

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

«Таможенный брокер»

\_\_\_\_\_ О.А. Шашков

\_\_\_\_\_ 2021 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, к.э.н.

\_\_\_\_\_ Е.А. Степанов

\_\_\_\_\_ 2021 г.

Направления совершенствования порядка и технологических процессов  
таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА  
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ  
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 38.05.02.2020.600.ПЗ ВКР

Руководитель работы,  
доцент каф. там. Дела

\_\_\_\_\_ А.Н.Коржуков

\_\_\_\_\_ 2021 г.

Автор работы

студент группы ЭУ-575

\_\_\_\_\_ В.О.Буланович

\_\_\_\_\_ 2021 г.

Нормоконтролер

ст. преподаватель каф. там. Дела

\_\_\_\_\_ А.В.Кардапольцева

\_\_\_\_\_ 2021г.

Челябинск 2021

## АННОТАЦИЯ

Буланович В.О. Направление совершенствования порядка и технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ – 575, 81 с., 14 ил., 5 табл., библиогр. список –26.

Объектом исследования выпускной квалификационной работы является организация таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка предложений по совершенствованию порядка и технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом.

В выпускной квалификационной работе проанализировано современное состояние таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом; рассмотрены пути совершенствования таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом; проведен анализ практики таможенного контроля товаров, пассажирских перевозок; а так же предложены пути совершенствования таможенного контроля пассажиров, товаров, сопровождаемого и несопровожаемого багажа, перемещаемых воздушным транспортом через таможенную границу ЕАЭС.

Результаты выпускной квалификационной работы имеют практическую значимость для таможенных органов.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	8
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ И ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ.....	11
1.1 Понятие и сущность таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом.....	11
1.2 Общие положения при проведении контроля при убытии и прибытии товаров, перевозимых воздушным транспортом.....	20
2 АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ТЕХНОЛОГИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В ОТНОШЕНИИ ПАССАЖИРОВ, ТОВАРА И БАГАЖА, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ.....	36
2.1 Современное состояние таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом .....	36
2.2 Пути совершенствования таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом.....	46
2.3 Анализ практики таможенного контроля товаров, пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами.....	49
3 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРОВ, ТОВАРОВ, СОПРОВОЖДАЕМОГО И НЕСОПРОВОЖДАЕМОГО БАГАЖА, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС.....	66
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	76
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	79

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы.** Перемещение товаров через таможенную границу, которое представляется как ввоз товаров на таможенную территорию ЕАЭС или вывоз товаров с таможенной территории ЕАЭС, осуществляется одним из следующих видов транспорта: автомобильным, железнодорожным, водным (морским и речным), воздушным, трубопроводным. Каждый вид транспорта имеет свою специфику и особенности. Это, несомненно, отражается на категориях и характеристиках грузов (товаров), возможных для перевозки конкретным видом транспорта, на участниках, методах, средствах и технологиях таможенных операций, совершаемых в отношении перемещаемых через таможенную границу товаров определенным видом транспорта, и в целом на результатах деятельности таможенных органов, расположенных в соответствующих пунктах пропуска. Воздушный (авиационный) транспорт представляет собой один из видов транспорта, осуществляющих перевозку пассажиров, багажа, грузов (товаров) и почтовых отправлений с помощью воздушных судов.

Таможенный контроль при воздушных перевозках, это контроль за перемещением через государственную границу воздушных судов и перевозимых на них грузов, а также багажа и ручной клади, следующих на этих судах лиц, валюты и валютных ценностей с целью экономической защиты государства и обеспечения выполнения задач его внешнеэкономической политики.

**Объектом** исследования выпускной квалификационной работы является организация таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом.

В качестве **предмета** выпускной квалификационной работы выступает порядок и технологический процесс таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом.

**Целью** выпускной квалификационной работы является разработка предложений по совершенствованию порядка и технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом.

Достижение указанной цели предполагает постановку и решение следующих **задач**:

1) проанализировать современное состояние таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом;

2) рассмотреть пути совершенствования таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом;

3) провести анализ практики таможенного контроля товаров, пассажирских перевозок осуществляемых воздушными судами;

4) предложить пути совершенствования таможенного контроля пассажиров, товаров, сопровождаемого и несопровождаемого багажа, перемещаемых воздушным транспортом через таможенную границу ЕАЭС.

**Результаты** выпускной квалификационной работы могут способствовать развитию внешней торговли Российской Федерации, а также позволят значительно упростить процедуру таможенного контроля пассажиров, товаров, сопровождаемого и несопровождаемого багажа, перемещаемых воздушным транспортом через таможенную границу ЕАЭС.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ И ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ

## 1.1 Понятие и сущность таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом

Важнейшими составляющими таможенного дела являются таможенное оформление и таможенный контроль. Эти данные в существенной мере определяют деятельность таможенных органов, точнее, эффективность таковой. В связи с этим, «Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств» занимает основополагающую позицию в изучении профильных дисциплин по специальности «Таможенное дело».

Исходя из федерального закона ч. 1 ст. 2 «О таможенном регулировании в Российской Федерации», таможенное дело в Российской Федерации представляет собой совокупность средств и методов обеспечения соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования, а также запретов и ограничений при ввозе товаров в Российскую Федерацию и вывозе товаров из Российской Федерации. Данное определение помогает понять, что при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу меры таможенно-тарифного регулирования обязательно должны соблюдаться. Что же это означает? Любые операции, будь то ввоз и вывоз какого-либо имущества не проходят для государства бесследно. Это может нанести, как и вред, отечественной экономике, так и стимулировать внутреннее производство. Чтобы удержать данные процессы в определенных рамках, все страны мира вынуждены использовать барьеры на путях торговли. Зачастую такие препятствия применяются при ввозе товаров на территорию государства, так как экспорт (или сбыт) наиболее выгоден как производителю, так и экономике в целом. Таможенно-тарифное регулирование является одним из таких барьеров, и оно основано, в первую очередь, на взимании таможенных платежей.

Так чем же является таможенный контроль? И что представляет собой таможенное оформление?

Таможенное оформление – это целый комплекс мер и процедур, выполнение неких формальностей, которые возникают в процессе перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу, а также действия, направленные на легализацию импортных товаров, с их дальнейшей реализацией на российском рынке. Также встречаются определения «растаможка» или «таможенная очистка товаров», такие термины широко распространены среди участников ВЭД.

Обязательному таможенному оформлению подлежат все товары, ввозимые в РФ. Зачастую, это грузы, владельцами которых являются юридические лица и индивидуальные предприниматели. Личные вещи физических лиц, почтовые отправления (в рамках определенной стоимости и веса) не подлежат таможенной очистке [8, с. 5].

Существует несколько этапов таможенного оформления (рис. 1):



Рисунок 1 – Этапы таможенного оформления

Этап 1.

Для того чтобы вывезти груз из другой страны, сначала необходимо оформить и заполнить соответствующие документы, затем следует провести декларирование товаров. Потом происходит осмотр поставки, после него рассчитывается, и оплачиваются необходимые пошлины и таможенные сборы. После строгого выполнения данных условий выдается разрешение на перевозку.

#### Этап 2.

При условии, что предыдущий этап был исполнен без замечаний, то далее совершается упаковка и пломбировка груза для его последующей перевозки. На этом этапе транспортировки важно соблюдать все сроки доставки. Для ускорения такого процесса следует заранее продумать и оптимизировать маршрут.

#### Этап 3.

Целесообразней оформить груз в непосредственной близости от того места, где таковой находится. Прежде, чем прибудет поставка на конечный таможенный пункт, где и будет проходить таможенное оформление, транспортное средство пройдет транзитом через пограничный пост.

На границе также проверяется наличие документов и дается разрешение на ввоз и устанавливается временной промежуток, за который транспорт обязуется доехать до следующего таможенного пункта.

#### Этап 4.

Это финальный этап. При нем таможенные органы проверяют наличие всех необходимых документов, правильность их заполнения и оплату таможенных платежей. Данная процедура во многом походит на процесс затаможки [8, с. 8].

Процедура таможенной очистки товаров имеет неимоверное множество нюансов. Малейшие неточности в оформлении документов могут привести к задержке груза на складе, которая обернется в невыгодном положении, как и для поставщика, так и для заказчика.

После прохождения всех четырех этапов, товар меняет свой статус с иностранного на российский и может быть использован на внутреннем рынке.

Для таможенного оформления используется следующая документация (рис. 2):





Рисунок 2 – Документация таможенного оформления

Перечень необходимых документов для таможенного оформления может отличаться в зависимости от типа груза, таможни, способа, а также региона доставки.

Оформление декларации на товары – это один из самых сложных этапов таможенного оформления. Данный документ требуется абсолютно для всех видов таможенных процедур, кроме транзита. Основные данные, которые необходимо указать в декларации:

- таможенная процедура и подтверждение ее условий;
- данные о декларанте, таможенном представителе, продавце и покупателе;
- информация о транспорте и виде перевозки;
- данные о грузе (название, описание, характеристики, вес, стоимость и т. д.);
- код ТН ВЭД;
- сведения о производителе;
- сведения о таможенных платежах (ставки пошлин и налогов, льготы, курсы валют);

- условия сделки ВЭД;
- данные лица, составившего декларацию;
- место и дата составления документа.

Вся информация, которая указана в таможенной декларации, должна быть подтверждена документально. После подачи декларации в электронном виде и получения ее инспектором, у него есть четыре часа на проведение таможенного оформления. Кроме того, этот срок может быть продлен, а товар задержан на таможне, если у инспектора возникли какие-либо основания сомневаться в заявленных данных [5, с. 15].

Таможенный контроль товаров, перемещаемых воздушным видом транспорта включает в себя (рис. 3):



Рисунок 3 – Состав таможенного коонтроля авиатранспорта

Таможенный контроль – это одно из средств реализации таможенной политики. Оно представляет собой совокупность мер, осуществляемых таможенными органами в целях обеспечения соблюдения участниками таможенно–правовых отношений требований таможенного законодательства.

Таможенный контроль проводится таможенными органами в соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС и законодательством государств-членов ЕАЭС. От имени таможенных органов таможенного контроля проводят должностные лица таможенных органов, уполномоченные на проведение такового в соответствии со своими должностными обязанностями.

Таможенный контроль является одной из основных функций таможенных органов. Предупреждение и пресечение нарушения норм национального, международного и союзного законодательства в сфере таможенного регулирования требует пристального внимания должностных лиц.

Органами исполнительной власти, на которые возложены функции таможенного контроля являются структурные подразделения ФТС РФ: таможенные посты, таможни, РТУ, управления Центрального аппарата ФТС РФ.

Таможенный контроль проводится должностными лицами таможенных органов в отношении:

- товаров, перемещаемых через таможенную границу и (или) подлежащих декларированию в соответствии с действующими нормативными актами;
- таможенной декларации, документов и сведений о товарах, представление которых предусмотрено в соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС;
- лиц, пересекающих таможенную границу.

Таможенный контроль проводится в зоне т.к, а также в иных местах, определяемых таможенными органами, где могут находиться товары и документы, содержащие необходимые сведения о них.

Исходя из конституционных принципов таможенного контроля уместно подчеркнуть их специфическую особенность:

1) Принцип законности.

Действия всех участников таможенного контроля не должны противоречить таможенному и (или) иному законодательству Российской Федерации, а также международно-правовым нормам.

2) Принцип уважения прав и свобод субъектов внешнеэкономической деятельности.

Уважение должностными лицами таможенных органов законных интересов подконтрольных субъектов. Запрещено унижение человеческих прав и достоинств.

3) Принцип гуманности.

Технические средства таможенного контроля безотлагательно должны быть безопасны для жизни и здоровья человека, животных, растений, а также не должны причинять ущерб товарам.

4) Принцип выборочности таможенного контроля.

Использование должностными лицами таможенных органов только тех форм таможенного контроля, которые являются достаточными и уместными для обеспечения соблюдения законодательства Российской Федерации.

5) Принцип оперативности.

Установление Правительством РФ и подчиненным ему органам в меру коротких сроков для применения той или иной формы таможенного контроля в конкретном месте.

6) Принцип сотрудничества таможенных органов с соответствующими органами иностранных государств.

Взаимодействие российских таможенных органов с другими таможенными службами стран-партнеров путем непосредственного проведения совместных рабочих встреч по выявлению, предупреждению и пресечению нарушений таможенного законодательства.

7) Принцип эффективности.

Основан на взаимодействии с участниками ВЭД, перевозчиками и иными организациями, деятельность которых направлена на осуществление внешней торговли товарами.

При проведении таможенного контроля таможенные органы исходят из принципа выборочности. Таким образом, подразумевается, что они

ограничиваются только теми формами таможенного контроля, которые всецело достаточны для обеспечения соблюдения таможенного законодательства [5, с. 18].

При выборе форм и объектов таможенного контроля используется система управления рисками.

В целях совершенствования таможенного контроля таможенные органы сотрудничают с таможенными органами иностранных государств в соответствии с международными договорами.

Для повышения эффективности таможенного контроля таможенные органы взаимодействуют и с другими контролирующими государственными органами и иными лицами, деятельность которых связана с осуществлением внешней торговли, а также с их профессиональными объединениями, ассоциациями.

В пределах своей компетенции таможенные органы осуществляют иные виды контроля, в том числе экспортный, валютный и радиационный, в соответствии с законодательством государств-членов ТК ЕАЭС (табл. 1).

Таблица 1 – Уровни таможенных органов

Уровни таможенных органов по компетенции в сфере осуществления таможенного контроля товаров	
Стратегический	Это высший уровень. Управление т.к. осуществляет ФТС РФ. Определяются области риска с наибольшей вероятностью возможного нарушения таможенного законодательства, а также наибольшей величиной ущерба (в случае возникновения рисков). Анализ этих рисков позволяет в дальнейшем разрабатывать и внедрять меры по предотвращению таковых нарушений законодательства и минимизации их последствий.

## Продолжение таблицы 1

Оперативный	Это средний уровень. Контроль осуществляют РТУ. Они выявляют локальные области риска в отношении товаров, отдельных лиц или таможенных органов, затем ранжируют компетенции подведомственных подразделений низового уровня.
Тактический	Это низовой уровень. Контроль осуществляют таможенные посты и таможни. Они определяют области риска, которые характерны для краткосрочных ситуаций, и конкретных грузов и конкретных лиц.

Для любой деятельности существует цель. Главной стратегической целью таможенного контроля выступает:

- защита национальных экономических интересов;
- обеспечение экономического роста РФ и её союзников;
- создание благоприятных условий для иностранных инвестиций;
- защита интересов национальных производителей (рис. 4).

### Цели таможенного контроля

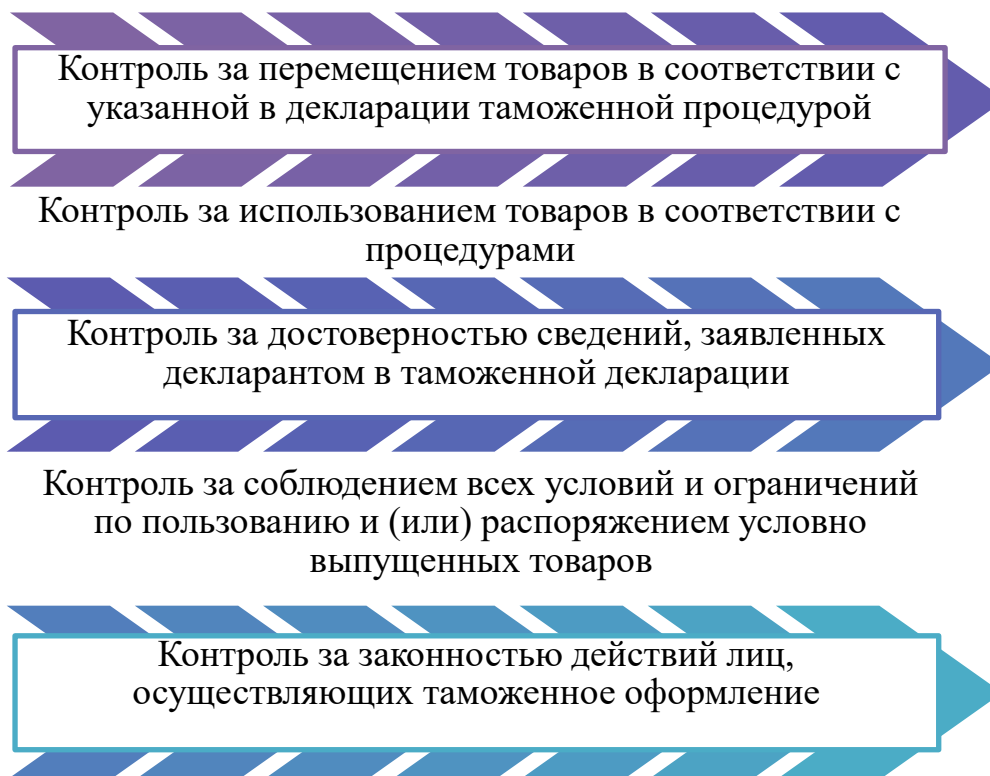


Рисунок 4 – Цели таможенного контроля

При проведении таможенного контроля таможенные органы правомочны использовать только те формы таможенного контроля, которые установлены ТК ЕАЭС (Статья 322 ТК ЕАЭС) (рис. 5) [16, с. 187].

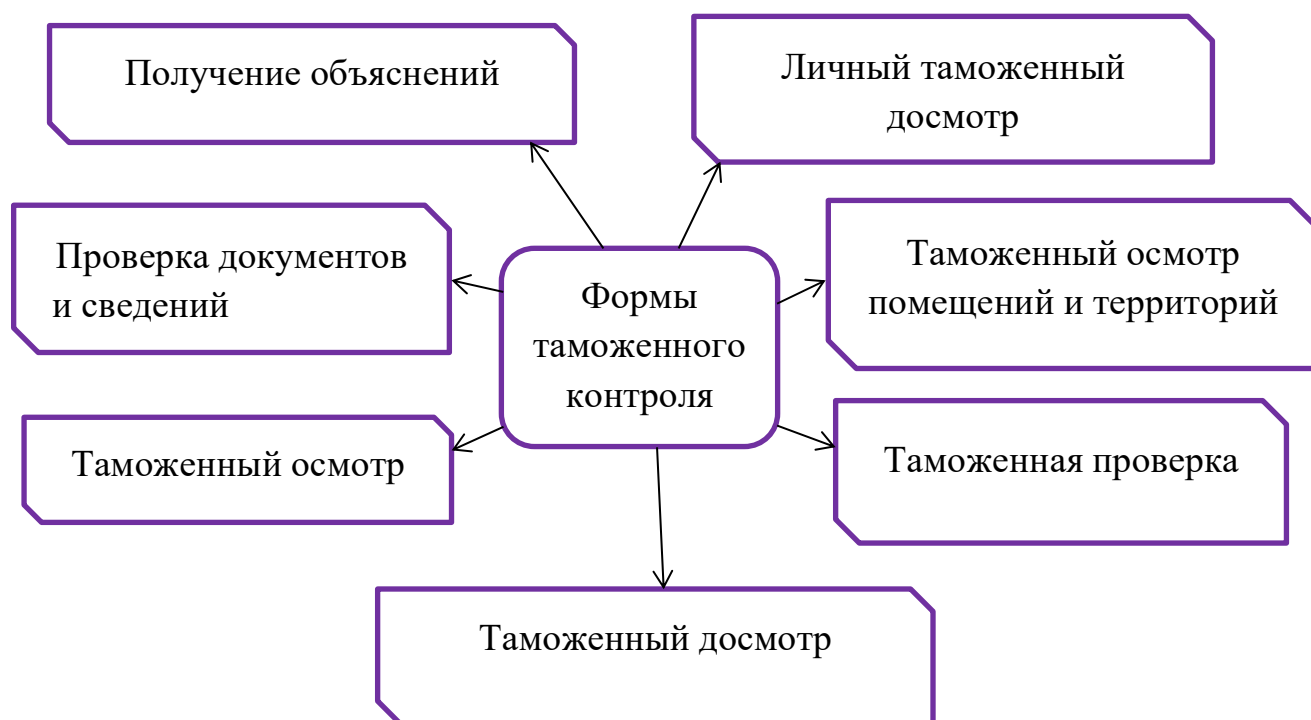


Рисунок 5 – Формы таможенного контроля

## 1.2 Общие положения при проведении контроля при убытии и прибытии товаров, перевозимых воздушным транспортом

Исходя из Приказа ФТС России Министерства финансов Российской Федерации от 30 августа 2019 г. N 1374 "Об утверждении административного регламента осуществления 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" государственный контроль осуществляется таможенными органами

от имени ФТС РФ, находящимися в пунктах пропуска через Государственную границу.

Предметом такого контроля является таможенный контроль, проводимый должностными лицами структурных подразделений таможенных органов, находящихся в воздушном пункте пропуска.

При осуществлении таможенного контроля при прибытии и убытии товаров, перевозимых по воздуху, должностные лица имеют следующие права:

1) Проведение проверки (соблюдает ли перевозчик нормы права ЕАЭС и таможенного законодательства);

2) Проверка достоверности представленных документов и сведений;

3) Право на запрос и получение документов и сведений, связанных с проведением таможенных операций, совершаемых при ввозе и вывозе товаров, перемещаемых воздушным транспортом;

4) Принятие мер (предусмотрены ли таковые международными договорами и правом ЕАЭС, и иными нормативными правовыми актами РФ);

5) Принятие мер в целях минимизации рисков;

6) Использование технических средств таможенного контроля;

7) Сбор информации о тех лицах, которые занимаются активной внешнеторговой деятельностью и перемещением товаров через государственную границу Российской Федерации;

8) Запрос на декларирования, по требованию перевозчика, лиц, работающих в таможенной сфере, установить сроки доставки, которые должны быть достаточными для представления документов и (или) информации, необходимой для таможенного контроля, а также запрашиваемых документов и информации (если такие случаи установлены ТК ЕАЭС);

9) Требование документов и сведений, через телекоммуникационные каналы связи, включая источник информации «личный кабинет», расположенный в сети «Интернет»;



10) Требование от лиц подтверждения полномочий на осуществление определенных видов деятельности в таможенной сфере;

11) Право на задержание и доставку лиц, подозреваемых в совершении преступлений или административных правонарушений в таможенной сфере, в офисные здания таможенных органов или органов внутренних дел Российской Федерации;

12) Право на применение в пределах компетенции информационного взаимодействия с государственными органами и другими учреждениями и организациями;

13) И использование других прав, предусмотренных законом [9, с. 35].

Также должностные лица обязаны:

1) В рамках межведомственного информационного взаимодействия требовать документы и информацию у органов государственного и муниципального контроля.

2) Мониторинг прав ЕАЭС и Законодательства перевозчика.

3) Соблюдать международные договоры.

4) Представлять полученную информацию о прибытии и убытии товаров в Евразийскую экономическую комиссию, а также информацию об ограничении времени работы таможенных органов.

5) Довести документы и информацию руководителю или должностному лицу уполномоченного представителя юридического лица.

6) Исключать требования от юридического лица о представлении документов, которые находятся в распоряжении других государственных органов, органов местного самоуправления.

7) Соблюдать административные правила.

Также свои права и обязанности имеют лица, в отношении которых осуществляется государственный контроль.

Перевозчик имеет следующие права:

1) Только по своему желанию представлять имеющиеся у него документы и информацию, находящуюся в распоряжении иных государственных органов, органов местного самоуправления либо подведомственных государственным органам или органам местного самоуправления организаций, включенные в межведомственный перечень.

2) Право на доступ к фактической справочной информации о себе, которая имеется у таможенных органов и разъяснение этой информации, ее полноты, точности и достоверности.

3) Право на обжалование решения, действия или бездействия таможенного органа, независимо от того, были ли нарушены его законные интересы, права и свободы, либо на него были возложены неудобства или какие-либо незаконные обязательства.

4) Право нести ответственность за предоставление документов и информации таможенному представителю или другим лицам, действующим от имени перевозчика.

5) А также другие права, предусмотренные Законодательством.

Перевозчик при ввозе товаров в РФ имеет следующие обязательства:

1) Предварительная информация от таможенных органов не позднее, чем за 2 часа до прибытия самолета и, если полет длится менее 2 часов 30 минут, не позднее чем через 30 минут после фактического вылета самолета из аэропорта вылета в пункт прибытия. аэропорт на таможенной территории ЕАЭС.

2) Перевозчик обязан доставить товар в конкретное место прибытия (указанный пункт назначения).

3) Если после пересечения государственной границы РФ доставка товара к месту прибытия не состоялась или возникли проблемы, перевозчик обязан принять все меры для обеспечения сохранности груза, немедленно сообщить ближайшему таможенному органу о таких обстоятельствах, а также местонахождении товаров. При повреждении транспортного средства товар необходимо перевезти в ближайший таможенный орган.

4) Путем представления документов и сведений, обязан сообщить таможенному органу о прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС, либо представить документы, которые содержат сведения о номере регистрации предварительной информации, представленной в виде электронного документа в сроки:

А) В течение 1 часа с момента постановки воздушного судна в место стоянки в аэропорту прибытия, а если прибытие произошло вне времени работы таможенного органа – в течение 1 часа с момента наступления времени начала работы таможенного органа.

Б) В течение 3 часов рабочего времени таможенного органа с момента уведомления о прибытии, если установлен другой срок правом ЕАЭС и Законодательством в отношении товаров, перевозимых воздушным транспортом, то перевозчик обязан совершить одну из следующих таможенных операций:

- транспортировка товаров из мест прибытия до места временного хранения;
- помещение товаров на временное хранение;
- помещение товаров под таможенную процедуру свободной таможенной зоны на территории портовой свободной экономической зоны;
- таможенное декларирование товаров;
- вывоз товаров с таможенной территории ЕАЭС;
- осуществление иных обязанностей, предусмотренных правом ЕАЭС и Законодательством.

Когда перевозчик вывозит товар с РФ он обязан:

1) Представить таможенному органу нужные документы и сведения (п 1. ст. 89 и ст. 92).

2) А также осуществлять иные обязанности в соответствии с правом ЕАЭС и Законодательством.

Результатом осуществления государственного контроля является установление факта соблюдения перевозчиком законодательства ЕАЭС [9, с. 42].

Порядок отчетности об осуществлении государственного контроля, информация о ходе государственного контроля осуществляется путем публикации на сайте Федеральной таможенной службы России, на Едином портале государственных и муниципальных услуг (функций) и на сайте Федеральной таможенной службы России.

Информация о порядке и ходе государственного контроля по телефону предоставляется непосредственно сотрудниками.

В случае письменного запроса информация о порядке и развитии государственного контроля предоставляется в письменной форме с отправкой ответа от таможенного органа заявителю.

Информация о местонахождении, режиме работы, адресах электронной почты, справочных и информационных телефонах региональных таможенных управлений и таможен находится:

1) На информационных стендах в местах расположения региональных таможен и таможен;

2) На официальных сайтах региональных таможенных управлений и таможен, непосредственно подчиненных ФТС России, в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

3) На Едином портале государственных и муниципальных услуг (функций).

Срок государственного контроля товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС воздушным транспортом, не может превышать 3 часов рабочего времени таможенного органа с момента уведомления о прибытии в соответствии со статьей 88 Кодекса Союза.

Срок государственного контроля (надзора) за товарами, вывозимыми с таможенной территории ЕАЭС по воздуху, не может превышать 2 часов с момента поступления документов и сведений, предусмотренных пунктами 1 и 2 статьи 92 Кодекса Союза. подаются в таможенный орган, если законодательством ЕАЭС не установлен иной срок для определенных групп товаров [7, с. 42].

Срок осуществления государственного контроля может быть продлен на время, необходимое для проведения других видов государственного контроля, осуществления полных форм таможенного контроля, мер по обеспечению осуществления таможенного контроля, а также других, предусмотренных Кодексом Российской Федерации. Союза и ч. 2 ст. 313 Федерального закона.

Чтобы государственный контроль состоялся в полной мере существуют административные действия или процедуры:

- проверка представленной предварительной информации;
- регистрация уведомления о прибытии товаров и транспортных средств на таможенную территорию ЕАЭС, а также документов и сведений, представленных при убытии товаров и транспортных средств с таможенной территории ЕАЭС;
- проверка наличия документов и сведений, установленных статьями 89 и 92 Кодекса Союза;
- проверка документов и сведений.

Основанием для начала осуществления административной процедуры является предоставление перевозчику предварительной информации.

Таможенник проверяет предоставленную перевозчиком предварительную информацию, в том числе применение системы управления рисками, затем принимает предварительные решения не позднее 1 часа до прибытия воздушного транспорта, если в случае полета самолета длительности пути составляет менее 2 часов 30 минут, – до фактического прибытия самолета.

При отправке документов и информации в электронном виде в таможенные органы Единой автоматизированной информационной системы документы не обязательно представлять в бумажном виде.

Приостановка данной административной процедуры не предусмотрена законом и законодательством ЕАЭС.

Критерии предварительного принятия решений, п. 5 совета решений ЕЭК №62 – это наличие или отсутствие полной и достоверной информации, представленной в предварительной информации, установленной статьей.

Результатом административной процедуры является принятие предварительных решений.

Способ закрепить результат административной процедуры-предоставить в штатное программное средство информацию о принятом решении.

Для того чтобы началась административная процедура, перевозчику следует представить регистрационный номер предварительной информации уполномоченному должностному лицу, либо документов и сведений, которые содержатся в ст. 88 и ст. 92 ТК ЕАЭС.

После того, как должностных лиц уведомили о прибытии товаров, в течение 20 минут таможенные органы должны зафиксировать дату и время уведомления о прибытии в журнале регистрации уведомлений о прибытии, либо осуществить регистрацию документов и сведений, представленных при убытии товаров и транспортных средств с таможенной территории ЕАЭС.

Если обнаружены какие-либо несоответствия в исходной электронной информации, установленным структуре и формату электронных документов, то участвующих во взаимодействии между таможенными органами и заинтересованными лицами, лицу, представившему предварительную информацию, из ЕАИС таможенных органов автоматически (в течение 3 минут) направляется электронное сообщение, содержащее список обнаруженных ошибок, для их исправления и повторного направления предварительной информации.

Если перевозчик представляет документы и информацию на бумажном носителе, должностное лицо вводит номер уведомления о прибытии или уведомления об отправлении в правом верхнем углу копии общей декларации и заверяет его подписью и оттиском личной номерной печати (ЛНП).

Продолжительность административной процедуры не должна превышать 20 минут с момента подачи перевозчиком документов и информации.

Должностное лицо отвечает за регистрацию уведомления о прибытии или убытии.

Приостановление данной административной процедуры не предусмотрено ни правом ЕАЭС, ни Законодательством.

Критерием принятия решения о том, может ли должностное лицо регистрировать уведомление о прибытии или убытии, является наличие или отсутствие полной и достоверной информации, содержащейся в документах и сведениях.

Результатом административной процедуры является оформление уведомления о прибытии или убытии.

Способ зафиксировать результат административной процедуры – ввести информацию о принятом решении в стандартный программный инструмент [7, с. 46].

Основанием для начала административной процедуры является наличие зарегистрированного уведомления о прибытии или убытии ЕАИС таможенных органов на основании документов и информации, представленных перевозчиком в объеме, указанном в статье 89 ТК ЕАЭС, или предоставление документа с указанием регистрационного номера; предварительная информация в виде электронного документа в рамках исполнения обязательства.

«Должностное лицо проверяет полноту и достоверность информации, содержащейся в документах, и сведений, установленных статьями 89 и 92 Кодекса Союза, представленных перевозчиком в соответствии с положениями пункта 2 Решения Коллегии ЕЭК №158 и пункта 4 Решения Коллегии ЕЭК №62».

Срок административной процедуры не может превышать 30 минут с момента регистрации уведомления о прибытии (сообщения об убытии).

Ответственным за проверку наличия документов и сведений, является должностное лицо.

Приостановление осуществления данной административной процедуры не предусмотрено правом ЕАЭС и Законодательством.

Критериями принятия решений о разрешении или запрете ввоза товаров в (из) Российскую(ой) Федерацию(ии) должностным лицом является наличие или

отсутствие полной и достоверной информации, представленной в документах, и сведений, установленных статьями 89 и 92 Кодекса Союза.

Результатом административного производства является установление наличия (отсутствия) нарушения законодательства ЕАЭС и Законодательства.

Способ закрепить результат административной процедуры – ввести информацию о факте установления, в штатное программное средство.

Основанием для начала административной процедуры является завершение административной процедуры проверки наличия документов, предусмотренных пунктом 1 статьи 89 и статьей 92 Кодекса Союза.

Должностное лицо отвечает за проверку документов и сведений.

Административная процедура проверки документов и сведений включает контроль за соблюдением правовых актов ЕАЭС и законодательства Российской Федерации, устанавливающих запреты и ограничения на ввоз в Российскую Федерацию и вывоз из Российской Федерации определенных товаров, а также проверка документов, предоставленных перевозчиком, в том числе с применением системы управления рисками.

При контроле за соблюдением правовых актов ЕАЭС и законодательства Российской Федерации, устанавливающих запреты и ограничения на ввоз в Российскую Федерацию и вывоз отдельных товаров из Российской Федерации, должностное лицо проверяет представленные документы и информацию на наличие (отсутствие) информации о товарах, импорт (экспорт) на (в) территорию (а) Российской Федерации запрещен или ограничен.

В случае наличия товаров, ввоз (вывоз) на (с) территорию(ии) Российской Федерации которых запрещен, либо отсутствия документов, подтверждающих соблюдение ограничений на товары, ввоз (вывоз) которых на (с) территорию(ии) Российской Федерации ограничен, должностным лицом с использованием ЕАИС таможенных органов принимается решение о запрете ввоза (вывоза) таких товаров [12, с. 143].



Если товар невозможно вывезти, ввоз которого на таможенную территорию запрещен или ограничен, или неосуществления их немедленного вывоза товары подлежат задержанию и с ними производятся действия.

Решение, которое принял таможенный орган автоматически направляется транспортировщику с использованием ЕАИС таможенных органов.

Срок данной процедуры устанавливается исходя из количества наименований перемещаемых товаров и заключается в 1 минуту по каждому наименованию товаров.

«Приостановление данной административной процедуры не предусмотрено правом ЕАЭС и Законодательством».

Критерием принятия решения о разрешении или запрещении ввоза товаров в (из) Российскую(ой) Федерацию(ии) должностным лицом является наличие или отсутствие полной и достоверной информации, представленной в документах и сведениях. Проверка документов, представленных перевозчиком, в том числе в рамках предварительной информации, на соответствие профилям рисков осуществляется должностным лицом с использованием ЕАИС таможенных органов после того, как должностное лицо зарегистрировало уведомление о прибытии или уведомление о прибытии. выезд, а также отправка определенных типов профилей рисков в ЕАИС таможенных органов и (или) указание должностным лицом на необходимость применения мер по минимизации рисков.

Если были обнаружены несоответствия сведений, содержащихся в ЕАИС таможенных органов, информация, содержащаяся в документах и информация, предоставленная перевозчиком, выявленные неточности принимаются во внимание должностным лицом при принятии решения о необходимости применения мер по минимизации рисков, в том числе предусмотренных профили риска.

Если выявлена необходимость применения мер по минимизации рисков, в том числе предусмотренных в профилях рисков, сотрудник, естественно, применяет их.

При проверке документов, предоставленных перевозчиком, сотрудник в случаях, определенных с помощью СУР, осуществляет организацию и применение форм таможенного контроля и других мер по минимизации рисков, предусмотренных законодательством ЕАЭС.

После того, как таможенный орган получил объяснения от перевозчика и при отсутствии признаков нарушений права ЕАЭС и Законодательства, он проводит таможенные операции, предусмотренные статьями 88 и 92 Кодекса Союза в отношении товаров и транспортных средств, находящихся под таможенным контролем.

В целях контроля за транспортировкой товаров, включая транспортные средства, находящиеся под таможенным контролем, выполнением грузовых и других операций с ними, должностное лицо принимает меры по обеспечению таможенного контроля посредством таможенного наблюдения, а также другие меры по минимизации рисков (при необходимости таковых).

«По результатам таможенного наблюдения составляется акт по форме, утвержденной приказом ФТС России от 25 октября 2011 г. N 2199 "Об утверждении форм документов для целей применения отдельных форм таможенного контроля" (зарегистрирован Минюстом России 05.12.2011, регистрационный N 22502) (далее – приказ ФТС России N 2199)».

Если отсутствуют признаки нарушений права ЕАЭС и Законодательства, то должностное лицо совершает последующие таможенные операции в отношении товаров и транспортных средств, находящихся под таможенным контролем.

В целях проверки и (или) получения сведений о товарах, в отношении которых проводится таможенный контроль, а также в целях проверки наличия на товарах, транспортных средствах и их грузовых помещениях (отсеках) таможенных пломб, печатей и других средств идентификации должностным лицом применяется форма таможенного контроля – таможенный осмотр. Таможенный осмотр в отношении товаров и транспортных средств осуществляется с использованием

технических средств таможенного контроля, в том числе с применением инспекционно-досмотровых комплексов.

Итоги выполнения таможенного осмотра оформляются путем составления акта таможенного осмотра, форма которого утверждена, либо проставления отметок о факте проведения таможенного осмотра на представленных таможенному органу перевозочных, коммерческих или таможенных документах. Если результаты проведения таможенного осмотра оформлены путем проставления отметок о факте проведения таможенного осмотра на представленных таможенному органу транспортных (перевозочных), коммерческих или таможенных документах, по требованию лица, который имеет полномочия в отношении товаров, должностные лица незамедлительно обязаны составить акт таможенного осмотра.

Основываясь на характеристиках изучаемых товаров, перевозчик указывает письменное требование для представления товара в его форме. Кроме того, если для таможенного досмотра товаров, разделенных на места упаковки определенных видов и (или) наименованиям информация о товарах и (или) упаковке и маркировке, указанных в коммерческих и (или) транспортных (транспортных) документах, товарах, решение начальника таможенного органа (или другого лица) счета-фактуры с письменным запросом на проведение операций, связанных с товарами и транспортными средствами в форме заказа.

Власти могут принять решение о назначении таможенной проверки в соответствии с решением Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 года №258 «О порядке проведения таможенной экспертизы при проведении таможенного контроля» выполняется в сроки в соответствии с положениями статьи. В ходе таможенного досмотра должностные лица руководствуются статьями 335 и 395 Кодекса.

По результатам таможенного досмотра готовится акт по форме, утвержденной решением КТС №260, копия которого доставлена перевозчику [12, с. 149].

Операции, связанные с таможенным контролем, осуществляются в зонах таможенного контроля, расположенных на контрольно-пропускном пункте или в

зоне деятельности ближайших таможенных органов. Транспортировка транспортных средств в ближайший ЗТК осуществляется в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

В тех случаях, когда ближайшая ЗТК расположена таким образом, когда движение транспортных средств осуществляется непосредственно от пункта пропуска ЗТК до ближайшей ЗТК, транспортным средствам разрешается перемещаться под прямым или косвенным наблюдением, в том числе с использованием технических средств таможенного контроля.

Результаты таможенного досмотра, проведенного в районе ближайшего ЗТК, немедленно направляются в таможенный орган, расположенный на контрольно-пропускном пункте. Эта информация используется таможенными органами, расположенными на контрольно-пропускном пункте, для выявления последствий мер, применяемых для минимизации рисков.

Срок выполнения административной процедуры определяется сроком, необходимым для реализации мер по минимизации рисков в соответствии с законом и законодательством ЕАЭС.

Приостановка данной административной процедуры не предусмотрена законом и законодательством ЕАЭС.

Следствием административной процедуры является установление факта нарушения закона ЕАЭС и наличия (отсутствия) законодательства, закрепленного в ЕАИС таможенными органами. Способом исправить результат административной процедуры является предоставление штатному программному средству информацию о принятом решении.

Текущий контроль за соблюдением и исполнением должностными лицами положений настоящего Административного регламента и иных нормативных правовых актов, устанавливающих требования к осуществлению государственного контроля, а также принятие их решений осуществляется руководителями таможенных органов или их заместители (в ФТС России - начальником Главного управления по организации таможенного оформления и

таможенного контроля или лицом, его заменяющим), руководители уполномоченных подразделений или их заместители.

Текущий контроль за соблюдением установленной административными процедурами последовательности действий при проведении государственного контроля осуществляется руководителем таможенного органа, начальником отдела структурного подразделения или его заместителем [17, с. 256].

#### Выводы по главе один

Таможенное оформление товаров, перевозимых по воздуху в соответствии с режимом выпуска для свободного передвижения, осуществляется на таможне, расположенной в местах ввоза. В случае таможенного оформления они могут быть доставлены в таможенные органы в регионе деятельности, которых находится покупатель товара, в соответствии с другими режимами, при условии условий, гарантирующих уплату таможенных пошлин.

Основным товарно-транспортным документом, оформляемым при поставке груза воздушным транспортом, является авианакладная. Сами самолеты также являются объектами таможенного оформления и таможенного контроля в качестве транспортных средств. Таможенное оформление самолетов в соответствии с Чикагской конвенцией (1944) производится на основе единообразного международного документа – Генеральной декларации воздушного судна. Система таможенного оформления товаров в Российской Федерации, как правило, ориентирована на осуществление большинства таможенных операций таможенными органами, расположенными в городах с транспортными узлами.

Рост внешнеторгового оборота Российской Федерации с каждым годом усиливает дерегуляцию развития инфраструктуры между внутренними и пограничными субъектами страны, обостряя проблему чрезмерной транспортной нагрузки на крупные российские города. Чаще всего товарные потоки товаров,

импортируемых и выпущенных в свободном обращении дополнительной перевалки не требуют.

Проблема решается одновременным перераспределением таможенных операций между таможенными органами внутри страны и развитием транспортной и логистической инфраструктуры в приграничных районах Российской Федерации, особенно в местах, приближенных к государственной границе, за пределами городов, а также развитием транспортной и логистической инфраструктуры в крупных транспортных центрах. Это позволит в полной мере реализовать принцип транспортно-логистической технологии доставки товаров «от двери до двери» без продления срока поставки товаров.

## 2 АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ТЕХНОЛОГИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В ОТНОШЕНИИ ПАССАЖИРОВ, ТОВАРА И БАГАЖА, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

### 2.1 Современное состояние таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом

Воздушный транспорт является самым быстрым и в то же время самым дорогим видом транспорта. Основной областью использования воздушного транспорта являются пассажирские перевозки на расстояния свыше тысячи километров. В целом, воздушный транспорт перевозит скоропортящиеся продукты и особо ценные грузы, а также международную почту. Грузовые перевозки также осуществляются, но их доля невелика. Во многих отдаленных районах (горы, районы Крайнего Севера) нет альтернативы авиаперевозкам. В таких случаях, когда на месте посадки нет аэропорта (например, доставка научных групп, которые находятся в труднодоступных местах), вместо самолета используются вертолеты, которым не нужна взлетно-посадочная полоса.

Воздушный транспорт стал последним из универсальных видов транспорта, однако со временем он приобрел большое значение для международных перевозок. По оценкам, около 2% мирового объема грузов перевозится воздушным транспортом, а объем пассажирских перевозок составил 52%.

Таможенный контроль товаров, перевозимых воздушным транспортом, не содержит принципиальных отличий от таможенного контроля товаров, перемещаемых другими видами транспорта. Это значит, что используются стандартные технологии контроля товаров, которые перемещаются в рамках осуществления международной торговли и внешнеэкономической деятельности. В этом ключе, следует рассмотреть основные нормативно-правовые акты, так или иначе регулирующие таможенный контроль товаров, перемещаемых воздушным транспортом.

В первую очередь, нужно назвать Конвенцию о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года, так же известная как Чикагская конвенция. Согласно ст. 13 Конвенции, пассажирами, экипажем воздушных судов, лицами, сопровождающими груз соблюдаются правила и законы государства-участника, касающиеся въезда и выпуска, иммиграционные и эмиграционные процедуры, допуска на территорию и отправления, паспортного и таможенного контроля, карантин [19, с. 51].

Законодательство РФ содержит достаточно много нормативно-правовых актов, так или иначе затрагивающих и регулирующих вопросы таможенного контроля над товарами, перемещаемыми воздушным транспортом. Так, статья 40 Воздушного кодекса РФ содержит определения понятиям аэродрома, вертодрома, посадочной площадки и аэропорта, в том числе и международного. Согласно данной статье, под международным аэропортом понимается аэропорт, в котором осуществляется таможенный, пограничный и иной контроль в соответствии с международными договорами и законодательством Российской Федерации, открытый для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки.

Согласно Постановлению Правительства РФ от 17 декабря 2009 г. N 1033 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 11 сентября 2009 г. N 1033 «О мерах по совершенствованию государственного регулирования в области авиации», которое осуществляет следующие функции:

- оказание государственных услуг в сфере воздушного транспорта;
- управление государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации);
- использование воздушного пространства Российской Федерации;
- аэронавигационное обслуживание пользователей воздушного пространства Российской Федерации и авиационно-космического поиска и спасания;
- оказание государственных услуг в области транспортной безопасности.



Таможенный контроль товаров и пассажироперевозок, осуществляемых воздушным транспортом, осуществляется Приказом Федеральной таможенной службы от 27 мая 2011 года № 1070. Согласно данному Приказу, Перевозчик обязан уведомить таможенный орган о прибытии на таможенную территорию ЕАЭС путем представления следующих документов и сведений, предусмотренных подпунктом 3 пункта 1 статьи 159 ТК ЕАЭС.

1) документы:

- стандартный документ перевозчика, предусмотренный международными договорами в области гражданской авиации (генеральная декларация);
- документ, содержащий сведения о перевозимых на борту воздушного судна товарах (грузовая ведомость);
- документ, содержащий сведения о бортовых припасах;
- транспортные (перевозочные) документы;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;
- документ, содержащий сведения о перевозимых на борту пассажирах и их багаже (пассажирская ведомость);
- документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;

2) сведения:

- указание знаков национальной принадлежности и регистрационных знаков судна;
- номер рейса, указание маршрута полета, пункта вылета, пункта прибытия судна;
- наименование эксплуатанта судна;
- о количестве членов экипажа;
- о количестве пассажиров на судне, их фамилии и инициалы, наименование пунктов посадки и высадки;
- наименование товаров;
- номер грузовой накладной, количество мест по каждой грузовой накладной;

- наименование пункта погрузки и пункта выгрузки товаров;
- о количестве бортовых припасов, погружаемых на судно или выгружаемых с него;
- о наличии (об отсутствии) на борту судна международных почтовых отправок;
- о наличии (об отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию ЕАЭС запрещен или ограничен, лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропных и ядовитых веществ, оружия, боеприпасов.

Перевозчик представляет в таможенный орган сведения о наличии (отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию ЕАЭС запрещен или ограничен, лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропных и ядовитых веществ, оружия, боеприпасов путем проставления на лицевой или оборотной стороне грузовой ведомости записи (отметки). На борту судна отсутствуют товары, ввоз которых на таможенную территорию ЕАЭС запрещен или ограничен, лекарственные средства, в состав которых входят наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, оружие, боеприпасы.

В случае выявления товаров, запрещенных к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС, должностное лицо таможенного органа принимает решение о запрете ввоза таких товаров.

Решение о запрете ввоза товаров оформляется путем проставления должностным лицом таможенного органа в грузовой ведомости и на двух представленных экземплярах авиагрузовой накладной на запрещенные к ввозу товары отметок «Ввоз запрещен», заверенных подписью и оттиском личной номерной печати, с проставлением времени и даты, а также подписью начальника таможенного органа или лица, им уполномоченного.

Товары, запрещенные к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС, прибывшие на таможенную территорию ЕАЭС, подлежат немедленному вывозу с таможенной территории ЕАЭС, если иное не предусмотрено законодательством и (или) международными договорами государств – членов ЕАЭС. Принятие мер по вывозу указанных товаров возлагается на перевозчика либо на их собственника, если иное не установлено законодательством и (или) международными договорами государств – членов ЕАЭС.

При наличии на борту воздушного судна товаров, ограниченных к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС, должностное лицо таможенного органа проверяет наличие необходимых разрешительных документов.

Задержанные товары помещаются на склад временного хранения, расположенный на территории воздушного пункта пропуска или международного аэропорта или в непосредственной близости от них, или в иные места, являющиеся зонами таможенного контроля (ЗТК).

Товары, запрещенные к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС, и документы на них хранятся таможенными органами в течение 3 (трех) суток. В случае задержания товаров и документов на них должностным лицом таможенного органа составляется протокол по форме, установленной решением Комиссии ЕАЭС от 20 мая 2010 г. N 260 «О формах таможенных документов». Расходы по хранению задержанных товаров возмещаются лицами, указанными в статье 147 ТК ЕАЭС.

После завершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении воздушного судна и перемещаемых им товаров на этапе убытия по одному экземпляру генеральной декларации, грузовой ведомости, документа, содержащего сведения о бортовых припасах, пассажирской ведомости и авиагрузовых накладных на загруженные товары с отметками таможенного органа хранятся в таможенном органе, осуществляющем совершение таможенных операций и таможенный контроль воздушных судов, а остальные возвращаются перевозчику или лицу, действующему по его поручению [19, с. 59].

Согласно Приказу 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». Документ содержит уточненные требования по осуществлению функций таможенного контроля, предусмотренных таможенным законодательством, в частности, Таможенным кодексом Евразийского экономического союза (Кодекс Союза), Федеральным законом от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Закон № 289-ФЗ), решениями Евразийской экономической комиссии.

Регламент прописывает права и обязанности, как должностных лиц таможенных органов, так и перевозчиков товаров, перемещаемых авиатранспортом через государственную границу. Например, перевозчик при ввозе товаров в Российскую Федерацию обязан представить таможенному органу предварительную информацию о перемещаемом товаре не позднее, чем за два часа до прибытия воздушного судна. Если длительность полета составляет менее двух часов тридцати минут, то такую информацию следует представить не позднее, чем через 30 минут после вылета судна из аэропорта на территорию ЕАЭС.

Кроме того, в тексте документа содержится описание административных процедур государственного контроля. Так, он включает в себя:

- проверку предварительной информации;
- регистрацию уведомления о прибытии или документов об убытии товаров и транспортных средств с таможенной территории ЕАЭС;
- проверку наличия документов и сведений, установленных ст. 89 и ст. 92 ТК ЕАЭС;
- проверку документов и сведений.

Документом регламентирована продолжительность осуществления каждого из этапов проверки. В целом, таможенный контроль товаров, ввозимых воздушным транспортом на территорию ЕАЭС, должен длиться не свыше трех часов рабочего времени с момента уведомления о прибытии, а проверка вывозимых товаров – не свыше двух часов с момента предъявления таможенному органу документов на товары.

В таблице 2 представлены отдельные результаты таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом, осуществляемого таможенными органами России, которые наглядным образом показывают влияние на состояние экономической безопасности РФ [24].

Таблица 2 – Отдельные результаты деятельности таможенных органов России в рамках осуществления таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом

Наименование показателя		2019 г.	2020 г.
Объем таможенных платежей, перечисленных в федеральный бюджет РФ, млрд. руб.		6063,2	5729,1
Результаты деятельности мобильных групп	выявлено товаров с нарушениями, т.	71852	105189
	выявлено транспортных средств с нарушениями, единиц	4989	7430
Результаты таможенного контроля после выпуска товаров (ТКПВТ)	средняя сумма денежных средств, доначисленных по результатам одной таможенной проверки, млн. руб.	2,4	4,4
	средняя сумма денежных средств, взысканных по результатам одной таможенной проверки, млн. руб.	4,4	7,7
Результаты взаимодействия таможенных и налоговых органов	доначислено таможенных платежей, пеней и наложено штрафов, млрд. руб.	4,73	10,53
Общее количество дел об АП, возбужденных таможенными органами по фактам несоблюдения установленных запретов и ограничений		13731	17212

Продолжение таблицы 2

Возбуждено уголовных дел по статье 194 УК РФ по линии борьбы с незаконным оборотом драгоценных металлов, камней и изделий из них	16	28
Возбуждено уголовных дел по статьям 194 и 226.1 УК РФ по фактам нарушения таможенного законодательства при перемещении металлов, указанных в группах 72-81 ТН ВЭД ЕАЭС	17	23
Возбуждено уголовных дел по статьям 194 и 226.1 УК РФ по фактам нарушения таможенного законодательства при перемещении продукции угольной промышленности, мяса, пушнины и меховых изделий	7	26

Представим графически объем таможенных платежей, перечисленных в федеральный бюджет РФ, млрд. руб., рисунок 6.

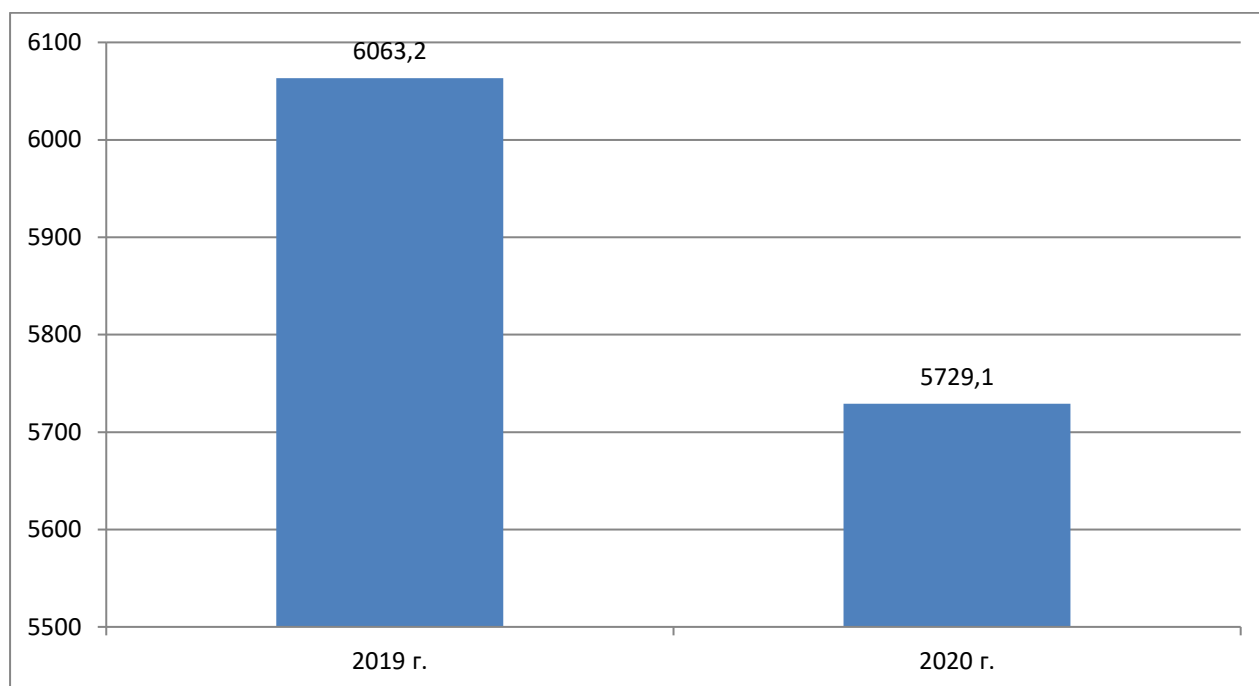


Рисунок 6 – Объем таможенных платежей, перечисленных в федеральный бюджет РФ, млрд. руб.

Так, платежи, администрируемые ФТС России, и перечисленные в доходную часть федерального бюджета РФ, в 2020 г. составили 5729,1 млрд. руб. или более 28 % всех доходов государства. В этом аспекте уже определяется роль таможенных органов России как важного субъекта экономической безопасности (рис. 7).

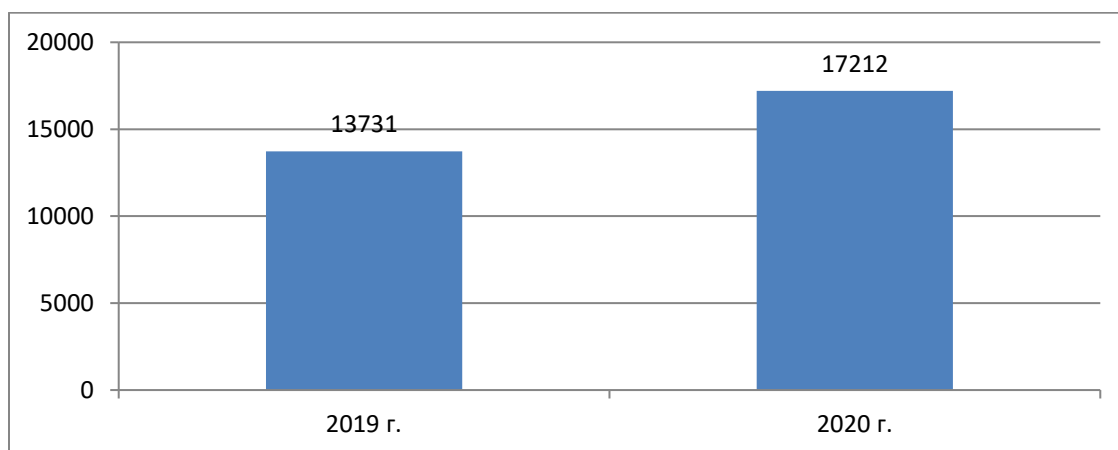


Рисунок 7 – Общее количество дел об АП, возбужденных таможенными органами по фактам несоблюдения установленных запретов и ограничений

В результате осуществления таможенного контроля в рамках обеспечения соблюдения «продуктового эмбарго», мобильными группами в 2020 г. было выявлено 105189 тонн товаров, ввезенных с различного рода нарушениями (в т. ч. в обход запретов), что на 46 % больше, чем в 2019 г. Аналогично прослеживается рост и в отношении транспортных средств, имеющих нарушения (7430 ед. в 2019 г., т. е. увеличение почти на 49 %) (рис. 8 и 9).

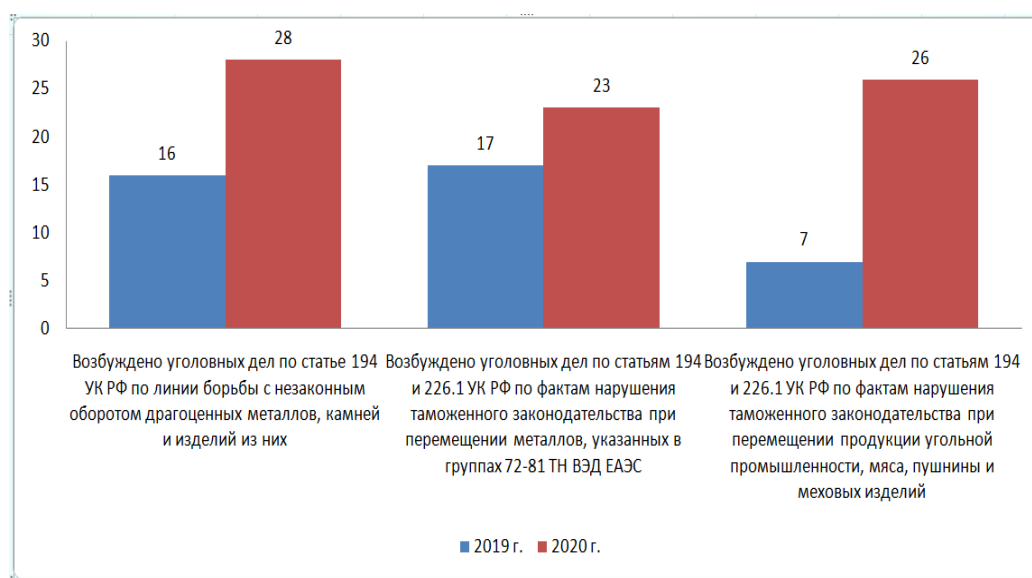


Рисунок 8 – Общее количество дел уголовных дел, возбужденных таможенными органами

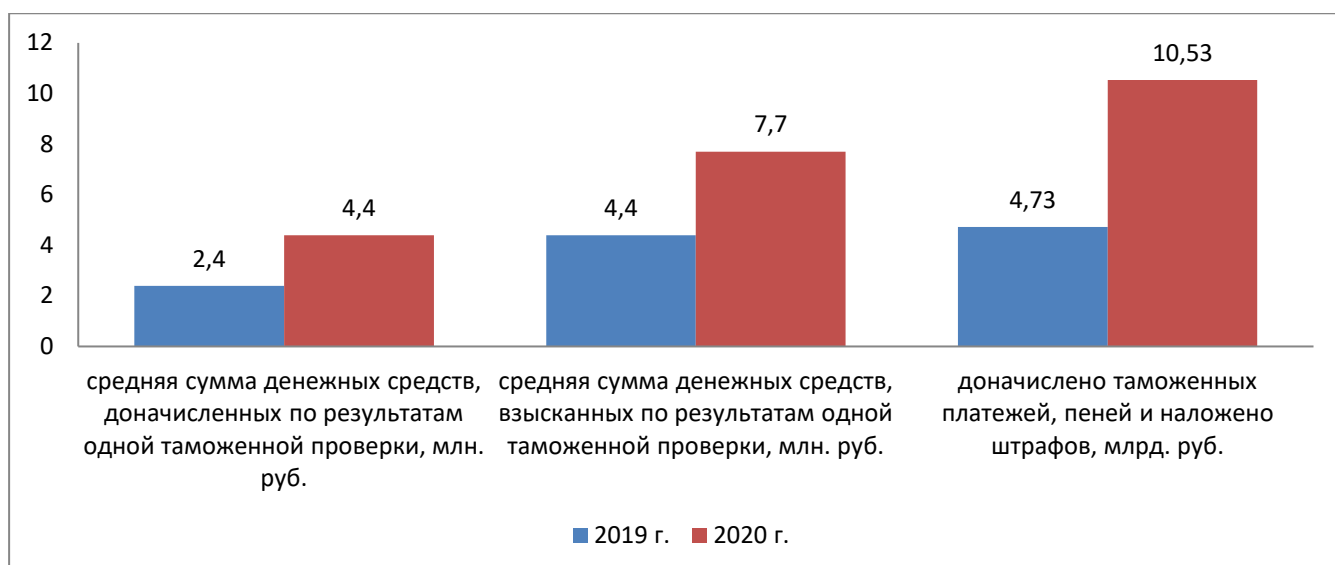


Рисунок 9 – Результаты взаимодействия таможенных и налоговых органов

В рамках таможенного контроля после выпуска товаров (ТК ПВТ) средняя сумма денежных средств, взысканных по результатам одной таможенной проверки, выросла в 2020 г. на 75 % и составила 7,7 млн. руб. При взаимодействии таможенных и налоговых органов доначислено таможенных платежей, пеней и наложено штрафов на сумму 10,53 млрд. руб. (в сравнении с 2018 г. более чем в два раза) [24].

В целом, с ФНС России развивается сотрудничество, как в двустороннем порядке, так и в рамках развития национальной системы прослеживаемости (НСП).

Помимо приведенных в таблице данных, таможенные органы осуществляют контроль за безопасностью ввозимых в Российскую Федерацию товаров в целях недопущения возникновения рисков, связанных с причинением вреда жизни или здоровью человека, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде. Таким образом, посредством осуществления таможенного контроля ФТС России вносит значительный вклад в обеспечение экономической безопасности РФ [24].



## 2.2 Пути совершенствования таможенного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом

Информационно-техническое обеспечение таможенных органов развивается и совершенствуется на основе мировых стандартов с учетом тенденций, отражающих развитие таможенного дела.

В первую очередь необходимо отметить, что к целому комплексу актуальных проблем относятся вопросы по совершенствованию таможенного контроля, особенно в пунктах пропуска (ПП), которые обусловлены, прежде всего, темпами развития информационных технологий и института предварительного информирования. Предварительная информация становится своеобразным (причем, основным) инструментом в императиве снижения к минимальному значению числа ситуаций, когда таможенными органами РФ используются дополнительные инструменты контроля (это вызвано тем, что предварительная информация содержит все необходимые сведения).

Следует сказать, что в настоящее время обязательному предварительному информированию подлежат только те товары, которые ввозятся на таможенную территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) автомобильным и железнодорожным видами транспорта (если же продукция перемещается водным видом транспорта – обязательное предварительное информирование в РФ введено только в случае свободного порта Владивосток). В направлении решения механизмов государственного контроля товаров, перевозимых воздушным транспортом, в первую очередь, требуется выполнить следующие мероприятия.

Во-первых, возникает объективная необходимость развития института предварительного информирования (тем более, что положительная практика уже имеется, равно как и накопленный опыт). Расширение указанного выше направления связано с введением (реализацией) механизмов обязательного предварительного информирования при перемещении товаров воздушным транспортом (т. е. ввоз на таможенную территорию ЕАЭС). Одновременно с этим,

целесообразным представляется расширение механизмов предварительного информирования на водный транспорт, определенные наработки которого сформированы в рамках порта Владивосток.

Во-вторых, исключительно важным является развитие взаимодействия с налоговыми органами России. Так, следует (в т. ч. и в рамках формирования системы прослеживаемости (национальной и в масштабах ЕАЭС)) завершить (с положительным результатом) деятельность в рамках обеспечения возможности получать налоговыми органами РФ в электронном (цифровом) виде сведения о факте вывоза продукции [13, с. 1].

Еще одним этапом (при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС), в рамках которого следует провести мероприятия по совершенствованию таможенного контроля, является декларирование товаров. Уже в настоящее время посредством введения декларирования в электронной форме была получена возможность отказаться от предоставления некоторых документов, а затем, постепенно, автоматизировать принимаемые таможенными органами России решения. В конечном итоге, были внедрены технологии совершения таможенных операций без необходимости непосредственного участия должностных лиц таможенных органов, такие, как автоматическая регистрация деклараций и автоматический выпуск товаров. В последнее десятилетие практически все мероприятия по совершенствованию работы ФТС России проходили в аспекте создания и развития условий наибольшего благоприятствования для осуществления ВЭД (при сохранении (и повышении) эффективности контроля и других функций, выполняемых таможенными органами России). Ключевым фактором реализации подобных мероприятий явилась автоматизация процессов таможенного контроля. В итоге, например, было значительно сокращено время, затрачиваемое на совершение таможенных операций, т.е. длительность их осуществления, чем, несомненно, было оказано содействие развитию участия России в международной торговле. Однако, цель расширения практики применения автоматического принятия решений при декларировании товаров (т.

е. полномасштабное внедрение) побуждает к дальнейшему развитию системы центров электронного декларирования (ЦЭД), которые в своей деятельности используют исключительно электронные документы. В связи с отмеченным, в настоящее время происходит внедрение технологии электронного транзита. В дополнении к вышесказанному, посредством технологии электронного транзита будет обеспечена автоматическая обработка данных, которые содержатся в соответствующих документах (представляемых в таможенный орган), что приведет к повышению оперативности принятия решений. Еще одним преимуществом указанной выше технологии является необходимость предоставлять в таможенный орган документы только один раз (имеются ввиду документы, необходимые для совершения таможенных операций), а использоваться они будут на всех этапах совершения таможенных операций. Вышеизложенное означает использование в качестве приоритетного направления повсеместное применение данной технологии во всех пунктах пропуска.

Так же в результате анализа практики таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, можно выделить проблемы несовершенства системы управления рисками при проведении таможенного контроля. В мировой практике важным элементом системы таможенного администрирования выступает комплекс мер по анализу и управлению рисками, которые выступают в качестве одного из важнейших элементов таможенного контроля. Несмотря на то, что использование системы управления рисками в таможенном деле приводит к повышению результативности таможенного контроля, однако практика применения исследуемой системы имеет ряд недостатков и проблем, требующих совершенствования. Во-первых, отсутствует единый порядок применения системы управления рисками в таможенных органах ЕАЭС. Во-вторых, отсутствуют единые унифицированные меры контроля (меры минимизации рисков) по согласованным индикаторам рисков и унифицированный порядок их применения. В-третьих, отсутствует реальный информационный обмен и взаимный контроль. В связи с этим необходимы конструктивные и

последовательные мероприятия с одной только целью – усовершенствовать систему управления рисками в таможенных органах, что, в свою очередь, будет содействовать развитию сотрудничества таможенных органов государств – членов ЕАЭС, экономики РФ, улучшения ее имиджа как торгового партнера на международной арене.

Следующим перспективным направлением при проведении таможенных осмотров и досмотров воздушных судов является использование специальных меточных средств. Невидимые глазу контрольные метки с помощью карандашей, фломастеров конспиративно наносятся оперативными работниками на те места транспортного средства, которые в силу своих конструктивных особенностей потенциально могут использоваться в качестве тайников для укрытия и перевозки предметов контрабанды. При последующем таможенном контроле данного транспортного средства эти метки считываются специальными приборами. Для этих целей применяются специальные люминесцентные пасты и чернила, которые невидимы в обычных условиях, но под действием ультрафиолетовых или инфракрасных лучей светятся.

Так же проблема отсутствия квалифицированных специалистов актуальна как для участников внешнеэкономической деятельности, так и для государственных контрольных органов. Привлечение квалифицированных кадров, а также их подготовка и переподготовка сопряжены с необходимостью решения комплекса вопросов социального обеспечения. Потребуется бюджетное финансирование социальной инфраструктуры, подготовки и переподготовки кадров таможенных органов, закрепление на законодательном уровне стимулов для квалифицированных специалистов [13, с. 21].

### 2.3 Анализ практики таможенного контроля товаров, пассажирских перевозок осуществляемых воздушными судами

Пассажир, грузоотправитель, грузополучатель обязаны соблюдать законодательство Российской Федерации, международные договоры Российской

Федерации и законодательство страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка пассажиров, багажа и грузов, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и грузов, выполнения требований по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности, а также требования, связанные с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации (п. 5 Приказа Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 28 июня 2007 г. N 82 г. Москва «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»).

Пассажирские перевозки требуют особого подхода к безопасности, и накладывают на пассажира обязанность прохождения определенных процедур и служб (предполетный досмотр, таможенный и паспортный контроль).

Систему организации таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, можно разделить на два основных этапа:

1) Таможенный контроль при вылете пассажирских воздушных судов.

При технической готовности воздушного судна к вылету диспетчер производственно-диспетчерская служба не менее чем за три часа до вылета сообщает по громкоговорящей связи аэропорта в подразделения контрольных органов и функциональные транспортные службы перевозчика о готовности воздушного судна к загрузке с указанием номера рейса, типа самолета, бортового номера, времени отправления, аэропорта назначения, номера стоянки. При этом план вылетов воздушного судна выдается за сутки.

После получения сообщения о готовности воздушного судна к загрузке сотрудники пограничной, таможенной, санитарно-карантинной, ветеринарной, фитосанитарной служб и службы авиационной безопасности проводят совместно со специалистом авиационно-технической базы (в случае иностранного

воздушного судна – в присутствии членов экипажа) предполетный досмотр воздушного судна по согласованной инструкции.

Официальным разрешением таможенного органа на выполнение (отправление) рейса является штамп установленного образца, проставляемый по окончании процедуры оформления воздушного судна и перевозимых на нем товаров на Генеральной декларации.

Для осуществления контрольных функций при вылете сотрудникам таможенной службы предоставляются следующие документы:

- почтовый манифест – 2 экз.;
- пассажирская ведомость – 1 экз.;
- генеральная декларация – 2 экз.;
- грузовая ведомость (грузовой манифест) – 2 экз.;
- сводная загрузочная ведомость – 2 экз.;
- полетное задание – 1 экз.;
- перечень бортзапасов – 2 экз.;
- иные товаросопроводительные документы, необходимые для таможенных целей.

Если на воздушном судне перевозятся животные и животноводческие грузы, то на грузовой ведомости (грузовом манифесте) и авианакладных на перевозимый груз должен стоять штамп пограничного контрольного ветеринарного пункта «Выпуск разрешен».

Таможенное оформление при вывозе животноводческих грузов, животных или растений, подпадающих под действие CITES2 допускается, кроме выше указанных правил, только при наличии разрешения Министерства охраны окружающей среды и природных ресурсов Российской Федерации, которое является представителем России в CITES [22].

Организация пропуска пассажиров через государственную границу производится по следующей схеме:

- таможенный контроль;

- ветеринарный контроль;
- проверка наличия виз и иных документов, установленных международными соглашениями для въезда в страну назначения, регистрация билетов, ручной клади и багажа;
- санитарно-карантинный контроль;
- пограничный контроль;
- предполетный досмотр;
- контроль за посадкой в воздушное судно (при необходимости).

В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, таможенное оформление товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации, может быть завершено только после осуществления ветеринарного, экологического и других видов государственного контроля.

## 2) Таможенный контроль при прилете пассажирских воздушных судов.

Получив телеграфное сообщение (вылетную телеграмму) с указанием номера рейса, типа воздушного судна, бортового номера и т.п., производственно-диспетчерская служба аэропорта прибытия информирует об этом подразделения контрольных органов и функциональных транспортных служб перевозчика, которые проводят подготовку к приему воздушного судна и осуществлению пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Получив сообщение от аэродромного диспетчерского пункта о посадке воздушного судна и номере стоянки, информационно-справочная служба аэропорта объявляет по громкоговорящей связи аэропорта на русском языке, языке той страны, откуда прибыло воздушное судно, и языке региона, где расположен данный аэропорт (или английском), о прибытии воздушного судна с указанием номера рейса и пункта вылета, вводит информацию в информационную систему аэропорта.

Сотрудники пограничной, санитарно карантинной и таможенной служб прибывают на стоянку воздушного судна и приступают к своим функциональным обязанностям в него.

Для осуществления контрольных функций по прилету сотрудникам таможенной службы представляются следующие документы:

- полетное задание – 1 экз.;
- пассажирский манифест – 1 экз.;
- генеральная декларация – 3 экз.;
- грузовая ведомость – 3 экз.;
- авианакладные на перевозимый груз;
- сводная загрузочная ведомость – 2 экз.;
- перечень бортзапасов – 2 экз.;
- иные документы, необходимые для таможенных целей.

Если на воздушном судне перевозятся животные и животноводческие грузы, то на грузовой ведомости (грузовом манифесте) и авианакладных на перевозимый груз должен стоять штамп пограничного контрольного ветеринарного пункта «Выпуск разрешен».

Отправной точкой взаимодействия таможни и физического лица становится заявление последнего о предназначении товара. При соблюдении стоимостных и весовых ограничений достаточно, как правило, устного заявления. В таких ситуациях предоставляется возможность воспользоваться преимуществами «зеленого коридора». Превышение названных ограничений, а также перемещение отдельных категорий товаров влечет обязанность декларирования. В любом случае физическое лицо потенциально обязано подтвердить предназначение товара, а таможня лишь соглашается либо по мотивированным основаниям отказывается признавать товар предназначенным для личного пользования.

В ходе декларирования таможне предоставляется информация о предназначении товара, направлении движения (въезд, выезд), стране ввоза (вывоза) и способах перемещения (например, сопровождаемый багаж, доставка



перевозчиком). В пассажирской декларации содержатся сведения и для целей таможенного обложения (о стоимости перемещаемого имущества, подтверждающих ее документах). С момента регистрации декларации начинается этап выпуска товара. На данной стадии таможня исчисляет таможенные платежи, проверяет достоверность и полноту заявленных сведений, применяет иные формы таможенного контроля, принимает решение о выпуске товара [22].

Итак, основная задача физического лица – заявить и подтвердить предназначение товара. От этого зависят дальнейшие формальности, порядок исчисления и сумма подлежащих уплате таможенных платежей, применяемые формы таможенного контроля.

Совершение таможенных операций и таможенный контроль товаров, перемещаемых физическими лицами через российский участок таможенной границы ЕАЭС в Международном Аэропорту «Челябинск» осуществляется в упрощенном порядке с применением системы двойного коридора, которая позволит физическому лицу, следующему через российский участок таможенной границы ЕАЭС выбрать форму декларирования и соответствующий ей коридор для совершения таможенных операций и контроля перемещаемых товаров.

Так «красный» и «зеленый» коридоры, специально обозначены таким образом, чтобы физическое лицо, следующее через российский участок таможенной границы ЕАЭС, могло выбрать форму декларирования и соответствующий ей канал для совершения таможенных операций и таможенного контроля перемещаемых им товаров. В исключительных случаях, установленных действующим таможенным законодательством ЕАЭС, «зеленый» коридор временно закрывают для лиц, перемещающих товары через российский участок таможенной границы ЕАЭС, по мотивированному решению начальника Челябинской таможни, либо лица, его замещающего [20].

На таможенном посту «Аэропорт Баландино» «красный» и «зеленый» коридоры располагаются за пределами места сдачи или выдачи багажа так, чтобы при выборе коридора физическое лицо имело при себе весь сопровождаемый

багаж. Направления движения к каждому коридору и вход в каждый коридор четко обозначены и различимы. Вход в «красный» коридор обозначен специальным графическим символом в виде квадрата красного цвета на белом фоне, а также выполненными красным цветом на русском и английском языках надписями «Красный коридор» и «Red channel», «Таможня» и «Customs», «Товары, подлежащие письменному декларированию» и «Goods to declare».

Место входа в «красный» коридор и место выхода из «красного» коридора обозначены зелеными линиями шириной 15 сантиметров (линии, ограничивающие зону таможенного контроля). Расстояние между линиями, обозначающими место входа в «красный» коридор и место выхода из «красного» коридора, в соответствии с требованиями [20], более 2-х метров.

Вход в «зеленый» коридор обозначен специальным графическим символом в виде восьмиугольника зеленого цвета на белом фоне, а также выполненными зеленым цветом на русском и английском языках надписями «Зеленый коридор» и «Green channel», «Таможня» и «Customs», «Товаров, подлежащих письменному декларированию, нет» и «Nothing to declare». Место входа в «зеленый» коридор и место выхода из «зеленого» коридора обозначены зелеными линиями шириной 15 сантиметров (линии, ограничивающие зону таможенного контроля). Расстояние между линиями, обозначающими место входа в «зеленый» коридор и место выхода из «зеленого» коридора, в соответствии с требованиями [20], более 2-х метров.

Проход по зелёному коридору на таможне предполагает отсутствие у лица, пересекающего таможенную границу, каких-либо предметов или вещей, которые необходимо декларировать. С юридической точки зрения путешественник человек заявляет таможенному органу в, так называемой, конклюдентной форме, что у него отсутствуют требующие декларирования предметы, а также несопровождаемый багаж. Существует установленный перечень предметов, запрещённых к провозу через границу ЕАЭС, а также ограничения на беспошлинный ввоз или вывоз отдельных категорий товаров, ввозимых для

личного пользования. Ограничения или лимиты могут варьироваться в зависимости от вида транспорта. При наличии этих предметов или превышении лимитов необходимо выбирать красный коридор.

Пересечение таможенной границы по зелёному коридору не требует заполнения декларации, однако её отсутствие не означает, что таможенный контроль не будет проводиться так же, как он проводится в красном коридоре. Инспектор вправе осуществить выборочный таможенный контроль. Если в ходе таможенного контроля будет обнаружено, что у проверяемого лица при себе имелись предметы, которые подпадают под обязанность декларирования, то ему грозит ответственность за административное нарушение таможенных правил по части 1 статьи 16.2 КоАП РФ.

Использование красного коридора в аэропорту или другом пункте пропуска предполагает наличие у пассажира товаров и предметов, требующих письменного декларирования. В перечень предметов и изделий, при перемещении которых необходимо использовать красный коридор, в частности входят:

- товары для личного пользования стоимостью выше 10 тыс. евро и (или) весом более 50 кг (лимит в аэропорту при перемещении воздушным транспортом);
- денежные средства в сумме свыше 10 тыс. долларов США (при перемещении более 100 тыс. долларов США помимо декларирования потребуется подтверждение источника происхождения средств);
- оружие, его части и боеприпасы (для ввоза или вывоза дополнительно потребуется соответствующее разрешение МВД);
- культурные ценности (потребуется соответствующее разрешение от Министерства культуры РФ);
- отдельные лекарственные средства;
- алкогольные напитки и табачные изделия сверх установленных лимитов.

При наличии любых сомнений в части необходимости декларирования товаров необходимо заполнять декларацию и выбирать красный коридор.

Пересечение таможенной границы по красному коридору требует заполнения пассажирской таможенной декларации (ПТД). Порядок заполнения ПТД определён Решением Коллегии ЕЭК №124 от 23 июля 2019 года. Выбор зелёного коридора должен быть основан на твёрдой уверенности в отсутствии товаров и предметов, требующих декларирования.

Таким образом, пассажир, направляясь в «зеленый» коридор, совершает юридически значимое действие, которое свидетельствует, что у пассажира в багаже нет товаров, которые подлежат письменному декларированию, и отсутствие товаров, перемещаемых в несопровождаемом багаже.

Выход физического лица из «зеленого» коридора означает, что таможенный контроль товаров завершён, которые не подлежат декларированию в письменной форме при перемещении через российский участок таможенной границы ЕАЭС. Таможенный контроль в «зеленом» коридоре производится должностным лицом поста выборочно, основываясь на практическом опыте, оперативной информации, применением системы управления рисками.

Досмотр товаров, перемещаемых пассажирами в ручной клади и багаже должен носить целевой характер. Досмотр ручной клади и багажа, другие формы таможенного контроля производятся в зоне таможенного контроля Таможенного поста «Аэропорт Баландино».

Таможенный контроль пассажиров и их багажа производится, в специально оборудованном помещении пункта пропуска, где проводится проверка должностными лицами таможенного органа документов пассажиров и их багажа на соответствие требованиям таможенного законодательства ЕАЭС. Должностные лица таможенного органа проверяют достоверность сведений, содержащихся в документах, и проводят совместный, при необходимости, с иными государственными контрольными органами осмотр или досмотр пассажиров и их багажа. Проводится ветеринарный или карантинный фитосанитарный контроль при обнаружении у пассажиров в ручной клади или багаже мелких домашних животных во время таможенного контроля, а также продукции животного

происхождения или подкарантинной продукции [23].

Рассмотрим общие показатели пропускной способности аэропорта Баландино с помощью данных таблицы 3.

Таблица 3 – Характеристика общих показателей пропускной способности аэропорта Баландино за период 2018 – 2020 гг.

Показатель	2018 год	2019 год	2020 год	Отклонение (+;-)	Темп роста, %
Всего оформлено воздушных судов, в т.ч. (шт.):	2744	2965	1626	-6	99,63
- пассажирских судов, шт.	2722	2953	1618	-5	99,69
- грузовых судов, шт.	22	12	8	-1	88,89
- количество физ. лиц проследовавших через таможенную границу аэропорта, как контрольно-пропускного пункта ЕАЭС, чел.	424292	471471	259262	15247	106,25

Представим это графически, рисунок 10.

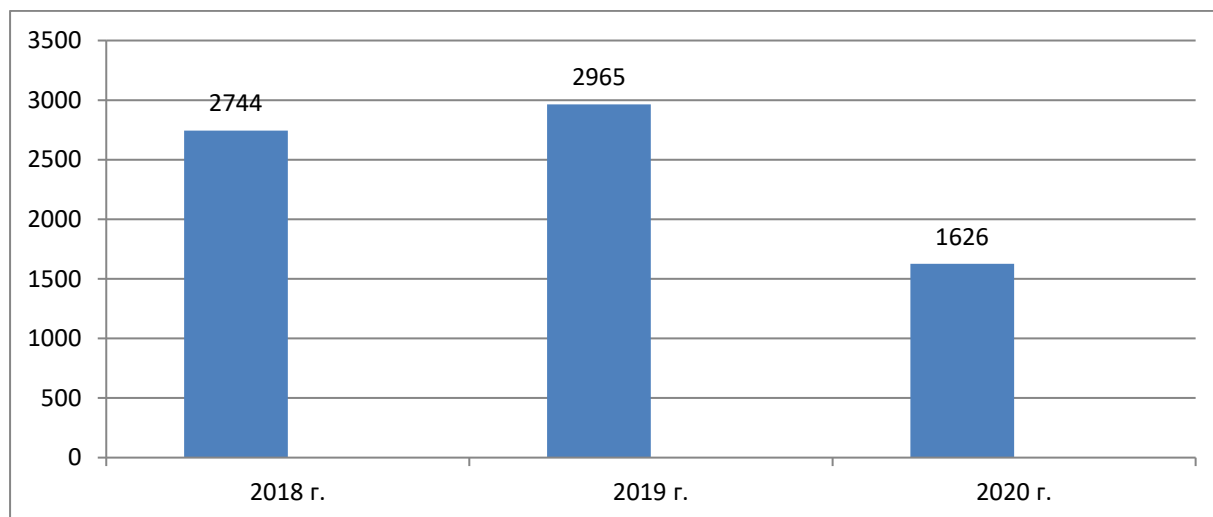


Рисунок 10 – Динамика оформлено воздушных судов, (в шт.), за 2018-2020 гг.

За анализируемый период наблюдается снижение пропускной способности аэропорта Баландина, о чём говорит снижение количества оформленных воздушных судов на конец 2020 года в сравнении с 2018 годом на 6 воздушных судов или на 0,37 %. При этом, до 2019 года наблюдалась стабильная и активная

динамика ежегодного роста количества принимаемых судов. Данные изменения произошли в виду снижения количества принятых пассажирских судов в 2020 отчётном периоде на 5 шт. или на 0,31 % и снижения количества принятых грузовых судов на 1 шт. или на 11,11 % (рис. 11).

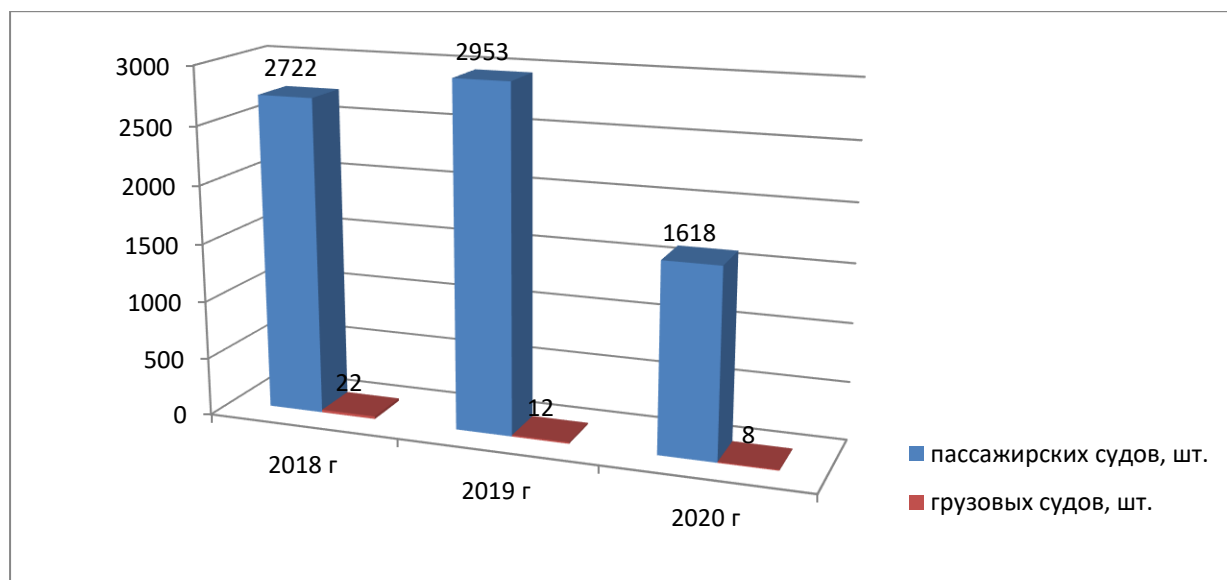


Рисунок 11 – Динамика оформлено воздушных судов, разного назначения, за 2018-2020 гг. (в шт.)

Структурный анализ основной деятельности аэропорта Баландино по таможенному контролю был осуществлён только за 2020 год в виду того, что на протяжении всего исследуемого периода её структура практически не менялась, в связи с чем более детализированное исследование не целесообразно. При этом, как показали данные анализа в разрезе принимаемых воздушных судов, абсолютное преимущество стоит за пассажирскими судами, удельный вес которых составил в 2020 году 99,51 %. В связи с этим можно подытожить, что эффективность таможенного контроля аэропорта Баландино в первую очередь зависит от эффективности контроля объектов и субъектов, перемещаемых именно пассажирскими таможенными судами, то есть от контроля товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования (рис. 12).

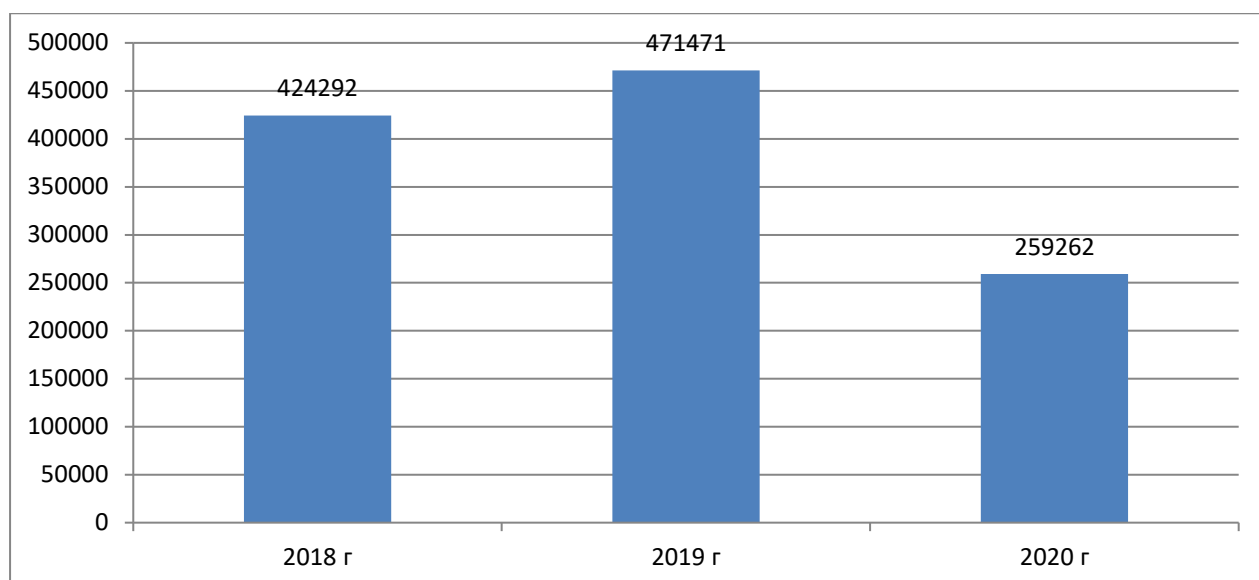


Рисунок 12 – Количество физ. лиц проследовавших через таможенную, границу аэропорта, как контрольно- пропускного пункта ЕАЭС, чел, за 2018-2020 гг.

За анализируемый период наблюдается рост количества физических лиц, проследовавших через таможенную границу таможенного поста аэропорта «Баландино», как контрольно-пропускного пункта ЕАЭС, а именно на 1339 чел. или на 6,25 %. Это говорит о том, что за последние несколько лет, увеличилась нагрузка на таможенный пост аэропорта Баландино, что вынуждает использовать методы таможенного досмотра способные за короткий промежуток времени обслужить максимально большое количество пассажиров при этом не снизив эффективности проверки. При этом следует отметить и существенное снижение темпов прироста количества физических лиц, проследовавших через таможенную границу таможенного поста аэропорта «Баландино» за последний год.

Далее, произведём оценку экономической составляющей по уплаченным таможенным платежам при ввозе и вывозе товаров, в отношении физических лиц и динамику её изменения с помощью данных таблицы 4.

Таблица 4 – Оценка экономической составляющей, по уплаченным таможенным платежам при ввозе и вывозе товаров, в отношении физических лиц за 2018 – 2020 гг., тыс. руб.

Показатель	2018 год	2019 год	2020 год	Отклонение (+;-)	Темп роста, %
Общий объём платежей при ввозетоваров, в т.ч.:	40260,9	41438,37	68113,05	17534,75	134,67
-таможенная пошлина, НДС, акциз	39587,8	40879,38	67344,61	17324,29	134,63
- сбор за таможенное оформление	642,5	558,975	738,51	221,12	142,74
Общий объём таможенных платежей при вывозе товаров, в т.ч.:	102	30,5	29,88	-140,12	17,58
- сбор за таможенное оформление	102	30,5	29,88	-140,12	17,58

Представим это графически, рисунок 13.

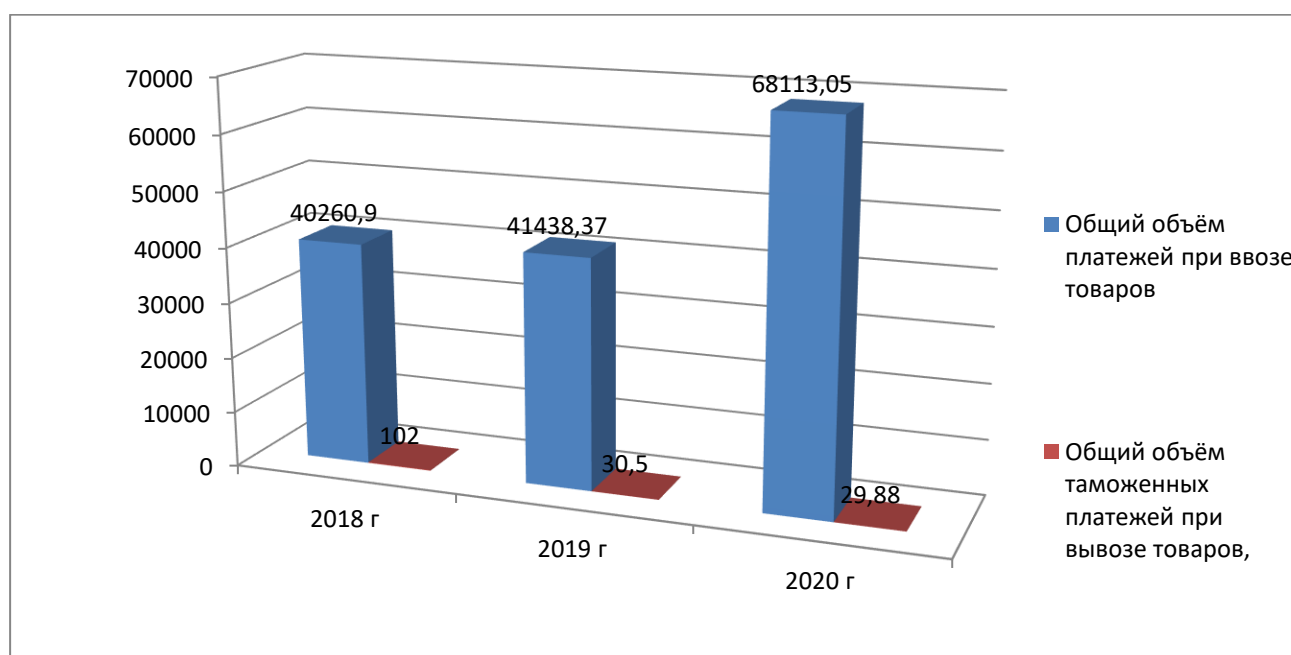


Рисунок 13 – Общий объём платежей при ввозе и вывозе товаров, за 2018-2020 гг.

За исследуемый период наблюдается увеличение общего объёма платежей при



вывозе товаров, перемещаемых через таможенный пост аэропорта Баландино, а именно на 17534,75 тыс. руб. или на 34,67 %. Это является, безусловно, положительной тенденцией и связано главным образом с увеличением потока физических лиц, которые пересекли таможенную границу ЕАЭС через аэропорт «Баландино». При этом, так же наблюдается снижение общего объема таможенных платежей при вывозе товаров на 140,12 тыс. руб. или на 82,42 %. Однако в виду того, что операции уплаты таможенных сборов и взносов при вывозе товаров составляют малую структурную часть от общих таможенных платежей, особого негативного экономического воздействия данная тенденция не оказала [23].

Рассмотрим количество выявленных нарушений таможенного законодательства в процессе применения технических средств таможенного контроля на таможенном посту аэропорта Баландина за последние три года (табл. 5).

Таблица 5 – Анализ правонарушений таможенного законодательства физическими лицами, перемещаемыми товары для личного пользования, выявленные работниками таможенного поста аэропорта Баландино за период 2018 – 2020 годов, ед.

Показатель	2018 год	2019 год	2020 год	Отклонение (+;-)	Темп роста, %
Возбуждено дел об административных правонарушениях	576	600	360	71	54,5
Взыскано административных штрафов	552	739	470	97	45,5
Возбуждено уголовных дел	2	1	0	-1	0,00
Всего	1130	1340	830	167	100

Данные таблицы 5 показывают, что рост выявленных правонарушений таможенного законодательства физическими лицами, перемещаемыми товары для

личного пользования произошёл в связи с ростом возбуждённых дел об административных правонарушениях на 71 дело или на 54,57 %, а так же взысканий административных штрафов на 46,5 % (рис. 14).

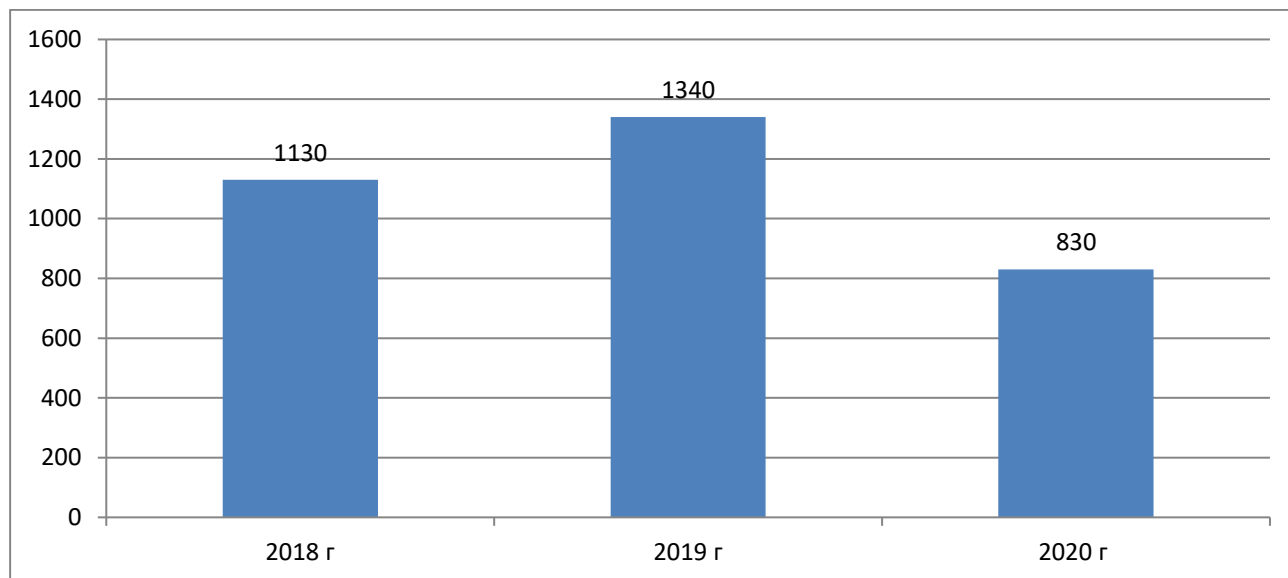


Рисунок 14 – Динамика правонарушений таможенного законодательства физическими лицами, перемещаемыми товары для личного пользования, за 2018-2020 гг.

Количество возбуждённых уголовных дел к концу исследуемого периода, было сведено к нулю, что, безусловно, является позитивным аспектом деятельности таможенного поста аэропорта Баландино. Основная доля выявленных правонарушений в ходе таможенного контроля на таможенно-пропускном посту аэропорта Баландино включает взыскание на месте административных штрафов, составляя 57 %.

Однако, количество и динамика изменения возбуждённых уголовных, административных дел, а так же взысканных административных штрафов таможенными органами таможенного поста аэропорта «Баландино» нельзя приравнивать к эффективности осуществляемого таможенного контроля товаров личного пользования, перемещаемых физическими лицами воздушным транспортом, в виду того что органы таможенной службы не смотря на

техническую оснащённость склонны допускать ошибки, а следовательно допускать выпуск с контрольно-пропускного пункта запрещённых товаров.

Особую специфику рассматриваемого вопроса составляет то, что большая часть не выявленных системой таможенного контроля запрещённых товаров и выпущенных с контрольно-пропускного пункта без задержания, конфискации и применения, соответствующих мер на основании действующего законодательства, перевозится как раз физическими лицами.

Стандартно пассажиры проходят проверку при помощи специального прибора. В ряде случаев сотрудники проводят ручной досмотр. Рентгено-телевизионный интроскоп, при его помощи этого оборудования досматривают вещи. Сумку кладут на ленту, которая медленно перемещается. В это время сканируемое содержимое отображается на экране монитора. Существует несколько видов интроскопов, которые различаются разновидностью функций.

Металлоискатель и сканер. Проверяют пассажира, багаж и ручную кладь на наличие оружия. В аэродроме рядом с интроскопом установлены ворота, сканирующие на наличие металла. Ручные металлоискатели могут быть у сотрудников службы безопасности. Они эффективны при выявлении конкретного места на теле человека, где может храниться оружие.

Практически во всех аэропортах России досмотр стандартный: проверка вещей и документов. В ряде случаев процедура может различаться. При перелётах внутри страны пассажир проходит стандартную проверку, а при международных уже подключается пограничная и таможенная служба. Сотрудники проверяют ручную кладь на наличие запрещённых предметов, допустимое количество перевозки вещей.

Эффективность таможенного контроля и проводимых проверок выбранного объекта исследования, находится на достаточно высоком уровне. Об этом говорит уровень выявленных правонарушений в ходе таможенных проверок личных товаров физических лиц, и в особенности уровень правонарушений, влекущих за собой уголовные меры наказания, которые были сведены к нулю на конец

исследуемого периода [26].

## Вывод по главе два

Проведя анализ технологии таможенного контроля, в отношении пассажиров, и товара, перемещаемых воздушным транспортом, можем сделать следующие выводы.

Воздушный транспорт является самым быстрым и в то же время самым дорогим видом транспорта. Основной областью использования воздушного транспорта являются пассажирские перевозки на расстояния свыше тысячи километров.

Таможенный контроль товаров, перевозимых воздушным транспортом не содержит принципиальных отличий от таможенного контроля товаров, перемещаемых другими видами транспорта. Это значит, что используются стандартные технологии контроля товаров, которые перемещаются в рамках осуществления международной торговли и внешнеэкономической деятельности.

Эффективность таможенного контроля и проводимых проверок выбранного объекта исследования, находится на достаточно высоком уровне. Об этом говорит уровень выявленных правонарушений в ходе таможенных проверок личных товаров физических лиц, и в особенности уровень правонарушений, влекущих за собой уголовные меры наказания, которые были сведены к нулю на конец исследуемого периода.

На территории Челябинской области так же было выявлено увеличение объёмов контрафактной и запрещённой продукции пропущенной контрольно-пропускными пунктами Челябинской области. Однако при этом, было выяснено, что участие в данном объёме аэропорта Баландино наименьшее из всех контрольно-пропускных пунктов области, что так же говорит о достаточно высоком уровне эффективности работы такового.

### 3 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРОВ, ТОВАРОВ, СОПРОВОЖДАЕМОГО И НЕСОПРОВОЖДАЕМОГО БАГАЖА, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС

Порядок перемещения через таможенную границу ЕАЭС физическими лицами товаров для личного пользования включает в себя при соблюдении определенных условий освобождение от уплаты таможенных пошлин, неприменение к данным товарам мер нетарифного и технического регулирования, а также использование документов на бумажном носителе. На сегодняшний день полная автоматизация таможенного контроля в рамках процесса управления рисками в воздушных пунктах пропуска Российской Федерации отсутствует.

Правительство России утвердило новую стратегию развития таможенной службы до 2030 г. Она предусматривает полномасштабную модернизацию ведомства, в том числе внедрение передовых информационных технологий. Благодаря данной Стратегии, таможни станут не просто электронными, но и «интеллектуальными». Для этого планируется использовать возможности искусственного интеллекта. Например, пункты пропуска будут представлять собой единую информационную систему, куда поступают данные с инспекционно-досмотровых и весогабаритных комплексов, систем радиационного контроля и других средств таможенного контроля.

В ходе реализации Стратегии развития таможенной службы до 2030 года весь процесс таможенного контроля на границе будет происходить так: на единую информационную платформу будут поступать данные с инспекционно-досмотровых и весогабаритных комплексов, систем радиационного контроля, других средств таможенного контроля. Далее эта информация будет автоматически анализироваться. На основе анализа будет приниматься решение о досмотре груза. Параллельно в работу включатся системы электронной очереди и диспетчеризации. Слаженная работа всех этих компонентов должна обеспечить

безостановочное прохождение «интеллектуальных пунктов пропуска» для безрисковых товарных партий, перемещаемых добросовестными участниками ВЭД. Планируется, что в пилотном режиме в РФ в 2024 году будут запущены два интеллектуальных погранперехода.

Так же продолжится развитие электронного декларирования. Достоинством электронного таможенного декларирования является доступность и равноправие для всех регионов, поскольку не существует какой-то значительной разницы, откуда именно подается декларация. Кроме того, участники ВЭД получили возможность подтверждения поступления товара, а также возможность хранения всех документов, связанных с поставками, на едином таможенном сервере. Все это в совокупности способствует ускорению процедуры таможенного оформления.

Другим важным направлением реализации Стратегии-2030 является создание единой системы прослеживаемости товаров с таможенными другими стран. Учитывая созданные ранее «зеленые коридоры» по обмену данными с сопредельными государствами, пусть пока и в экспериментальном формате, прозрачность всех процессов возрастает. Яркий пример – это российско-китайский проект по упрощению перемещения товаров – «Зеленый коридор». Таможенные органы обмениваются информацией по специальному алгоритму: стороной указывается уникальный идентификационный код, при помощи которого сверяются сведения, полученные от сопредельного государства со сведениями, заявленными в декларации на товары. Если сведения совпадают, компании-контрагенты находятся в списке участников коридора и являются добросовестными. В этом случае груз беспрепятственно пройдет таможню [21].

Система управления рисками – это основной инструмент, с помощью которого определяются объекты и формы таможенного контроля. Он основан на следующем принципе. Для большей эффективности ресурсы ФТС применяются лишь для наиболее рискованных операций и групп товаров. Категорирование проводится по совокупности определенных критериев. Также оно зависит от периодичности подачи деклараций на товары и частоты уплаты участниками ВЭД

всех пошлин и платежей. Сегодня порядок проведения категорирования участников ВЭД регулируется Приказом Министерства финансов РФ №29н от 21.02.2020 года. Сейчас при категорировании участников ВЭД также задействована автоматическая оценка уровня риска, в том числе и оценка риска каждой товарной партии в режиме реального времени за 3 секунды. Система в автоматизированном режиме проверяет участника ВЭД и товарную партию по 31 критерию. Если участник ВЭД относится к добросовестным – риски не срабатывают. Что касается категорирования каждой товарной партии, то происходит оценка только партии товара. При этом категория риска компании является одним из компонентов общей оценки риска. То есть на фоне низкого уровня риска, вполне может оказаться, что на товарную партию сработает риск-система и в отношении компании будут проведены формы таможенного контроля. В ближайшем будущем, в том числе и благодаря реализации Стратегии-2030, категорирование участников ВЭД будет проводиться ежеквартально на основании имеющегося массива данных, в перспективе коррелирующих с другими контрольно-надзорными органами.

Одно из главных положений закона – создание системы анализа и учета рисков. Если сейчас риск-ориентированный подход применяется только в 34 видах контроля, то после вступления в силу закона он будет применяться в 200 видах. В итоге периодичность надзорных мероприятий будет зависеть от того, в какой категории риска находится компания. Если в категории высокого риска, то контроль будет осуществляться не чаще 1 раза в два года. А если низкий риск, то объекты освобождаются от планового контроля.

В реализации Стратегии-2030 вся работа направлена на автоматизацию абсолютно любого процесса. В связи, с чем планируется развивать акцент на постконтроле, который позволит упростить и сократить формальности при перемещении товаров через таможенную границу. Механика контроля после выпуска товаров предполагает активное использование систем управления рисками и категорирования участников ВЭД при усилении взаимодействия с



таможенными органами других стран. Кроме того, согласно новому Таможенному кодексу ЕАЭС срок постконтроля увеличен до трех лет.

Предлагаем рассмотреть несколько инновационных предложений, которые позволят увеличить пропускную способность воздушных пунктов пропуска.

1) Внедрение современных технических средств при осуществлении государственного контроля, включая высокотехнологичные и multifunctional комплексы и системы.

Приоритетным в данном направлении нам видится внедрение автоматизированных кабин паспортного контроля (АКПК), которые не только высвобождают значительные человеческие ресурсы, но и сокращают общее время на прохождение паспортного контроля, что положительно отражается на обеспечении беспрепятственного и комфортного обслуживания пассажиров и увеличивает пропускную способность пункта пропуска. В настоящее время большинство международных аэропортов развитых государств мира успешно применяют АКПК, которые обеспечивают оформление до 15% от общего пассажиропотока. Вместе с тем мы считаем, что внедрение АКПК хоть и повлияет на увеличение пропускной способности воздушных пунктов пропуска, но не станет решающим фактором.

А так же развития автоматического пограничного контроля без участия пограничников на базе биометрической информации (АПК). В рамках этого проекта в международном столичном аэропорту «Ваттай» в составе системы паспортного контроля были установлены два АСПК на вылете и прилёте. В конце 2017 года стартовал проект по внедрению АСПК в Киргизии. 28 декабря был дан старт началу функционирования системы «электронные ворота» в аэропорту «Манас». Летом 2018 года в крупнейшем российском Международном аэропорту «Шереметьево» стартовал проект испытаний опытного образца автоматической системы пограничного контроля, который разработан с учётом требований пограничной службы ФСБ России. В связи со стремительным ростом пассажиропотока и имеющихся планах по его дальнейшему увеличению при

неизменном штате контролёрского состава пограничного подразделения в «Шереметьево» стала исключительно актуальной проблема обеспечения контроля большого количества пассажиров. Инициатива по автоматизации процесса паспортного контроля является для аэропорта одним из возможных решений этой проблемы.

2) Одним из предложений по увеличению параметров пропускной способности при пограничном контроле, по нашему мнению, могут быть технологические решения, направленные на сокращение времени проведения пограничного контроля для физических лиц.

Органы пограничного контроля развитых стран мира при осуществлении пропуска лиц через государственную границу в аэропортах применяют для решения своих полномочий систему управления рисками. В соответствии с данной системой, приоритет в совокупности с упрощением процедур предоставляется, прежде всего, гражданам своего государства (как например гражданам ЕС в пределах сообщества). Нам, кажется, нужно подумать о вопросе предварительной электронной обработки информации и принятии контрольными органами предварительного решения на пропуск лиц через границу. Например, при вылете из России после регистрации на рейс информация в определенном электронном формате поступает в контрольные органы. Контрольный орган ее обрабатывает, определяет риски и принимает предварительное решение на пропуск лица через границу. Бумага с дата-штампом будет выдаваться уже на борту самолета, а так же в виде QR-кода на телефоне граждан.

3) Также, можно дальше развивать применение положительного опыта использования пограничными органами предварительной проверки, по прилету пассажиров используя тот самый QR-код, высланный на телефон граждан.

4) Кроме того, хотелось бы предложить рассмотреть порядок применения электронной информации при осуществлении контрольных процедур в отношении иностранных граждан, пересекающих границу визовым порядком, с учетом положительного опыта применения электронных виз в пункте пропуска

Владивосток. Сейчас электронные визы можно получить для посещения Дальневосточного округа, Калининградской и Ленинградской областей (одна виза – один регион, перемещаться между ними нельзя). Сейчас электронная виза действует 30 дней с момента выдачи и позволяет находиться в выбранном регионе до 8 суток.

С января 2021 года у иностранцев появилась возможность получить единую электронную визу для всей территории России и с большими сроками действия (60 дней) и пребывания в стране (16 суток). Электронные визы, выданные до 31 декабря 2020 года, будут действительны максимум до 3 февраля 2021 года.

5) Так же предлагается внедрение системы автоматического пограничного контроля без участия пограничников на базе биометрической информации. Здесь используется распознавание лиц, объединённое с услугой цифрового кошелька на телефонах. Граждане могут регистрировать и хранить свои биометрические данные несколькими способами. К примеру, загрузив сделанное на мобильный телефон или предварительно оставив свои биометрические параметры в киоске при регистрации и в залах ожидания.

б) Электронное заполнение декларации, используя мобильный телефон.

Пассажиры, использующие приложение смогут заполнить и загрузить таможенную декларацию, паспортные данные и фотографию прямо со смартфона. Когда форма будет отправлена через приложение, пассажиру приходит электронная квитанция со штрих-кодом, которая действует в течение четырех часов после ее получения. Сразу с трапа самолета пассажиры с паспортом и смартфоном могут идти к офицеру пограничной службы для подтверждения процедуры контроля.

Внедрение таких мероприятий в аэропортах позволит усилить безопасность и создать комфортные условия для обслуживания пассажиров.

7) Поскольку экономически целесообразно перед вкладыванием больших средств в развитие инфраструктуры максимально использовать имеющиеся мощности, еще одним решением задачи по увеличению пропускной способности

пункта пропуска является использование инновационной технологии - Концепция внедрения системы совместного принятия решений A-CDM.

При общем росте пассажиропотока аэропорты подошли к пределу потенциала увеличения пропускной способности через пространственное развитие. Решение проблем пропускной способности лежит в организационно-технологической плоскости. A-CDM позволяет снизить задержки по прибытию и отправлению воздушных судов, а также повысить уровень пунктуальности и предсказуемости операций за счет эффективного обмена данными между всеми участниками в режиме реального времени и регламентации процессов подготовки ВС к вылету. Данную концепцию успешно используют многие аэропорты мира для оптимизации принятия решения по обслуживанию воздушных судов.

В настоящее время в МАУ внедряется система A-CDM. В международных аэропортах совместно с госкорпорацией созданы рабочие группы, что способствует выработке действенного механизма по повышению эффективности деятельности аэропортов. Безусловно, реализация A-CDM не ограничится Московским авиаузлом, а будет развиваться в региональных аэропортах, что позволит, помимо локальных преимуществ, дополнительно улучшить пунктуальность и прогнозируемость полетов в масштабах всего воздушного пространства Российской Федерации.

Внедрение A-CDM позволит сформировать технологическую среду, позволяющую всем участникам аэропортовой производственной деятельности, включая государственные контрольные органы, сфокусировать свое внимание на постоянном улучшении процесса взаимодействия на операционном уровне с целью достижения высоких показателей пунктуальности выполнения рейсов (в том числе международных) и эффективности использования имеющихся ресурсов. И, в первую очередь, ресурсов воздушных пунктов пропуска.

Помимо вышесказанных предложений, при оснащении воздушных пунктов пропуска необходимо использовать единые во всех контрольных органах автоматизированные технические комплексные системы регистрации пассажиров,

таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного, пограничного контролей, что также позволит аэропортовым службам и контрольным органам заблаговременно получать и обрабатывать информацию, определять риски и принимать предварительные решение на пропуск лиц через границу.

Данные предложения, на наш взгляд, тоже необходимо поставить в процессы развития инноваций в воздушных пунктах пропуска через госграницу [25].

Можем сказать, что дальнейшее совместное рассмотрение конструктивных предложений данной проблематики позволит значительно приблизиться к разработке и последующему внедрению технологических, технических и инновационных решений, что приведет к увеличению пропускной способности воздушных пунктов пропуска при условии обеспечения необходимого уровня всех видов государственного контроля.

#### Вывод по главе три

По результатам проведенного исследования, можем сделать следующие выводы

На сегодняшний день полная автоматизация таможенного контроля в рамках процесса управления рисками в воздушных пунктах пропуска Российской Федерации отсутствует. Правительство России утвердило новую стратегию развития таможенной службы до 2030 г. Она предусматривает полномасштабную модернизацию ведомства, в том числе внедрение передовых информационных технологий. Благодаря данной Стратегии, таможни станут не просто электронными, но и «интеллектуальными».

Предлагаем рассмотреть несколько инновационных предложений, которые позволят увеличить пропускную способность воздушных пунктов пропуска:

- 1) внедрение современных технических средств при осуществлении государственного контроля, включая высокотехнологичные и многофункциональные комплексы и системы;

2) одним из предложений по увеличению параметров пропускной способности при пограничном контроле, по нашему мнению, могут быть технологические решения, направленные на сокращение времени проведения пограничного контроля для физических лиц. Нужно подумать о вопросе предварительной электронной обработки информации и принятии контрольными органами предварительного решения на пропуск лиц через границу. Например, при вылете из России после регистрации на рейс информация в определенном электронном формате поступает в контрольные органы. Контрольный орган ее обрабатывает, определяет риски и принимает предварительное решение на пропуск лица через границу. Бумага с дата-штампом будет выдаваться уже на борту самолета, а так же в виде QR-кода на телефоне граждан;

3) можно дальше развивать применение положительного опыта использования пограничными органами предварительной проверки, по прилету пассажиров используя тот самый QR-код, высланный на телефон граждан;

4) применение электронных виз при осуществлении контрольных процедур в отношении иностранных граждан, пересекающих границу визовым порядком;

5) так же предлагается внедрение системы автоматического пограничного контроля без участия пограничников на базе биометрической информации. Здесь используется распознавание лиц, объединённое с услугой цифрового кошелька на телефонах. Граждане могут регистрировать и хранить свои биометрические данные несколькими способами. К примеру, загрузив сделанное на мобильный телефон или предварительно оставив свои биометрические параметры в киоске при регистрации и в залах ожидания.

Внедрение таких мероприятий в аэропортах позволит усилить безопасность и создать комфортные условия для обслуживания пассажиров.

6) поскольку экономически целесообразно перед вкладыванием больших средств в развитие инфраструктуры максимально использовать имеющиеся мощности, еще одним решением задачи по увеличению пропускной способности

пункта пропуска является использование инновационной технологии - Концепция внедрения системы совместного принятия решений A-CDM.

Помимо вышесказанных предложений, при оснащении воздушных пунктов пропуска необходимо использовать единые во всех контрольных органах автоматизированные технические комплексные системы регистрации пассажиров, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного, пограничного контролей, что также позволит аэропортовым службам и контрольным органам заблаговременно получать и обрабатывать информацию, определять риски и принимать предварительные решение на пропуск лиц через границу.

Можем сказать, что данные приложения позволят значительно упростить процедуру таможенного контроля пассажиров, товаров, сопровождаемого и несопровождаемого багажа, перемещаемых воздушным транспортом через таможенную границу ЕАЭС.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Воздушный транспорт является самым быстрым и в то же время самым дорогим видом транспорта. Основной областью использования воздушного транспорта являются пассажирские перевозки на расстояния свыше тысячи километров.

Таможенный контроль, это совокупность действий, которые осуществляются таможенным органом и направлены на контроль и (или) обеспечение соблюдения международных законодательных актов и действий в области таможенного регулирования, которые закреплены законодательством государств-членов Евразийского экономического Союза о таможенном регулировании. Объектами таможенного контроля являются товары, багаж, транспортные средства, перемещаемые через таможенную границу воздушным и другими видами транспорта, сопровождаемый багаж (включая ручную кладь), несопровождаемый багаж пассажиров и т. д.

Таможенный контроль товаров, перевозимых воздушным транспортом не содержит принципиальных отличий от таможенного контроля товаров, перемещаемых другими видами транспорта. Это значит, что используются стандартные технологии контроля товаров, которые перемещаются в рамках осуществления международной торговли и внешнеэкономической деятельности.

Эффективность таможенного контроля и проводимых проверок выбранного объекта исследования, находится на достаточно высоком уровне. Об этом говорит уровень выявленных правонарушений в ходе таможенных проверок личных товаров физических лиц, и в особенности уровень правонарушений, влекущих за собой уголовные меры наказания, которые были сведены к нулю на конец исследуемого периода.

На территории Челябинской области так же было выявлено увеличение объёмов контрафактной и запрещённой продукции пропущенной контрольно-пропускными пунктами Челябинской области. Однако при этом, было выяснено,



что участие в данном объеме аэропорта Баландино наименьшее из всех контрольно-пропускных пунктов области, что так же говорит о достаточно высоком уровне эффективности работы такового.

На сегодняшний день полная автоматизация таможенного контроля в рамках процесса управления рисками в воздушных пунктах пропуска Российской Федерации отсутствует. Правительство России утвердило новую стратегию развития таможенной службы до 2030 г. Она предусматривает полномасштабную модернизацию ведомства, в том числе внедрение передовых информационных технологий. Благодаря данной Стратегии, таможни станут не просто электронными, но и «интеллектуальными».

Предлагаем рассмотреть несколько инновационных предложений, которые позволят увеличить пропускную способность воздушных пунктов пропуска:

1) внедрение современных технических средств при осуществлении государственного контроля, включая высокотехнологичные и multifunctional комплексы и системы;

2) одним из предложений по увеличению параметров пропускной способности при пограничном контроле, по нашему мнению, могут быть технологические решения, направленные на сокращение времени проведения пограничного контроля для физических лиц. Нужно подумать о вопросе предварительной электронной обработки информации и принятии контрольными органами предварительного решения на пропуск лиц через границу. Например, при вылете из России после регистрации на рейс информация в определенном электронном формате поступает в контрольные органы. Контрольный орган ее обрабатывает, определяет риски и принимает предварительное решение на пропуск лица через границу. Бумага с дата-штампом будет выдаваться уже на борту самолета, а так же в виде QR-кода на телефоне граждан;

3) можно дальше развивать применение положительного опыта использования пограничными органами предварительной проверки, по прилету пассажиров используя тот самый QR-код, высланный на телефон граждан;

4) применение электронных виз при осуществлении контрольных процедур в отношении иностранных граждан, пересекающих границу визовым порядком;

5) так же предлагается внедрение системы автоматического пограничного контроля без участия пограничников на базе биометрической информации. Здесь используется распознавание лиц, объединённое с услугой цифрового кошелька на телефонах. Граждане могут регистрировать и хранить свои биометрические данные несколькими способами. К примеру, загрузив сделанное на мобильный телефон или предварительно оставив свои биометрические параметры в киоске при регистрации и в залах ожидания.

Внедрение таких мероприятий в аэропортах позволит усилить безопасность и создать комфортные условия для обслуживания пассажиров.

б) поскольку экономически целесообразно перед вкладыванием больших средств в развитие инфраструктуры максимально использовать имеющиеся мощности, еще одним решением задачи по увеличению пропускной способности пункта пропуска является использование инновационной технологии – Концепция внедрения системы совместного принятия решений A-CDM.

Помимо вышесказанных предложений, при оснащении воздушных пунктов пропуска необходимо использовать единые во всех контрольных органах автоматизированные технические комплексные системы регистрации пассажиров, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного, пограничного контролей, что также позволит аэропортовым службам и контрольным органам заблаговременно получать и обрабатывать информацию, определять риски и принимать предварительные решение на пропуск лиц через границу.

Можем сказать, что данные приложения позволят значительно упростить процедуру таможенного контроля пассажиров, товаров, сопровождаемого и несопровождаемого багажа, перемещаемых воздушным транспортом через таможенную границу ЕАЭС.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Договор о Евразийском экономическом союз. // Консультант Плюс.
- 2 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочная правовая система Консультант Плюс.
- 3 Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 г. № 107 «Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования» // Консультант Плюс.
- 4 Решение Коллегии ЕЭК от 21 апреля 2015 г. № 30 «О мерах нетарифного регулирования» // Консультант Плюс.
- 5 Алексашкина, Н.И. Перемещение физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу / Н.И. Алексашкина, К.А. Петрухина // Тенденции развития науки и образования. – 2020. – № 5. – С. 15-18.
- 6 Башарина, А.С. Особенности проведения таможенного контроля товаров для личного пользования / А.С. Башарина, К.Д. Якунина // Аллея науки. – 2018. – Т. 4. – № 10 (26). – С. 676–679.
- 7 Гладышева, К.А. Запреты и ограничения при перемещении физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу Евразийского экономического союза международным почтовым отправлением / К.А. Гладышева // Актуальные проблемы развития таможенного дела в условиях современных глобальных изменений: сборник материалов IX международной научно-практической конференции. – 2017. – С. 42-46.
- 8 Гомон, И.В. Перемещение физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу / И.В. Гомон, А.Д. Борисова // Тенденции развития науки и образования. – 2019. – № 57-5. – С. 5-8.
- 9 Греков, И.В. Система управления рисками в «неторговом обороте» товаров для личного пользования физических лиц в РФ / И.В. Греков // Исследование проблем таможенного дела сборник статей аспирантов. Государственное казенное

образовательное учреждение высшего образования «Российская таможенная академия». – Москва, 2017. – С. 35-42.

10 Дробот, Е.В. Особенности перемещения физическими лицами товаров для личного пользования, к которым применяются запреты и ограничения / Е.В. Дробот, В.С. Смолин // Экономика, предпринимательство и право. – 2020. – № 6. – С. 1773-1802.

11 Конфино, К.В. Современные аспекты таможенного декларирования товаров для личного пользования / К.В. Конфино, А.С. Погарская // Труд и социальные отношения. – 2017. – № 6. – С. 144–158.

12 Концептуальная модель совершенствования таможенных операций в воздушных пунктах пропуска / С.Ю. Цыбранюк // Вестник Российской таможенной академии. – 2018. – № 3. – С. 143-149.

13 Коварда, В.В. Совершенствование системы таможенного контроля посредством ее перспективной цифровизации в рамках развития системы обеспечения экономической безопасности России / В.В. Коварда, Р.А. Лаптев // Вестник Евразийской науки, 2020. – №4. – С.1-21

14 Липатова, Н.Г. Повышение эффективности деятельности таможенных органов в воздушных пунктах пропуска / Н. Г. Липатова // Вестник Российской таможенной академии. – 2017. – № 1. – С. 51-58.

15 Оценка качества предоставления государственных услуг таможенными органами в аэропортах / С. Ю. Цыбранюк // Вестник Российской таможенной академии. – 2018. – № 2. – С. 132-138.

16 Попова, Л. И. Таможенные операции в отношении товаров и транспортных средств: учебное пособие / Л. И. Попова. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 187 с.

17 Попова, Л. И. Технологии таможенного контроля: учебное пособие / Л. И. Попова. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 256 с.

18 Шевчук, П. С. Совершенствование технологии таможенного контроля воздушных судов с применением технических средств таможенного контроля / П.

С. Шевчук, М. Ю. Щерба // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2016. – № 3 (24). – С. 29-35.

19 Цыбранюк, С.Ю. Повышение эффективности деятельности таможенных органов в воздушных пунктах пропуска / С. Ю. Цыбранюк. // Вестник российской таможни. – 2019. – № 3. – С.51-59.

20 Новости. Электронная виза. Вновь пополнен перечень дальневосточных пунктов пропуска, где применяются электронные визы [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/27156/>

21 Новости. Быстрое прохождение таможни в аэропорту [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://tourportal1.ru/sloveniya/kak-prohodit-tamozhennyj-kontrol-v-aeroportu-v-2021-godu>

22 Новости. Таможня с интеллектом [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://logirus.ru/articles/custom/tamozhnya\\_s\\_intellektom.html](https://logirus.ru/articles/custom/tamozhnya_s_intellektom.html)

23 Новости. Таможни. Новый формат постконтроля [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://customsonline.ru/5791-novyj-format-postkontrolja.html>

24 Новости. Таможни. Несопровождаемый багаж необходимо декларировать [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://customsonline.ru/4523-nesoprovozhdaemyy-bagazh-neobhodimo-deklarirovat.html>

25 Новости. Минтранста. Проход по «лицу» должен повысить удобство пассажиров и снизить расходы авиакомпаний [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/17/02/2021/602a97209a7947d41f3ef011](https://www.rbc.ru/technology_and_media/17/02/2021/602a97209a7947d41f3ef011)

26 Транспорт. Государственный сектор. Опыт автоматизации паспортного контроля в аэропортах [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://kiosksoft.ru/news/2016/02/17/avtomatizaciya-pasportnogo-kontrolya-v-aeroportah>