможенного контроля до прибытия воздушного судна с товарами и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля до прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС, а также для подготовки решений о разгрузке воздушных судов. Кроме таможенного органа эту информацию используют иные государственные контролирующие органы, такие как Россельхознадзор, Роспотребнадзор в рамках своих полномочий. Вышеперечисленные действия осуществляются на первом этапе [6].

На втором этапе, после успешной проверки, присваивается уникальный идентификационный номер перевозки, который сообщается перевозчику в виде электронного сообщения, сформированного автоматически в Единой автоматизированной информационной системе таможенных органов.

На третьем этапе запрашивается в базе данных ЦИТТУ предварительная информация о ввозимых товарах приграничным таможенным постом.

На четвертом этапе приграничный таможенный пост получает предварительную информацию из базы данных, после чего должностное лицо таможенного органа загружает информацию в комплекс программных средств (далее – КПС) в воздушном пункте пропуска «АвиаПП» и работает в программе с данной предварительной информацией для выявления товаров, требующих дополнительного контроля.

На пятом этапе при осуществлении таможенного контроля происходит сверка полученных сведений, которые сопоставляются со сведениями, содержащимися в транспортных, коммерческих и иных документах [17].

Исходя из схемы предварительного информирования, обработка предварительной информации о товарах, ввозимых воздушным транспортом, проводится с помощью КПС «АвиаПП».

Область применения КПС «АвиаПП» – это автоматизация деятельности должностных лиц воздушного пункта пропуска при таможенном оформлении прибытия или убытия грузов и воздушных судов. Рассмотрим функциональные задачи КПС «Авиа ПП» (рисунок 25) [9].

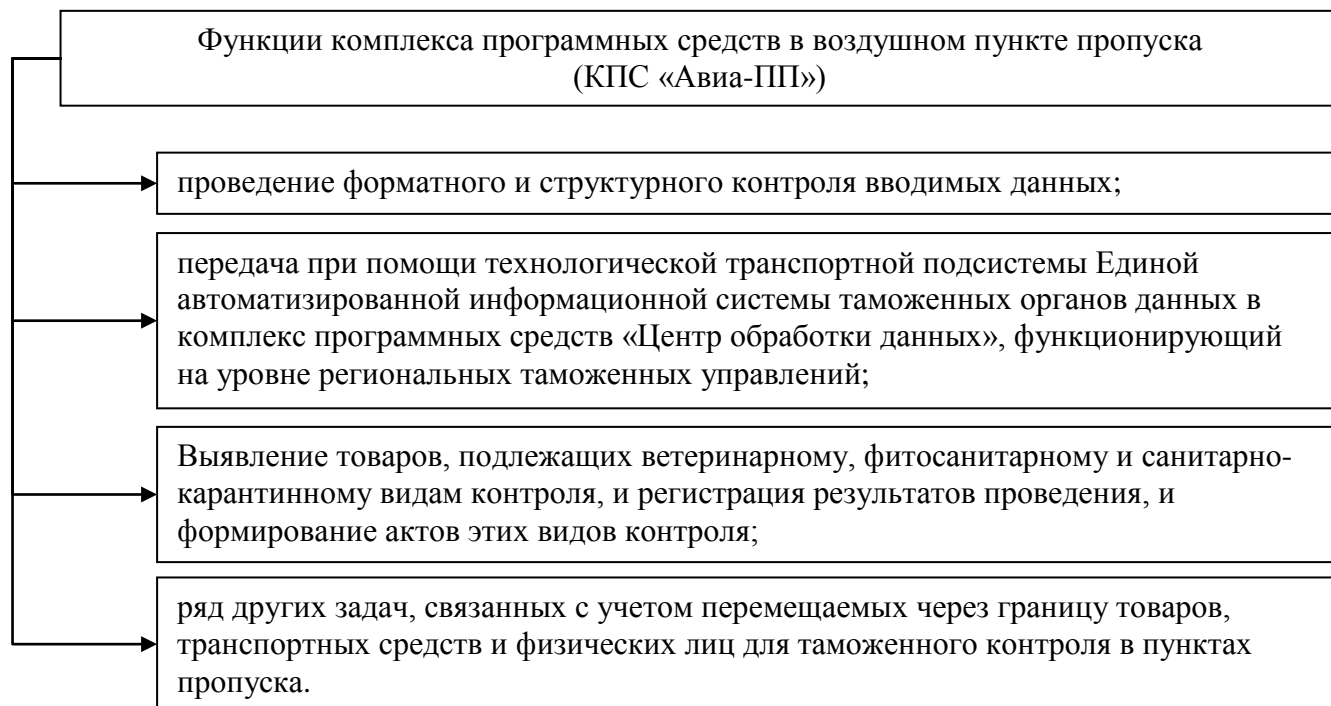


Рисунок 25 – Функции КПС «Авиа-ПП»

Так как доступ к КПС «Авиа-ПП» имеют только должностные лица таможенных органов, другие участники процесса перевозки не знают, какое решение и когда примет тот или иной государственный орган или служба аэропорта.

Следовательно, информационное взаимодействие между авиаперевозчиками, таможенными и иными государственными контрольными органами – в КПС «АвиаПП» не обеспечивается, тем самым нарушаются принципы организации предварительного информирования.

В плане внедрения предварительного информирования, воздушный вид транспорта, как и морской, – один из сложнейших.

Обязательное предварительное информирование о товарах, ввозимых воздушным транспортом на таможенную территорию ЕАЭС, уже использовалось в таможенных постах различных аэропортов. Ниже рассмотрим год начала предварительного информирования (таблица 3).

Таблица 5 – Таможенные посты аэропорта с обязательным предварительным декларированием

Год	Аэропорт
2011	Владивосток (г. Владивосток)
2012	Домодедово (г. Москва) Внуково (г. Москва) Шереметьево (г. Москва)
2015	Пулково (г. Санкт-Петербург) Толмачево (г. Новосибирск) Кольцово (г. Екатеринбург) Красноярск (г. Красноярск)

Источник: Федеральный закон N 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» от 03.04.2017 г.

Однако, из анализа практики работ таможенных постов и материалов ассоциации Делового авиационного портала воздушного транспорта, и рабочих встреч сотрудников таможенного блока ЕАЭК с российскими авиаперевозчиками выявлены проблемные вопросы на этапе представления информации и при взаимодействии таможенных органов с перевозчиками, участниками ВЭД и иными заинтересованными в перевозке грузов лицами [7].

Принцип перемещения товаров воздушным транспортом через таможенную границу ЕАЭС имеет некоторые особенности сроков подачи предварительной информации.

Предварительное информирование осуществляется в электронной форме с учетом рекомендаций Всемирной таможенной организации (ВТО) и Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации. Представление предварительной информации при воздушных перевозках на короткое расстояние осуществляется в момент взлета самолета. А по дальнему маршруту проводится за 4 часа до прибытия самолета в аэропорт на таможенной территории РФ.

В заявках авиакомпаний есть международные рейсы продолжительностью полета менее двух часов, при международных воздушных сообщениях время перелета может составлять от 40 минут. Даже в автоматизированных программных системах, которые формализуют данные для создания предварительной информации из разных источников, очень сложно точно представить данные до фактического взлета самолета. Чтобы получить актуальную информацию о товарах, загруженных на самолет, ее следует сначала ввести в информационную систему, проверить, а затем отправить. Действия могут занять порядка 30–40 минут [19].

Короткий рейс не позволяет получить информацию, необходимую для таможенного оформления до фактического прибытия самолета на контрольно-пропускной пункт. Поэтому невозможно заранее проанализировать информацию, рассчитать риски и выбрать более точную форму таможенного контроля. Поэтому в этих условиях технология предварительного информирования таможенным органам и участникам внешней торговли не дает ничего прогрессивного.

Также проблематичным является определения кода товаров на уровне первых шести символов в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС. Информация о товаре необходима для надлежащего

автоматического таможенного контроля с использованием системы управления таможенными рисками.

При предоставлении предварительной информации авиакомпании для пересылки в таможенный орган используют сведения в унифицированном виде из базы электронного отраслевого обмена. Информация о коде товара ТН ВЭД ЕАЭС отсутствует в стандартных документах перевозчика, предусмотренных международными договорами в области гражданской авиации (генеральной декларации, грузовой ведомости). Только данные о воздушном судне, маршруте, припасах, пассажирах, грузе. Поэтому информация о коде товара должна быть подготовлена и предоставлена грузоотправителем при передаче грузовых документов агентам авиаперевозок, что не определено Решением Коллегии ЕЭК № 62.

Также проблемные вопросы появились и в связи с вступлением в силу Таможенного кодекса Евразийского экономического союза. Произошли упрощения для участников ВЭД, из-за чего значение предварительных сведений меняется. Согласно п. 2 ст. 11 ТК ЕАЭС, предварительная информация должна состоять из двух частей. Первая часть является обязательной, она используется таможенными органами для оценки рисков и принятия предварительных решений по выбору объектов, форм таможенного контроля и мер, позволяющих осуществлять таможенный контроль. Вторая часть (факультативная), как определено п. 3 ст. 11 ТК ЕАЭС, является добровольной, она может содержать информацию, необходимую для таможенных операций, таких как уведомление о прибытии, помещение товаров на временное хранение, декларирование транзита и другие. Эта часть предварительной информации используется таможенными органами для ускорения совершения таможенных операций и оптимизации таможенного контроля [3].

Таким образом, мы рассмотрели основные проблемы при осуществлении таможенного контроля воздушных судов при перемещении через таможенную границу Союза. Проблемные вопросы существуют на этапе представления

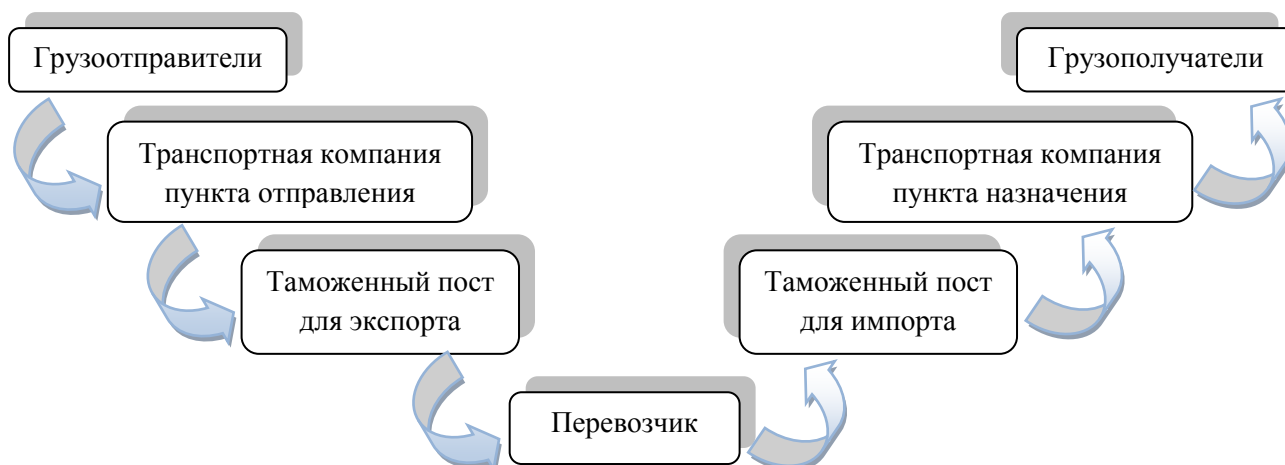
информации и при взаимодействии таможенных органов с перевозчиками, участниками ВЭД или иными заинтересованными лицами.

3.2 Меры по улучшению организации таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров при пересечении таможенной границы ЕАЭС

Для того чтобы повысить эффективность предварительного информирования, считаем, что необходимо сделать обязательным представление информации, содержащихся во второй (факультативной) части, которая включает в себя сведения, необходимые для оформления таможенных операций, таких как уведомление о прибытии, помещение товаров на склад временного хранения, декларирование транзита и иные сведения. Кроме того, факультативная часть будет играть важную роль только в том случае, если информация будет представлена в виде электронного документа (вследствие чего информация приобретет статус юридически значимого документа). По желанию участника ВЭД сведения из факультативного блока могут быть автоматически преобразованы в уведомление о прибытии, транзитную декларацию, декларацию транспортного средства международной перевозки и др. В этом случае необходимо доработать форму для ввода предварительного информирования на портале ФТС России.

В 2007 году Ассоциация IATA представила систему электронного документооборота грузовых авиаперевозок «e-freight». Эта электронная система объединяет авиакомпании, грузовые агентства, аэропорты, таможенные органы и органы исполнительной власти. Эта система предусматривает перевод шестнадцати документов из бумажного в электронный вид, а именно: грузовую авианакладную, счета, инструкцию по загрузке, манифест, экспортные и импортные таможенные декларации, инструкцию по упаковке (рисунок 26) [21].

E-freight – какие документы станут электронными



Используется 16 документов
62% всего объема бумаг

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Счет-фактура | 9. Декларация экспортных товаров |
| 2. Упаковочный реестр | 10. Разрешение таможни на экспорт |
| 3. Сертификат о происхождении товара | 11. Грузовой манифест |
| 4. Письмо-поручение | 12. Передаточный манифест |
| 5. Декларация об опасных грузах | 13. Декларация на экспорт груза |
| 6. Главная авиагрузовая накладная | 14. Декларация на импорт груза |
| 7. Общая транспортная накладная | 15. Декларация об импорте товаров |
| 8. Общий список грузов | 16. Разрешение таможни на импорт |

Рисунок 26 – Переход документов в электронный вид с системой E-freight

Приведение документов к единому стандарту облегчит и упростит перевозку грузов воздушным транспортом всем участникам транспортной цепочки.

Данный стандарт включает в себя обмен единым форматом грузового документа и электронными данными, используемыми во всей логистической цепочке для перевозки грузов воздушным транспортом.

Российская Федерация перешла на данную систему в 2017 году. Оформление перевозочных документов в электронной форме стало возможным после присоединения России к Монреальской конвенции об унификации правил международных воздушных перевозок и утверждения президентом РФ соответствующих поправок в национальный Воздушный кодекс в 2017 году.

Введение системы e-Freight на полеты внутренних авиакомпаний – это начало реализации плана государственной задачи по созданию электронной системы взаимодействия между государственными структурами. Организация перевозки грузов воздушным транспортом в законодательном плане охватывает многие ведомства, и система e-Freight может связать их воедино (рисунок 27).

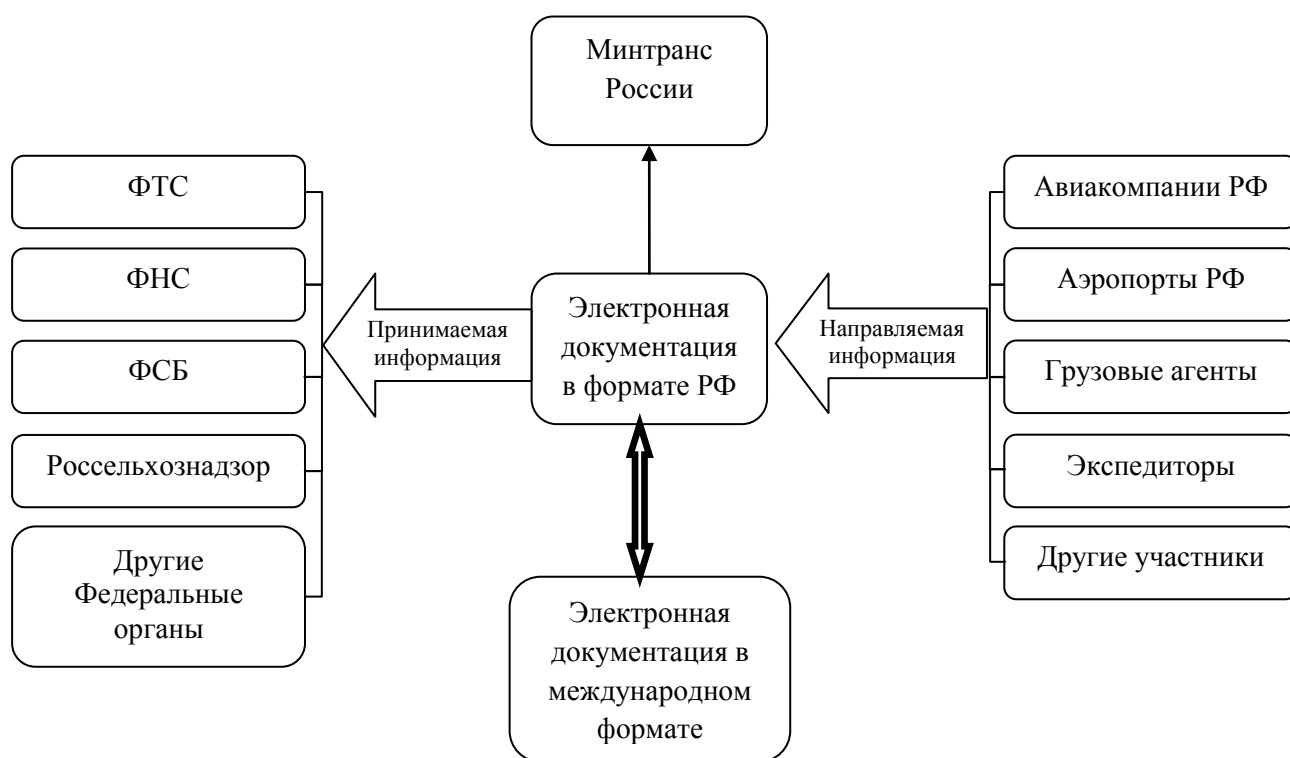


Рисунок 27 – Взаимосвязь субъектов авиаперевозки с помощью электронного документооборота

Количество документов, которые необходимо перевести в электронный вид составляет 29 форм. Переход на электронный документооборот находится только на половине пути. Ассоциация IATA планирует полное внедрение электронного документооборота. Это сэкономит до 5 млрд. долл. США в год, а отказ от

использования бумаги сэкономит 7 800 тонн бумаги в год, положительно повлияв на окружающую среду [20].

Стандарт e-Freight позволяет организовать безбумажный электронный обмен документами между участниками грузовой перевозки и органами контроля государственной власти на контрольно-пропускных пунктах по маршруту следования груза, синхронизированный с физическим потоком грузов; позволяет отслеживать перемещение грузов независимо от вида транспортировки и количества «транзитных» стран. Данные, необходимые участникам процесса транспортировки грузов, извлекаются и обрабатываются в электронном виде и автоматически передаются другим участникам транспортировки.

Поэтому, создание организационно-технологической и информационно-технической основы по внедрению обязательного предварительного информирования на воздушном транспорте в рамках практической реализации международного стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых воздушных перевозок e-Freight является на данный момент одним из проблемных и актуальных вопросов дальнейшего развития предварительного информирования в авиаперевозках.

Переход к новой информационной системе, обеспечивающей автоматизацию отдельных операций процессов межведомственного информационного взаимодействия между участниками авиаперевозок, реализуется путем создания единого информационного пространства с элементами механизма «одного окна». Представляя принцип «одного окна» российское законодательство руководствуется принципом «единого окна» на основе рекомендаций Европейской экономической комиссии. Этот принцип подразумевает использование электронных обменов данными, управления рисками и систем предварительного уведомления до прибытия товаров, направленных на сокращение сроков очистки и выпуска товаров.

«Единое окно» – это механизм, который позволяет сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, предоставлять стандартную информацию и

документы с использованием единого канала доступа для удовлетворения всех нормативных требований. Если информация находится в электронном формате, отдельные элементы данных должны быть отправлены только один раз. Реализация этого механизма значительно расширяет задачи по предоставлению предварительной информации таможенным органам и, как следствие, требует изменения схемы существующей технологии предварительного информирования.

В апреле 2014 года главы стран ЕАЭС подписали решение № 23 о внедрении стандарта e-Freight и платформы «единого окна» до 2020 г. Система, обеспечивающая технологию предварительного информирования компании ООО «Транспортные информационные технологии» – Customs Gateway. В 2013 г. эта система была протестирована и внедрена на пунктах пропуска, в авиакомпаниях и аэропортах. Этот механизм реализуется в рамках пилотного проекта с участием компаний «Ростелеком», «Дойчтелеком», «Люфтганза» и «ЭйрБриджКарго». Данная система находится в реестре программных средств ЦИТТУ.

Все данные, запрошенные участниками в процессе перевозки груза, поступают и обрабатываются в электронном виде и автоматически передаются другим участникам перевозки. Система полностью интегрирована с существующими информационными системами Федеральной таможенной службы России, а также с складом временного хранения и иными участниками грузовой перевозки.

Основной функцией информационной системы Customs Gateway является обеспечение совместимости форматов данных, передаваемых в Единую автоматизированную информационную систему ФТС России из информационных систем участников грузовой цепочки.

Технология работы системы Customs Gateway выглядит следующим образом:

1) С использованием предварительного информирования, авиакомпания отправляет данные по прибывшему рейсу в шлюз системы;

2) Шлюз системы сортирует данные и переводит их в соответствующий формат и направляет в информационную систему ФТС России;

3) Из информационной системы ФТС России поступает ответ по полученным данным в шлюз системы;

4) Шлюз системы обрабатывает «ответ» из информационной системы ФТС России и передает данные в информационную систему СВХ, аэропорты и другим участникам;

5) Из уже обработанных ранее данных в шлюзе формируется отчетность и направляется в информационную систему ФТС России.

6) Из информационной системы ФТС России поступает ответ в ШЛЮЗ для передачи в информационную систему авиаперевозчикам, экспедиторам, складам (рисунок 28).

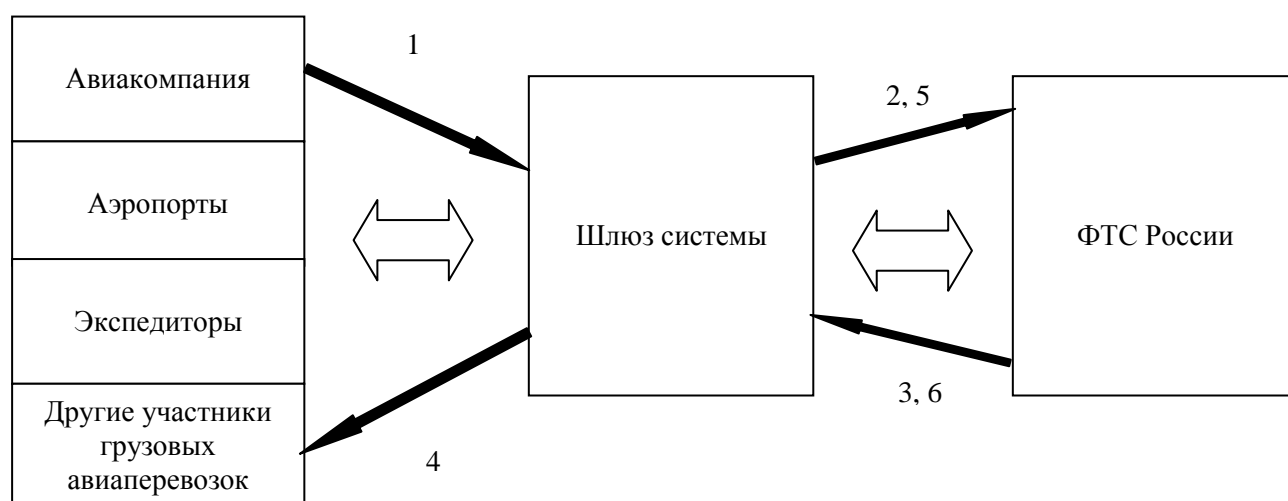


Рисунок 28 – Технология работы системы Customs Gateway

Внедрение информационной системы Customs Gateway, реализующей стандарт e-Freight и механизм «единого окна», значительно повысит эффективность авиакомпаний, ускорит и упростит обмен документами. В рамках реализации цифровой повестки ЕАЭС, подписанной главами государств ЕАЭС 26.12.2016, именно такие информационные технологии, как e-Freight, являются «сквозными технологиями», которые обеспечивают цифровую отслеживаемость движения продукции, товаров, услуг и цифровых активов [5].

Внедрение стандарта e-Freight на всех видах транспорта является одним из необходимых, первых этапов формирования национального «единого окна». Примером внедрения является международный стандарт внедрения e-Freight и механизма «единого окна», разработанный ЕЭК ООН. В нем выделяются основные этапы, представленные на таблице 4[4].

Таблица 6 – Этапы внедрения e-Freight и механизма «единого окна»

1 этап	Безбумажная таможня
2 этап	Внедрение стандарта e-Freight для таможенных органов
3 этап	Распространение стандарта e-Freight на другие государственные органы исполнительной власти, выполняющие контроль на границе
4 этап	Распространение стандарта e-Freight на все виды транспорта и обеспечение безбумажного взаимодействия между всеми участниками грузовой цепочки
5 этап	Национальная система «единого окна», интегрированная региональная система «единого окна», объединяющая национальные «единые окна», например, региональное «единое окно» для всех стран – участников ЕАЭС

Источник: Решение Совета Евразийской экономической комиссии № 23 «О проекте решения Высшего Евразийского экономического совета «Об Основных направлениях развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» от 28.04.2014 г.

Министерство транспорта Российской Федерации подготовило проект «дорожной карты» по созданию и функционированию автоматизированной информационной системы оформления и сопровождения грузовых воздушных перевозок (АИС ОВП).

Функции по обеспечению бесперебойной работы системы будут возложены на единого информационного оператора. В его функции будет входить прием, долгосрочное хранение документов и информации, поданных перевозчиками в АИС ОВП, а также защита этих сведений. АИС ОВП планируется вводить

поэтапно. Во II квартале 2020-го предполагается провести опытную эксплуатацию системы на таможенной территории России в границах ЕАЭС. В случае успеха, со II квартала 2021 года АИС ОВП распространят на все международные грузовые авиаперевозки.

Выводы по главе 3: Рассмотрев проблемы при осуществлении таможенного контроля воздушных судов, которые существуют на этапе представления информации и при взаимодействии таможенных органов с перевозчиками, участниками ВЭД или иными заинтересованными лицами, можно сделать вывод о том, что необходимо принять комплексные меры для улучшения технологии предварительного информирования и элементов воздушного транспорта по всей логистической цепочке авиаперевозок. В рамках перехода воздушного транспорта на безбумажный документооборот электронными грузовыми документами в соответствии с международным стандартом, таможенными органами должна быть доработана вся нормативная база, связанная с программными инструментами и предварительной информацией. Только при условии модернизации законодательной (принятие изменений в действующие законодательные акты по предварительному информированию) и технической (доработка информационных систем таможенных органов) базы технологии предварительного информирования возможно планировать работу всех органов исполнительной власти, осуществляющих контрольные функции в пунктах пропуска, организовывать эффективное взаимодействие с участниками ВЭД и лицами, предоставляющими им услуги, а также проводить предварительную проверку данной информации, что сокращает продолжительность проведения контрольных операций в аэропортах.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключении следует отметить, что в ходе проведенного данного исследования были достигнуты все цели, поставленные в данной работе. Основываясь на данных, полученных в результате, мы можем сделать следующие выводы.

Таможенный контроль – это комплекс действий, проводимых таможенными органами, направленных на контроль и (или) обеспечение соблюдения международных правовых актов и действий в области таможенного регулирования, предусмотренных законодательством государств-членов Евразийского экономического Союза о таможенном регулировании. Объекты таможенного контроля включают в себя товары, багаж, транспортные средства, перемещаемые через таможенную границу воздушным и другими видами транспорта, сопровождаемый багаж (включая ручную кладь), несопровождаемый багаж пассажиров и т. д.

Одним из наиболее широко используемых методов таможенного контроля является таможенное декларирование товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического Союза, в том числе через таможенный пост Аэропорт Кольцово.

В Российской Федерации, таможенный контроль осуществляются на основании таких законодательных актов, как:

1. Конвенция о международной гражданской авиации 7 декабря 1944 года;
2. Таможенный кодекс Евразийского экономического Союза;
3. Решение коллегии Евразийской экономической комиссии от 21 апреля 2015 года № 30;
4. Решение Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 года № 259;
5. Решение Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года № 287;
6. Федеральный закон от 3 августа 2018 года № 289 «О таможенном регулировании в Российской Федерации»;
7. Постановление Правительства Российской Федерации № 1033;

8. Приказ Федеральной таможенной службы от 27 мая 2011 года №1070;

9. Приказ Федеральной таможенной службы Российской Федерации от 21 ноября 2018 г. № 1884.

Для анализа результатов деятельности таможенного поста Аэропорт Кольцово в сфере контроля перевозки грузов воздушным транспортом в рамках выбранной темы необходимо отметить следующие факты.

Объем отправленного груза с таможенной территории Аэропорт Кольцово в 2019 году – 5327,57 тонн. Динамика отправленного груза за период с 2015 по 2019 год нестабильна, максимальное количество отправленного груза пришлось на 2015 год и составило 1783,67 тонн. Главным фактором изменения объемом грузов стало уменьшение грузовых перевозок на направлениях Новосибирска и Хабаровска. Основной перевозчик на данных направлениях, авиакомпания «AirBridgeCargo», пересмотрела свои производственные процессы, отказавшись от программы выполнения рейсов с двумя посадками на территории России. Это привело к сокращению частоты и направлений выполнения грузовых рейсов.

Объем принятого груза в 2019 году составляет 11842,24 тонны. Анализируя период с 2015 по 2019 год, можно сделать вывод, что количество принятого груза, начиная с 2017 года, постепенно уменьшается.

Таким образом, отрицательный показатель принятого груза говорит о сокращении количества участников ВЭД и о сокращении количества поданных деклараций на товары. Количество участников ВЭД уменьшилось на 87 % и составило 94. Количество деклараций уменьшилось на 67 % и составило 3837.

Так же была рассмотрена деятельность таможенного поста Аэропорт Кольцово при выявлении правонарушений и преступлений в рамках таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых на них товаров через таможенную границу ЕАЭС. Анализируя деятельность, можно сделать вывод, что за 2019 год количество правонарушений ставило – 10. Все дела об административных правонарушениях возбуждены по статье 14.10 КоАП РФ. А количество преступлений составило – 8. Преобладают преступления, связанные с кражами,

связанные подделкой, изготовление или сбытом поддельных документов, штампов, печатей, бланков, связанные с противоправными деяниями по линии экономики, в сфере незаконного оборота наркотиков, от общего количества преступлений.

Рассмотрев проблемы при осуществлении таможенного контроля воздушных судов, которые существуют на этапе представления информации и при взаимодействии таможенных органов с перевозчиками, участниками ВЭД или иными заинтересованными лицами, можно сделать вывод, что существующая технология предварительного информирования для воздушного транспорта не в полной мере решает поставленную задачу ускорения процесса оформления и выпуска товаров. Поэтому необходимо принять комплексные меры по доработке как технологической системы предварительного информирования, так и ее элементов по всей логистической цепочке авиаперевозок. В рамках перехода воздушного транспорта на безбумажный документооборот электронных грузовых документов, в соответствии с международным стандартом, таможенные органы должны доработать программные средства и всю нормативную базу, связанную с предварительным информированием. Модернизация как законодательной (принятие изменений в действующие законодательные акты по предварительному информированию), так и технической (доработка информационных систем таможенных органов) базы технологии предварительного информирования может организовать эффективный план взаимодействия всех органов исполнительной власти, осуществляющих контрольные функции в пунктах пропуска, организовывать эффективное взаимодействие с участниками ВЭД и лицами, предоставляющими им услуги, а также проводить предварительную проверку данной информации, что сокращает время контрольных операций в аэропортах.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Конвенция о международной гражданской авиации от 7.12.1944г. (с изм. И доп., вступившими в силу на 01.01.2000).

2 Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18.05.1973г. (в ред. Протокола от 26.06.1999).

3 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – ред.от 01.01.2018.

4 Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 28.04.2014 г. № 23 «О проекте решения Высшего Евразийского экономического совета «Об Основных направлениях развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности»».

5 Решение Высшего Евразийского экономического совета от 11.10.2017 № 12 «Об Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года».

6 Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 24.04.2018 г. № 62 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом». – ред. от 31.07.2018г.

7 Федеральный закон от 03.04.2017 № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок».

8 Приказ ФТС России от 10.03.2006 г. № 192 «Об утверждении концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации».

9 Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 «Об утверждении Правил осуществления контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации». – ред. от 13.02.2019г.

10 Указ Президента РФ от 12.05.2009г. № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020г.».

11 Письмо Федеральной налоговой службы от 21.08.2009 г. № ШС-22-3/660 «О направлении систематизированных материалов по документированию операций при транспортировке товаров».

12 Приказ Минтранса РФ от 29.01.2010 г. № 21 «Об утверждении типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в воздушных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации». – ред. от 11.04.2017г.

13 Приказ ФТС России от 27.05.2011 № 1070 «Об утверждении Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров». – ред. от 28.03.2012г.

14 Постановление Правительства РФ от 16.09.2013 № 809 «О Федеральной таможенной службе». – ред. от 03.06.2019г.

15 Приказ ФТС России от 1.03.2013 г. № 369 «О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом». – ред. от 09.02.2015г.

16 Приказ ФТС России от 21.07.2015 г. № 1455 «О местонахождении и регионах деятельности таможенных органов Уральского таможенного управления». – ред. от 27.01.2020г.

17 Распоряжение ФТС России от 17.02.2017 г. № 33-р Министерства финансов Российской Федерации «О внесении изменения в распоряжение ФТС России от 20 мая 2016 г. N 141-р».

18 Приказ ФТС России от 30.08.2019 № 1374 «Об утверждении Административного регламента Федеральной таможенной службой таможенного контроля при ввозе (прибытии) товаров, перемещаемых воздушным транспортом, в Российскую Федерацию либо вывозе (убытии) товаров, перемещаемых

воздушным транспортом, из Российской Федерации в международном грузовом сообщении».

19 Антонова, Е.И., Белоусова Т.И. Цифровая трансформация таможенной деятельности. Основные направления // Информатизация и связь. – 2019. – № 5. – С. 15-19.

20 Демьянов, А.Е. Проблемы при авиаперевозках грузов в российской федерации и способы их решения // Студенческий: электрон. научн. журн. – 2018. – № 11(31).

21 Джураева, Р. Ф. Внедрение стандарта e-Freight в российской авиации: опыт, результаты и перспективы развития // Транспорт Российской Федерации. – 2014. – № 6 (55). – С. 39–43.

22 Хуснуллин, А.А. Международное таможенное сотрудничество в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) // Современные тенденции в научной деятельности. – 2017. – №4. – С. 278

23 Шевчук, П.С., Щерба М.Ю. Совершенствование технологии таможенного контроля воздушных судов с применением технических средств таможенного контроля // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2016. – № 3 (24). – С. 29-35.

24 Щерба, М.Ю., Шевчук П.С. Перспективные направления применения технических средств при проведении таможенного контроля воздушных судов // Вестник научных конференций. – 2017. – № 2-5 (18). – С. 121-123.

25 Количество отправок воздушных судов при перемещении грузов при международных перевозках РФ за период с 2015-2019гг. [Электронно-цифровой ресурс]. – Режим доступа: www.fedstat.ru – (15.05.2020).

26 Итоги Федерального агентства воздушного транспорта в 2019 году [Электронно-цифровой ресурс]. – Режим доступа: www.favt.ru – (15.05.2020).

27 Итоги авиаперевозок в 2019 году [Электронно-цифровой ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/> – (20.05.2020).

28 Итоги деятельности Кольцовской таможни имени В.А. Сорокина за 2017-2019 гг. [Электронно-цифровой ресурс]. – Режим доступа: <http://utu.customs.ru/document/text/224187> – (20.05.2020).

29 Новости Урала. Первая электронная транзитная декларация [Электронно-цифровой ресурс]. – Режим доступа: <https://www.alt.ru> – (20.05.2020).

30 Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2019 году, основных задачах на 2020 год и среднесрочную перспективу [Электронно-цифровой ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/> – (20.05.2020).

31 Новости УТУ [Электронно-цифровой ресурс]. – Режим доступа: <http://utu.customs.ru/news/document/237530> – (30.05.2020).

32 Доклад врио начальника Линейного отдела МВД России в аэропорту «Кольцово» полковника полиции В.Ю. Сердюков «О результатах оперативно-служебной деятельности за 2018-2019 года» [Электронно-цифровой ресурс]. – Режим доступа: утурфо.мвд.рф – (30.05.2020).

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Авиагрузовая накладная (Air waybill/consignment note)

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable Air Waybill								
				Issued by								
				Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.								
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.								
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information										
Agent's IATA Code		Account No.										
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing		Reference Number		Optional Shipping Information								
To	By First Carrier	Routing and Destination	To	By	To	By	Currency	GHSS Code	WT/Val PPD	Other COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".						
Handing Information												SCI
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)					
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges						
		Valuation Charge										
		Tax										
		Total Other Charges Due Agent				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.						
		Total Other Charges Due Carrier				Signature of Shipper or his Agent						
Total Prepaid		Total Collect										
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency				Signature of Issuing Carrier or its Agent						
						Executed on (date) at (place)						

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Почтово-грузовая ведомость

ОАО "АЭРОПОРТ КОЛЬЦОВО"



ПОЧТОВО-ГРУЗОВАЯ ВЕДОМОСТЬ

Самолет: Тип A-319 № VPBTS Принадлежность Открытое акционерное общество "
 Рейс № C7 56 Время вылета 14.50 Дата 22 июня 2010 г.
 Аэропорт отправления Кольцово Аэропорт назначения МОСКВА/ДОМОДЕДОВО

№ п/п	№№ грузовых, почтовых накладных	АЭРОПОРТЫ		Первоначальные отправки		Транзитные отправки		Дополнительные отметки	Служебные отметки о снятии загрузки (расписка и штамп аэропорта)		
		Отправления	Назначения	Количество мест	Вес, кг		Количество мест			Вес, кг	
					Почта	Груз				Почта	Груз
1	421-1883277 4	КЛЦ	ДМД	4		20			МЕДИКАМЕНТЫ		
2	421-1883275 2	КЛЦ	ДМД	1		0.4			ДОКУМЕНТЫ		
3	421-1883278 5	КЛЦ	ДМД	1		1.3			ДОКУМЕНТЫ		
4	421-1877893 3	КЛЦ	ДМД	2		15.5			ДОКУМЕНТЫ		
5	421-1883276 3	КЛЦ	ДМД	15		251			КУРЬЕРСКИЙ ГРУЗ		
6	421-1877851 3	КЛЦ	ДМД	2		61			ДОКУМЕНТЫ		
ЛИСТ № <u>1</u>		ИТОГО	ПОЧТА						ВСЕГО ГРУЗ (МЕСТ-ВЕС)		
<u>1</u> составлен на листах			ГРУЗ	25		349.2			25 349.2		

КЛЦ АЭРОПОРТ
 ДМД
 Водитель

Приложено почтовых накладных _____ шт.
 Грузовых и досылочных накладных 6 шт.
 СОСТАВИЛ диспетчер склада отправления _____ Овсянникова К.И.
 (подпись) (подпись)

Указанную коммерческую загрузку в соответствии с приложенными документами проверил и в полной исправности сдал

Принял член экипажа, ответственный за загрузку _____
 (подпись) *Иванов*
 (фамилия разборчиво)
 20.06.2010

ASNextCargo, 22.06.10 13:46

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Технические средства таможенного контроля при таможенном контроле воздушных судов



Рисунок Г1 – Комплекс технических средств «Авиатор»



Рисунок Г2 – Комплекс технических средств «Спрут»



Рисунок Г3 – Досмотровый комплекс «Поиск-МР»



Рисунок Г4 – Досмотровый комплекс «Калейдоскоп-профи»



Рисунок Г5 – Детектор взрывчатых веществ «SABRE 5000»