

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, специалист по ТО
ООО «РТП» «РТП-Челябинск»

_____ К.В. Иванова
_____ 2021 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, к.э.н.

_____ Е.А. Степанов
_____ 2021 г.

Анализ документов и сведений, применяемых при
декларировании товаров, перемещаемых воздушным видом
транспорта и пути их совершенствования для повышения
эффективности таможенного контроля

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 38.05.02.2021.615.ПЗ ВКР

Руководитель работы,
к.э.н, доцент

_____ И.Ю. Максимов
_____ 2021 г.

Автор работы
студент группы ЭУ-575

_____ М.А. Сдобников
_____ 2021 г.

Нормоконтролер
ст. преподаватель каф. там. дела

_____ А.В. Кардапольцева
_____ 2021 г.

Челябинск 2021

АННОТАЦИЯ

Сдобников М.А. «Анализ документов и сведений, применяемых при декларировании товаров, перемещаемых воздушным видом транспорта и пути их совершенствования для повышения эффективности таможенного контроля» – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ-575, 2021, 90 с., 3 ил., 4 табл., библиогр. список – 38 наим.

Актуальность темы выпускной квалификационной работы обусловлена анализом документов и сведений, применяемых при декларировании товаров, перемещаемых воздушным видом транспорта.

Предметом послужили особенности совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом.

Объект выпускной квалификационной работы – таможенное регулирование в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС воздушным транспортом.

Цель выпускной квалификационной работы – разработка рекомендаций по совершенствованию качества таможенных услуг и таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования в воздушных пунктах пропуска.

В выпускной квалификационной работе рассмотрены теоретические основы таможенного контроля товаров, перемещаемых воздушным транспортом, а также разработаны рекомендации по повышению эффективности проведения таможенных операций и таможенного контроля в данной области за счёт современных информационных технологий.

Результаты выпускной квалификационной работы имеют практическую значимость при осуществлении контроля таможенной стоимости товаров после выпуска.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	10
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ.....	12
1.1 Сущность и содержание таможенного контроля товаров, перемещаемых воздушным транспортом.....	12
1.2 Нормативно-правовое обеспечение таможенного контроля товаров, перемещаемых воздушным транспортом.	22
1.3 Проблемы при проведении таможенных операций и таможенного контроля товаров, перемещаемых воздушным транспортом на современном этапе	32
2 АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ	38
2.1 Статистика перемещаемых товаров через таможенную границу воздушным транспортом.....	38
2.2 Анализ статистики правонарушений и преступлений, выявляемых в рамках таможенного контроля товаров.....	43
2.3 Анализ показателей эффективности применения технологии предварительного информирования.....	55
3 РАЗРАБОТКА МЕТОДОВ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ И ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ	60
3.1 Разработка рекомендаций по повышению эффективности проведения таможенных операций и таможенного контроля за счёт современных информационных технологий	60

3.2 Разработка рекомендаций по совершенствованию качества таможенных услуг и таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования в воздушных пунктах пропуска	72
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	83
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	86

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Актуальность выбора темы обусловлена тем, что воздушный транспорт играет важную роль в экономике государств-членов ЕАЭС. В настоящее время прилагаются огромные усилия для улучшения функционирования его системы. И одним из приоритетных направлений таможенного законодательства стало развитие информационных технологий. А именно, поэтапное создание единой сети электронных таможен, использование технологии предварительного информирования, которое занимает среди мероприятий, направленных на упрощение таможенных процедур, и проведение форм таможенного контроля должностными лицами таможенных органов одно из важных мест.

Обозначенные выше обстоятельства позволили сформировать цель настоящего исследования и определить его основные задачи.

Цель выпускной квалификационной работы – выделение особенностей совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом, рассмотрение основных направлений совершенствования, а также проблемы развития в данной области.

Задачи работы:

- рассмотреть теоретические и нормативно-правовые аспекты совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом через таможенную границу ЕАЭС;
- провести анализ показателей эффективности деятельности таможенных органов при перемещении товаров, перемещаемых воздушным транспортом;
- рассмотреть основные направления совершенствования, а также проблемы развития таможенного регулирования в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС воздушным транспортом.

Объект выпускной квалификационной работы – таможенное регулирование в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС воздушным транспортом.

Предмет выпускной квалификационной работы – особенности совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом.

В процессе выполнения ВКР использовались методы экономического исследования: анализ, синтез, наблюдение и сбор фактов, системный подход и др.

Структура работы обусловлена целью и задачами исследования и включает в себя введение, три главы, заключение, библиографический список, приложение.

Результаты работы имеют практическую значимость и могут применяться участниками внешнеэкономической деятельности.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

1.1 Сущность и содержание таможенного контроля товаров, перемещаемых воздушным транспортом

Федеральная таможенная служба Российской Федерации уделяет пристальное внимание вопросам организации таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу, поскольку это является основой деятельности таможенных органов.

Перемещение товаров должно происходить в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами. Соблюдение законодательства является одним из условий процесса перемещения товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза, следовательно, и таможенного контроля.

Для понимания сущности и механизмов таможенного контроля товаров, перемещаемых воздушным транспортом через таможенную границу Евразийского экономического союза важно учитывать значение основных терминов и понятий, связанных с этими процессами. Для этого, необходимо ознакомиться с определениями следующих терминов, в целях более полного и объективного понимания сути данных процессов: вывоз товаров с таможенной территории Евразийского экономического союза, выпуск товаров, декларант, запреты и ограничения, иностранные товары, наличные денежные средства и др.

Исходя из предмета нашей работы, в первую очередь, необходимо дать определение понятию «воздушное судно», как одному из средств транспортировки товаров на территорию стран-членов Евразийского экономического союза, а также вывоза товаров с их территории. Под ним понимается летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды. Для него характерны высокие скорости, способность преодолевать большие расстояния. Он

используется, в первую очередь, для доставки срочных грузов и в труднодоступных районах.

Под определением «вывоз товаров с таможенной территории Евразийского экономического союза» понимается совершение действий, направленных на вывоз товаров с таможенной территории Союза любым способом, в том числе:

- пересылка в международных почтовых отправлениях;
- использование трубопроводного транспорта и линий электропередачи, включая пересечение таможенной границы Евразийского экономического союза.

От вывоза товаров следует отличать «выпуск товаров», под которым понимается действие таможенного органа, после совершения которого заинтересованные лица вправе использовать товары в соответствии с заявленной таможенной процедурой или в порядке и на условиях, которые установлены в отношении отдельных категорий товаров, не подлежащих помещению под таможенные процедуры. То есть, при выпуске товаров, не осуществляется их перемещение на территорию другого государства. Они возвращаются лицу, пересекающему границу Союза, которое может использовать его на территории государства-члена самостоятельно по своему назначению.

Таким заинтересованным лицом является «декларант», которое определяется в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза либо как лицо, которое декларирует товары, либо как лицо, от имени которого осуществляется декларирование товаров.

В отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Союза, применяются определенные запреты и ограничения, которые представляют собой следующий комплекс мер:

- меры нетарифного регулирования, в том числе вводимые в одностороннем порядке в соответствии с Договором о Союзе;
- меры технического регулирования;
- меры санитарного, ветеринарно-санитарного и карантинного фитосанитарного характера;

– меры экспортного контроля, (в том числе меры в отношении продукции военного назначения, и радиационные требования, установленные в соответствии законодательством государств - членов Евразийского экономического союза).

«Перемещение товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза», как необходимый элемент их реализации на территории государства члена, представляет собой ввоз товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза или вывоз товаров с таможенной территории Евразийского экономического союза. При этом, такое перемещение может быть как легальным, так и нелегальным, в целях дальнейшей реализации с получением максимальной прибыли, в обход законом государства - члена Евразийского экономического союза. В ТК ЕАЭС установлено, что перемещение товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза будет считаться незаконным в случаях, если такое перемещение было осуществлено:

– вне мест, через которые, в соответствии со статьей 10 ТК ЕАЭС, должно или может осуществляться перемещение товаров через таможенную границу Союза (а именно, пункты пропуска, либо иные места, определенные законодательством государств - членов);

– вне времени работы таможенных органов, находящихся в этих местах;

– с сокрытием от таможенного контроля;

– с недостоверным таможенным декларированием или недекларированием товаров;

– с использованием документов, содержащих недостоверные сведения о товарах, и (или) с использованием поддельных либо относящихся к другим товарам средств идентификации.

Под «товаром» в ТК ЕАЭС понимается любое движимое имущество, в том числе:

– валюта государств-членов;

– ценные бумаги и (или) валютные ценности;

- дорожные чеки, электрическая энергия;
- иные перемещаемые вещи, приравненные к недвижимому имуществу.

В данном случае следует отметить несколько важных моментов. Во-первых, в ТК ЕАЭС в качестве самостоятельного элемента определяется такая категория, как «наличные денежные средства», под которыми понимаются денежные знаки в виде банкнот и казначейских билетов, монет (за исключением монет из драгоценных металлов) находящиеся в обращении и являющиеся законным платежным средством в государствах-членах или государствах (группе государств), не являющихся членами Евразийского экономического союза, включая изъятые, либо изымаемые из обращения, но подлежащие обмену на находящиеся в обращении денежные знаки.

Анализируя данное определение можно заметить некоторое противопоставление его содержания понятию «товар», поскольку, в указанную категорию включаются только денежные средства государств-членов Евразийского экономического союза. Что автоматически подразумевает, что иностранные денежные средства не будут относиться к данной категории, иначе, как если бы они были заранее обменены на денежные средства одного из государств-членов. Во-вторых, в содержании «товар» главное внимание уделяется той или иной форме валютных средств, не давая исчерпывающего перечня таких предметов, которые могут являться товарами. В ТК ЕАЭС к категориям товаров отдельно отнесены «припасы» и «товары для личного пользования». Под «припасами» понимаются товары, которые необходимы для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания водных судов, воздушных судов и поездов в местах их стоянки и пути следования, за исключением запасных частей и оборудования или предназначенные для потребления и (или) использования пассажирами и членами экипажей водных, воздушных судов или пассажирами поездов и работниками поездных бригад, а также для раздачи или реализации таким лицам. «Товарами для личного пользования» в ТК ЕАЭС признаются товары, перемещаемые через таможенную границу Союза в

сопровождаемом или несопровождаемом багаже, путем пересылки в международных почтовых отправлениях либо иным способом и предназначенные исключительно для личных, семейных, домашних и иных нужд физических лиц, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. В-третьих, различается такая категория товаров, как «иностранные товары», то есть, товары, попадающие в одну из трех категорий:

- не являющиеся товарами Евразийского экономического союза;
- утратившие статус товаров;
- признанные иностранными товарами в соответствии с Таможенным кодексом

Евразийского экономического союза.

Неотъемлемым элементом таможенного контроля, как указано в ТК ЕАЭС, является «система двойного коридора». Данная система представляет собой упрощенную систему проведения таможенного контроля, позволяющая физическим лицам, следующим через таможенную границу Союза, осуществлять самостоятельный выбор между двумя специально обозначенными в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза коридорами: «красным», предназначенным для перемещения через таможенную границу Евразийского экономического союза в сопровождаемом багаже товаров для личного пользования, подлежащих таможенному декларированию, а также товаров, в отношении которых осуществляется таможенное декларирование по желанию физического лица и «зеленым», предназначенным для перемещения через таможенную границу Союза в сопровождаемом багаже товаров для личного пользования, не подлежащих таможенному декларированию.

Осуществление таможенного контроля – это одна из основных функций таможенной службы в любом государстве. Как отмечает Н.Н. Глаголева, таможенный контроль является важным элементом таможенного дела, а в целом – одним из базовых институтов любой экономики. Составить верное представление о роли данного института в государственном регулировании внешнеторговой деятельности можно исходя из стандартного правила 6.1 Киотской конвенции.

Согласно данного правила, все товары, независимо от того, облагаются ли они таможенными пошлинами и налогами, как ввозимые на таможенную территорию, так и вывозимые с нее подлежат таможенному контролю. Нарушения таможенного законодательства могут быть выявлены, непосредственно, на основе таможенного контроля, предпринятого должностными лицами таможенных органов.

В ТК ЕАЭС вопросам таможенного контроля уделяется большое внимание. Прежде всего, в ст. 2 ТК ЕАЭС установлено понятие таможенного контроля, согласно которого, это совокупность совершаемых таможенными органами действий, направленных на проверку и (или) обеспечение соблюдения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства государств–членов о таможенном регулировании.

Содержание данного понятия приведено в соответствии положениями Киотской конвенции, согласно которым, таможенный контроль направлен исключительно на обеспечение соблюдения таможенного законодательства, что способствует упорядочению функций государственных органов и способствует концентрации усилий таможенных органов на выполнении тех функций, которые могут быть осуществлены исключительно ими и отнесены к их компетенции в соответствии с установленным порядком.

Таможенный контроль можно классифицировать по нескольким основаниям. Так, А.В. Зубач предлагает следующую классификацию:

1. В зависимости от того объекта, на который направлен таможенный контроль, можно выделить:
 - таможенный контроль транспортных средств международных перевозок;
 - таможенный контроль товаров
2. В зависимости от направленности движения товаров различаются:
 - таможенный контроль товаров, ввозимых на территорию Евразийского экономического союза;
 - таможенный контроль товаров, вывозимых с территории Евразийского экономического союза.

3. По времени проведения таможенного контроля выделяют:

- предварительный таможенный контроль (осуществляется таможенными органами до ввоза товаров на территорию Евразийского экономического союза);
- текущий (осуществляемый после ввоза товаров и транспортных средств международных перевозок на территорию Евразийского экономического союза вплоть до их выпуска);
- последующий (осуществляется таможенными органами после утраты товарами статуса «находящиеся под таможенным контролем»).

Анализ различных точек зрения показал, что в настоящее время нет единства в понимании формы, метода, способа и вида таможенного контроля. Многие авторы отождествляют эти понятия, считают их взаимозаменяемыми, синонимами. В частности, к методам таможенного контроля К.А. Корняков относит:

- таможенный контроль, осуществляемый по прибытии товаров и транспортных средств в таможенный пункт;
- таможенный контроль, осуществляемый в процессе движения транспортного средства;
- сплошной таможенный контроль.

Помимо вышеуказанных, А.Н. Козырин называет и такой вид контроля, как «выборочный таможенный контроль», то есть такой контроль, необходимость которого определяется должностными лицами таможенных органов самостоятельно, в зависимости от ряда условий и факторов.

Подходя к определению понятия «таможенный контроль», можно выделить две группы признаков, характерных для него:

1. Сущностный признак (выражается в том, что таможенный контроль представляет собой деятельность, выраженную в форме дополнительных признаков).

2. Дополнительные признаки.

Дополнительные же признаки включают в себя следующее:

– данная деятельность осуществляется таможенными органами от имени государства;

– объект контроля – действия различных субъектов таможенных правоотношений;

– цель – предупреждение, выявление и пресечение нарушений таможенного законодательства;

– действия таможенных органов осуществляются на основе системы управления рисками и отличаются определенной гибкостью, в зависимости о характере ситуации.

Исходя из вышеуказанных признаков, «таможенный контроль» можно определить как деятельность, направленная на установление несоответствия деятельности различных субъектов таможенных правоотношений требованиям таможенного законодательства, а также на предупреждение, выявление и пресечение нарушений таможенного законодательства, осуществляемая в установленных законом рамках, с использованием системы управления рисками и на основании выбранной таможенной стратегии.

Таможенный контроль осуществляется на основе следующих принципов:

– принцип выборочности (при проведении таможенного контроля используются только те формы, которые позволят обеспечить соблюдение таможенного законодательства);

– принцип достаточности (выбранные формы и средства должны максимально эффективно обеспечить соблюдение таможенного законодательства, то есть, их должно быть достаточно для этого);

– принцип использования системы управления рисками;

– принцип взаимодействия таможенных органов с таможенными органами иностранных государств согласно с международными договорами, с другими контролирующими государственными органами, а также с непосредственными участниками деятельности внешнеэкономического масштаба;

– принцип использования системы управления рисками. Система управления рисками базируется на эффективном использовании имеющихся ресурсов органов таможенной службы для предупреждения нарушений таможенного законодательства таможенной службы и применяется для идентификации:

- товаров;
- транспортных средств в международной перевозочной практике;
- документов и лиц, подлежащих таможенному контролю;
- форм таможенного контроля, применяемых к таким товарам, а также степени реализации таможенного контроля.

При осуществлении таможенного контроля, уполномоченные органы и должностные лица преследуют следующие цели:

- выявлять с помощью различных форм контроля соответствие проведенных таможенных операций и действий таможенному законодательству;
- обеспечивать соблюдение физическими и юридическими лицами, участвующими в таможенной деятельности, установленных таможенных правил и процедур.

Достижение указанных целей обеспечивается через осуществление таможенными органами специального комплекса функций, среди которых выделяют:

- взимание таможенных пошлин, налогов и иных таможенных платежей;
- обеспечение в пределах своей компетенции экономической безопасности РФ, являющейся основой суверенитета государства;
- принятие мер по защите прав и интересов граждан, предприятий, учреждений и организаций при осуществлении таможенного дела;
- осуществление в пределах своей компетенции валютного контроля;
- участие в разработке мер экономической политики в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу РФ, и в реализации этих мер;

– обеспечение соблюдения разрешительного порядка перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу РФ;

– осуществление и совершенствование таможенного контроля и таможенного оформления, создание условий, способствующих ускорению товарооборота через таможенную границу РФ.

Объектами таможенного контроля являются перемещаемые через таможенную границу воздушным и другими видами транспорта товары, багаж, транспортные средства, в частности сопровождаемый багаж (в том числе и ручная кладь пассажиров и транспортных служащих), несопровождаемый багаж пассажиров и среднегабаритные грузовые упаковки, оформленный грузовой накладной, крупногабаритные грузы, содержащиеся в контейнерах, грузовых отсеках транспортных средств, на грузовых платформах и т.д. и документы, содержащие сведения о товарах, о субъектах таможенных операций и уплате ими таможенных пошлин, налогов (в том числе валюты), о транспортных средствах, а также другие сведения, предусмотренные ТК ЕАЭС.

Так же, таможенными органами и уполномоченными должностными лицами осуществляются контрольные действия в отношении конкретных физических лиц, но лишь в том случае, когда есть основания полагать, что они имеют при себе сокрытые товары или предметы, запрещенные к ввозу или вывозу, либо перемещаемые с нарушением таможенного законодательства и соответственно, такие предметы, как фактические, так и потенциальные объекты таможенных правонарушений или контрабанды.

Такой контроль в отношении пассажиров и членов экипажа воздушного судна, осуществляется исключительно в зонах таможенного контроля. Специальными объектами таможенного контроля являются так называемые средства идентификации, наложенные на документы, товары, предметы, транспортные средства и т.д., позволяющие установить или подтвердить полное совпадение уникальных признаков, характерных только для заявленных объектов, а также зоны

таможенного контроля, представляющие собой используемые для временного хранения товаров уполномоченными экономическими операторами, а также предназначенные для использования или используемые в качестве зон таможенного контроля:

- сооружения;
- помещения (части помещений) и открытые площадки (или их части), предназначенные для использования или используемые в качестве складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов, магазинов беспошлинной торговли.

При проведении таможенного контроля должностным лицам таможенных органов не требуется каких-либо разрешений, предписаний либо постановлений иных государственных органов государств-членов на его проведение.

1.2 Нормативно-правовое обеспечение таможенного контроля товаров, перемещаемых 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. Грузовые перевозки также осуществляются, но их доля невелика. В целом, воздушный транспорт перевозит скоропортящиеся продукты и особо ценные грузы, а также международную почту. 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%. В связи с этим актуальным становится вопрос о

перемещении товаров для личного пользования. В этом ключе, следует рассмотреть основные нормативно-правовые акты, так или иначе регулирующие таможенный контроль товаров, перемещаемых воздушным транспортом, а также таможенный контроль пассажирских перевозок. 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, карантина.

Законодательство Российской Федерации содержит достаточно много нормативно-правовых актов, так или иначе затрагивающие и регулирующих вопросы таможенного контроля над товарами, перемещаемыми воздушным транспортом. Так, статья 40 Воздушного кодекса Российской Федерации 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 Постановления Правительства Российской Федерации от 17.12.2009 № 1033 (ред. от 28.12.2020), государственное регулирование возложено на Федеральное Агентство Воздушного Транспорта (ФАВТ) при Министерстве транспорта и связи РФ, 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 пассажирских перевозок, осуществляемых воздушным транспортом, осуществляется Приказом ФТС России от 27 мая 2011 года № 1070 (ред. от 28.03.2012). Согласно данного Приказа, перевозчик обязан уведомить таможенные органы о прибытии на территорию Евразийского экономического союза посредством предоставления следующих документов:

- транспортные (перевозочные) документы;
- коммерческие документы на перевозимые товары;
- пассажирская ведомость (содержит сведения о количестве пассажиров на борту и перевозимом ими багаже;
- документ о бортовых припасах;
- грузовая ведомость (содержит сведения о товарах, перевозимых на борту воздушного судна).

Кроме того, перевозчик обязан предоставить в таможенный орган сведения, касающиеся наименования эксплуатанта судна, количестве членов экипажа, количестве пассажиров на судне и сведения о них, наименования товаров, номер грузовой накладной, номер рейса, маршрута полетов, наличии на борту судна почтовых отправок и др.

Основополагающим же актом, регламентирующим порядок таможенного контроля перевозки товаров, осуществляемой в том числе воздушным путем, является Таможенный кодекс Евразийского экономического союза.

Таможенному декларированию товаров посвящена глава 17 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза. Так, согласно ст. 104 ТК ЕАЭС таможенное декларирование производится в электронной форме или на бумажном носителе с использованием таможенной декларации.

Таможенное декларирование в письменной форме допускается:

- 1) при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита;

- 2) в отношении товаров для личного пользования;
- 3) в отношении товаров, пересылаемых в международных почтовых отправлениях;
- 4) в отношении транспортных средств международной перевозки;
- 5) при использовании в качестве таможенной декларации транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов, в том числе предусмотренных международными договорами государств-членов с третьей стороной.

В таможенной декларации указываются следующие сведения:

- сведения о товарах (их наименование, описание, товарный знак, происхождение товаров, страна-отправитель и др.);
- заявленная таможенная процедура;
- сведения о декларанте, таможенном отправителе и получателе товара, продавце и покупателе товаров;
- о транспортных средствах, с помощью которых осуществлялась международная перевозка товаров, а также их перевозка по территории Евразийского экономического союза.

Декларация подается до истечения срока временного хранения товаров, либо в иной установленный срок для товаров, ввозимых на территорию Союза, либо до их убытия для товаров, вывозимых с территории Союза.

Так же, отдельно следует рассмотреть и раздел V ТК ЕАЭС, посвященный перемещению через границы Евразийского экономического союза отдельных категорий товаров, а именно, товаров, предназначенных для личного пользования, припасов, международных почтовых отправлений.

Данные категории товаров рассматриваются нами по той причине, что именно они наиболее компактны для перемещения посредством использования воздушного транспорта, нежели иные категории, указанные в данном разделе.

Так, согласно ст. 257 ТК ЕАЭС, для перемещения товаров для личного пользования (а именно, их выпуском в местах прибытия на таможенную

территорию, либо убытия с таможенной территории), может применяться специальная система двойного коридора, о которой мы уже говорили ранее, включающая в себя «зеленый» коридор, предназначенный для перемещения физическими лицами в сопровождаемом багаже через таможенную границу не подлежащих таможенному декларированию товаров для личного пользования, но лишь при условии отсутствия у них несопровождаемого багажа и «красный» коридор, предназначенный для перемещения как вышеуказанных товаров, так товаров, в отношении которых, по желанию физического лица, осуществляется таможенное декларирование.

Требования, применяемые к обустройству системы двойного коридора в местах прибытия товаров на таможенную территорию и убытия с этой территории, ранее были утверждены Решением Комиссии Таможенного союза Евразийского экономического сообщества от 20 мая 2010 г. № 259, согласно которому, обязательно наличие графических символов, обозначающих места входа и выхода в «зеленый» и «красный» коридоры, как на русском, так и на английском языках и, в дополнение к ним, на каком-либо ином языке, а так же информационной зоной перед системой двойного коридора, с помощью которого любое лицо, пребывающее в аэропорт, сможет сделать свой выбор относительно того, какой именно коридор ему необходимо выбрать.

Помимо этого, Приказом ФТС России и Министерства Финансов Российской Федерации от 21 ноября 2018 года № 1884 определен перечень мест прибытия на таможенную территорию Таможенного союза или убытия с этой территории, в которых применяется система двойного коридора. В указанном перечне, как можно заметить, отсутствует Белгородская таможня, что на наш взгляд является не верным. Подробнее о причинах такой позиции нами будет сказано во второй главе.

Пока же, остановимся подробно на каждой из вышеперечисленных категорий товаров для личного пользования, в которую входят товары:

– доставляемые перевозчиком, либо переданные или передаваемые перевозчику по договору международной перевозки для целей фактического перемещения через

таможенную границу либо в адрес физического лица, либо от физического лица, не пересекавшего таможенную границу;

– перемещаемые в несопровожаемом багаже, то есть, переданные или передаваемые перевозчику по договору международной перевозки (транспортной экспедиции) для фактического перемещения через таможенную границу или доставляемые перевозчиком в адрес физического лица;

– стоимость и (или) количество которых превышают нормы перемещения, с освобождением от уплаты таможенных платежей;

– в отношении которых применяются запреты и ограничения.

В то же время, согласно ст. 260 ТК ЕАЭС, декларирование товаров для личного пользования физических лиц, не достигшего 16-летнего возраста, производится: лицом, его сопровождающим, а именно:

– одним из родителей данного лица;

– усыновителем, опекуном или попечителем этого лица;

– иным сопровождающим его лицом;

– представителем перевозчика при отсутствии сопровождающих лиц;

– руководителем группы, либо представителем перевозчика при организованном выезде или въезде группы несовершеннолетних лиц, находящихся без сопровождения родителей, усыновителей, опекунов или попечителей, иных лиц, указанных выше.

Согласно Решению Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21 апреля 2015 года №30 (ред. от 20.04.2021), к ввозу на территорию Евразийского экономического союза запрещены:

– служебное и гражданское оружие, его основные части и патроны к нему;

– наркотические средства, психотропные вещества и их прекурсоры (за исключением ограниченных количеств наркотических средств и психотропных веществ в виде лекарственных средств для личного применения по медицинским показаниям при наличии соответствующих документов, а также прекурсоров в

объемах, определенных законодательством государства - члена Евразийского экономического союза)

– этиловый спирт и алкогольная продукция общим объемом более 5 л на одно лицо, достигшее 18-летнего возраста;

– более 200 сигарет или 50 сигар, или 250 г табака, либо указанные изделия в наборе общим весом более 250 г на одно лицо, достигшее 18-летнего возраста.

Декларирование осуществляется физическими лицами при их следовании через таможенную границу одновременно с представлением товаров таможенному органу. Форма и порядок заполнения пассажирской таможенной декларации, определены Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 23.07.2019 N 124 (ред. от 12.01.2021), которое устанавливает, что:

– декларация заполняется гражданином либо от руки, либо с применением печатающих устройств электронной вычислительной техники;

– сведения, заявленные в декларации, могут быть изменены или дополнены до выпуска товаров с разрешения таможенного органа по мотивированному обращению декларанта;

– изменения и дополнения, вносимые в декларацию, не должны повлечь за собой необходимости изменять сведения, влияющие на определение размера сумм таможенных платежей и соблюдение запретов и ограничений.

Не подлежат письменному декларированию товары, за исключением транспортных средств, ввозимые на таможенную территорию ЕАЭС в сопровождаемом багаже товары для личного пользования (за исключением этилового спирта и неделимых товаров), перемещаемые воздушным транспортом, таможенная стоимость которых не превышает сумму, эквивалентную 10000 евро, и общий вес которых не превышает 50 кг. Для иных видов транспорта «ценовой лимит» значительно строже: таможенная стоимость не должна превышать сумму, эквивалентную 1500 евро, а общий вес товара ограничен все теми же 50 кг.

Для подтверждения стоимости товаров для личного пользования физическим лицом представляются оригиналы документов, на основании которых заявлена

стоимость товаров для личного пользования, а в отношении товаров для личного пользования, доставляемых перевозчиком – оригиналы документов либо их копии.

Перемещаются через таможенную границу с освобождением от уплаты таможенных платежей независимо от таможенной стоимости товары для личного пользования, ввозимые обратно в неизменном состоянии, за исключением изменений вследствие естественного износа или естественной убыли при нормальных условиях перевозки (транспортировки), хранения и (или) использования (эксплуатации) и при условии подтверждения их вывоза. Подтверждением вывоза указанных товаров может служить представленная таможенному органу пассажирская таможенная декларация, второй экземпляр которой с отметкой таможенного органа остается у лица, временно выезжающего за пределы таможенной территории Таможенного союза. В случае если лицо не может подтвердить вывоз таких товаров, они освобождаются от уплаты таможенных платежей при условии, что их таможенная стоимость и общий вес не превышают указанные выше показатели.

Необходимо отметить и о запрете ввоза в ручной клади, багаже и почтовых отправлениях для личного пользования физическими лицами подлежащих ветеринарному контролю товаров из третьих стран без разрешения и без ветеринарного сертификата страны отправления товара, за исключением ввоза до 5 кг включительно в расчете на физическое лицо готовой продукции животного происхождения в заводской упаковке, при условии благополучия в эпизоотическом отношении страны производителя указанного товара и страны вывоза. В Единый перечень товаров, подлежащих ветеринарному контролю (надзору), входят:

- мясо;
- пищевые мясные субпродукты;
- рыба;
- мед натуральный;
- пищевые продукты животного происхождения и иные товары.

Согласно ст. 281 ТК ЕАЭС, таможенное декларирование осуществляется в отношении припасов, либо ввозимых на территорию Евразийского экономического союза в целях их дальнейшего использования на территории Союза, либо вывозимых с территории Союза, при этом, товары Евразийского экономического союза, ввозимые или вывозимые в качестве припасов, сохраняют статус товаров, а иностранные товары, ввозимые или вывозимые в таком же качестве имеют тот же статус. Таможенное декларирование осуществляется в следующем порядке:

- для припасов, ввозимых на территорию Союза – в местах прибытия или завершения международной перевозки;

- для припасов, вывозимых с территории Союза – в местах убытия или начала международной перевозки;

- для товаров, ввозимых на территорию союза в качестве припасов или вывозимых в таком качестве – в таможенном органе, в регионе деятельности которого находится склад, в который были помещены такие товары.

В отношении международных почтовых отправок, ст. 285 ТК ЕАЭС установлено, что они выдаются специально назначенным оператором почтовой связи, но лишь в том случае, если данные отправления не попадают ни в одну из нижеследующих категорий:

- согласно актам Всемирного почтового союза, данные товары запрещены к почтовой пересылке;

- данные товары входят в перечень ограниченных к ввозу и вывозу товаров путем почтовых отправок, установленным Комиссией Евразийского экономического союза (а именно, любые виды оружия и их составные части, взрывчатые вещества, взрывные устройства, патогенные организмы, товары, подверженные быстрой порче, алкогольная продукция (в том числе и пиво), табачная продукция, драгоценные камни и природные алмазы (за исключением ювелирных изделий), наркотические средства, психотропные вещества и их прекурсоры, озоноразрушающие вещества, опасные отходы, ядовитые вещества).

Согласно ст. 286 ТК ЕАЭС, таможенные операции в отношении товаров, пересылаемых посредством международных почтовых отправлений, в том числе и таможенное декларирование, осуществляется таможенными органами в местах международного почтового обмена. При этом, в качестве декларации на такие товары могут использоваться документы, предусмотренные актами Всемирного почтового союза, но лишь в случаях, когда в отношении таких товаров отсутствует необходимость уплаты налогов и пошлин или в отношении таких товаров не предусмотрены запреты и ограничения, применяемые в целях защиты внутреннего рынка.

Кроме того, особое внимание следует обратить на ст. 377 и 378 ТК ЕАЭС, поскольку, данными статьями устанавливаются основные положения в отношении используемой таможенными органами и должностными лицами системы управления рисками, сущность которой была рассмотрена нами в предыдущем параграфе. Так, согласно ст. 378 ТК ЕАЭС, использование системы управления рисками осуществляется в целях:

- обеспечения эффективности осуществления таможенного контроля, в том числе и таможенного декларирования;
- создание условий для ускорения и упрощения перемещения товаров через таможенную границу Союза, в отношении которых не выявлена необходимость применения мер, направленных на минимизацию рисков связанных с ними рисков;
- обеспечения эффективного использования ресурсов таможенных органов.

Процесс же управления рисками, согласно в ст. 377 ТК ЕАЭС, включает в себя осуществление мероприятий, направленных на оценку риска, в том числе и описание его индикатора, выбор объектов в отношении которых будет осуществляться таможенный контроль, сбор и обработка информации об этих объектах, применение мер по минимизации рисков и проведение анализа и контроля результатов применения таких мер, разработка и утверждение профилей рисков.

Для подтверждения своих расходов по приобретению ввозимых товаров по низкой цене целесообразно сохранять чеки и иные документы, которые необходимо предъявить сотрудникам таможни при осуществлении ими таможенного контроля перемещаемых товаров. В соответствии с положениями ст. 267 ТК ЕАЭС, стоимость товаров для личного пользования заявляется в пассажирской таможенной декларации при таможенном декларировании товаров для личного пользования на основании стоимости, указанной в чеках, счетах, на бирках и ярлыках или в иных документах о приобретении таких товаров, содержащих сведения о стоимости товаров для личного пользования, за исключением товаров для личного пользования, пересылаемых в международных почтовых отправлениях, в отношении которых в качестве пассажирской таможенной декларации используются документы, предусмотренные актами Всемирного почтового союза и сопровождающие международные почтовые отправления.

Таким образом, граждане, планируя ввоз на таможенную территорию Евразийского экономического союза тех или иных товаров, должны внимательно ознакомиться с действующим законодательством. А именно, уточнить вес и таможенную стоимость товаров, относятся ли они к культурным ценностям, применяются ли в отношении товаров запреты и ограничения. Это позволит избежать привлечения к административной ответственности за нарушение таможенного законодательства.

1.3 Проблемы при проведении таможенных операций и таможенного контроля товаров, перемещаемых воздушным транспортом на современном этапе

Механизм таможенного контроля товаров для личного пользования физических лиц, перемещаемых посредством авиаперевозок, на сегодняшний день является устоявшимся, как с точки зрения законодательства, так и с точки зрения последовательности процедур его выполнения. Несмотря на то, что в некоторых аспектах данный механизм требует доработок и изменений, как с точки зрения

законодательства, так и с точки зрения исполнительных операций контроля, последние несколько лет данный процесс пребывает в стагнации и существенным образом не совершенствуется. В соответствии с этим, в контексте исследуемой темы работы целесообразно провести анализ и выявить основные проблемные места механизма таможенного контроля товаров, перемещаемых воздушным транспортом.

Несмотря на то, что правонарушения, происходящие в аэропортах, открытых для международного сообщения в условиях создания ЕАЭС, пресекаются, оформляются административные протоколы и постановления, возбуждаются уголовные дела, все это свидетельствует том, что применяемая система таможенного контроля недостаточно эффективна.

Проблемы заключаются в том, что постепенно увеличивается количество правонарушений и попыток провоза контрабанды.

Если вернуться к системе пропуска физических лиц, то можно кратко резюмировать вышесказанное.

1. Как и внутри государства, в аэропорту, который открыт для международного сообщения, со стороны правонарушителей способы сокрытия провозимых товаров стали более совершенными несмотря на то, что технологическое обеспечение таможенных органов также совершенствуются. В связи с тем, что таможенный сотрудник может, по своему усмотрению, проводить выборочный контроль, считаем, что это возможно только в том случае, если сотрудник имеет большой опыт работы именно в сфере таможенного контроля.

Считаем, что только достаточный опыт и самоуверенность сотрудника даст возможность организовать и проводить таможенный контроль оптимальным способом.

2. Кроме того, открытые данные о методах досмотра также дают возможность нарушителям, как в плане перевоза запрещенных средств, так и в плане кражи предметов из багажа пассажиров, использовать все более совершенные методы. Часто эти знания превосходят качество знаний, которыми обладают таможенные

сотрудники. Однако персонал аэропорта должен быть психологически и технологически готов к тому, что правонарушитель попытается провезти незадекларированный товар или нарушить другие статьи законодательства ЕАЭС.

3. Стоит отметить, что багаж пассажиров и их ручная кладь досматриваются без вскрытия багажа и клади, однако, как можно отметить из статистики правонарушений, это не дает уверенности в том, что при досмотре рентгенотелевизионные установки, применяемые в аэропорту, дают верный результат.

4. Кроме того, недостаточно эффективно проводится осмотр одежды, головных уборов и обуви. Это опять же видим из статистики по правонарушениям и провозу (попыток провоза) запрещенных товаров на территорию ЕАЭС. Дистанционный поиск, который проводится сотрудниками, с помощью металлоискателей, на наш взгляд, морально устарел. Это связано с тем, что на сегодняшний день физические лица могут иметь, кроме собственно металлических товаров, запрещенных к транспортировке, совершенно обычные для жизнедеятельности вещи, а в некоторых случаях поиск с помощью металлоискателя может причинить вред здоровью, если у гражданина имеется металлический имплантат.

5. Вопросы вызывает существующий на сегодняшний день оперативный досмотр, скорее, не самого существования, а условий применения. Оперативный досмотр, как мы отметили ранее, осуществляется в том случае, если при помощи вышеуказанных инструментов не были выявлены подозрительные предметы и вещества. При оперативном досмотре вскрываются ручная кладь и багаж, на предмет наличия веществ, перевозимых в качестве контрабанды.

В этом случае, при оперативном досмотре, который является правомерным действием со стороны таможенных сотрудников, невозможно досмотреть всех подозрительных лиц, однако не все подозрительные лица, по мнению сотрудника, являются правонарушителями, согласно законам психологии.

Таким образом, отсутствие у физического лица подозрительных предметов еще не означает, что необходим оперативный досмотр, который отнимает много времени.

Также таможенный сотрудник поступит и в случае оформления валюты, которая может быть незаконно перевезена при помощи международного рейса. Здесь также осуществляется выборочный контроль.

6. Кроме того, стоит отметить, что существование зеленого и красного коридора также наталкивает пассажиров не только на нежелание заполнять декларацию, но и на умышленное сокрытие товаров, которые подлежат декларированию. Этот факт также способствует тому, что правонарушения стали встречаться все чаще.

Итак, подведем итог. Проблемами осуществления таможенного контроля в аэропорту, который открыт для международного сообщения, являются следующие:

Неунифицированный метод досмотра багажа, ручной клади и самих физических лиц (по выбору) – нет единого подхода к досмотру определенного типа пассажиров (к примеру, направляющихся в какую-либо определенную страну, или по количеству перелетов за период и т.п.).

Неорганизованный таможенный контроль в действиях со стороны сотрудников аэропорта – выражается в разнице подходов со стороны сотрудников, к осуществлению таможенных процедур, иногда и откровенное нежелание осматривать багаж и пассажира.

Свободная пропускная система для пассажиров, которые должны перемещаться по зеленому коридору. Зная некоторые характеристики людей, особенно в том, что касается запрещенных товаров, нужно предвидеть, что физические лица, используя свой «зеленый» статус пытались и будут пытаться пронести незадекларированный товар, хотя при этом такие лица могут точно знать, что приносимый объект подлежит декларированию.

Выводы по главе 1. Таможенный контроль товаров, перемещаемых воздушным видом транспорта, представляет собой собирательное понятие,

содержащее комплекс контрольных мероприятий, отличающихся, в первую очередь, видом проверки и формой проведения.

Все лица на равных основаниях имеют право на перемещение товаров через таможенную границу с соблюдением положений, установленных таможенным законодательством государств-членов Евразийского экономического союза. Порядок перемещения товаров, предусмотренный главой 37 ТК ЕАЭС, применяется только в отношении физических лиц и только в отношении перемещаемых ими товаров, предназначенных для личных, семейных, домашних и иных не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд (для личного пользования).

Физические лица при перемещении товаров для личного пользования могут воспользоваться упрощенным, льготным порядком перемещения, который подразумевает либо полное освобождение от уплаты таможенных пошлин и налогов, либо уплату единой ставки, а также не предъявления отдельных требований к ввозимым товарам.

Для пересечения таможенной границы Евразийского экономического союза, физическому лицу необходимо заполнить таможенную декларацию, если у него имеется товар, подлежащий декларированию.

Во избежание привлечения к административной ответственности за перемещение товаров, подлежащих декларированию, но незадекларированных, физическому лицу, пересекающему таможенную границу Евразийского экономического союза, следует изучить действующее законодательство.

В некоторых случаях, используются устаревшие методы поиска запрещенных к перевозке предметов и веществ, которые не дают точных результатов, однако могут применяться «по привычке» (возможно, это такой особый психологический подход).

Таможенный контроль товаров, перемещаемых воздушным видом транспорта, является одним из важнейших и очень значимых процессов в сфере таможенного дела. Оценка таможенного контроля определяется с выделением следующих

базовых компонентов: цель контроля; субъекты контроля; объекты контроля; процедура контроля.

2 АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.1 Статистика перемещаемых товаров через таможенную границу воздушным транспортом

С созданием ЕАЭС евразийская интеграция вышла на этап, подразумевающий не только координацию таможенно-логистической политики, но и формирование единого транспортного пространства, создание евразийских транспортных коридоров, логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки.

На сегодняшний день в рамках ЕАЭС созданы предпосылки для формирования единого транспортного пространства. А именно в сфере воздушного транспорта формируется проект «Единое евразийское небо», направленный на формирование общего рынка авиационных услуг и единой зоны транспортировки товаров воздушным транспортом. В 2018 году государства-члены ЕАЭС приступили к постепенной либерализации воздушных перевозок. На начальном этапе предполагается создать модель виртуального «открытого неба», которая позволит авиакомпаниям расширить маршрутную сеть и увеличить загрузку своих самолетов. Иными словами, создание такой модели становится попыткой «виртуальной» либерализации авиаперевозок, когда система продаж становится общей, но физического открытия национальных рынков не происходит.

В связи с этим транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р) предусматривает реализацию мер, направленных на развитие и модернизацию аэродромной инфраструктуры, и ставит задачу созданию новой аэропортовой сети. Также были разработаны основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС в части воздушного транспорта, а также план мероприятий («дорожная

карта») по их реализации на 2018-2020 годы, (утв. Решением Евразийского межправительственного совета от 14 августа 2017 г. № 2).

Таким образом, рассмотрим основные показатели развития воздушного транспорта в ЕАЭС за период с 2016 по 2020 гг.

Таблица 1 – Основные показатели развития воздушного транспорта в ЕАЭС в период с 2016 по 2020 годы

Показатели развития воздушного транспорта в ЕАЭС	Год				
	2016	2017	2018	2019	2020
Грузооборот, млн. тонно-км	6 740,0	7 754,1	7 946,0	7 593,3	7 252,1
Пассажиروоборот, млрд. пассажиро-км	231 408, 7	279 923 ,3	309 598,4	347 890,3	165 229,7
Перевозки грузов, тыс. тонн	1 067,2	1 229,0	1 272,6	1 242,6	1 241,3
Перевозки пассажиров, млн. человек	100,3	119,5	131,7	145,5	77,7

Источник: официальный сайт Евразийской экономической комиссии

В связи с формированием Единого экономического пространства, а также формированием единого транспортного пространства грузооборот за последние 5 лет увеличился на 512 миллионов тонно-километров, что на 8% больше, чем в 2016 году. Но в связи с пандемией, вызванной коронавирусной инфекцией, в 2020 году значительно уменьшился пассажирооборот, а именно на 47, 5% по сравнению с 2019 годом.

Динамику физических объёмов экспорта и импорта товаров государств-членов ЕАЭС по видам транспорта за 2020 год характеризуют данные, приведённые в круговой диаграмме (рисунок 1).

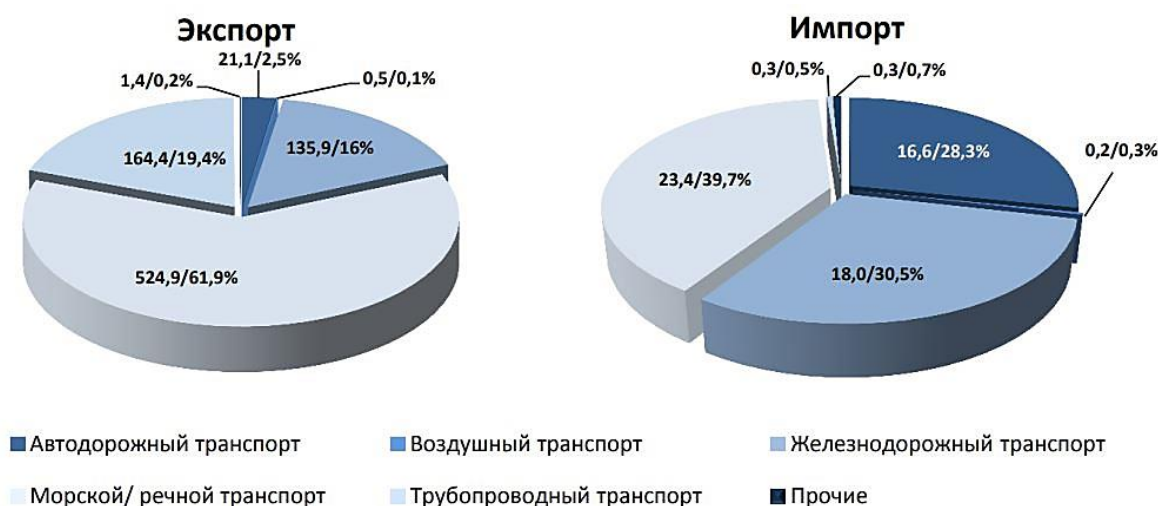


Рисунок 1 – Распределение экспорта и импорта товаров по видам транспорта (указаны: физический объем, млн. тонн / доля вида транспорта (по весу))

Основной объём экспортируемых государствами-членами ЕАЭС товаров перевозится морским/речным транспортом (61,9% физического объёма экспорта), трубопроводным (19,4%) и железнодорожным (16%) транспортом.

Импорт товаров осуществляется преимущественно морским/речным (39,7% физического объёма импорта), железнодорожным (30,5%) и автомобильным (28,3%) транспортом.

Ниже приведены необходимые данные таможенной статистики для более подробного анализа динамики физических объёмов экспорта и импорта товаров государств-членов ЕАЭС, перемещаемых воздушным транспортом (таблица 2, таблица 3).

Таблица 2 – Динамика физических объёмов импорта товаров государств-членов ЕАЭС, перемещаемых воздушным транспортом

Период	Объёмы импорта в соотв. году, тыс. тонн	Объёмы импорта по воздушному транспорту, тыс. тонн	Доля в грузообороте всех видов транспорта, %	Темп прироста, в % к предыдущему году
2018	88 999,3	226,9	0,3	107,6
2019	88 455,7	237,8	0,3	104,8
Январь-сентябрь 2020	58 836,1	156,6	0,3	92,3

Источник: данные статистики ЕАЭС

Таблица 3 – Динамика физических объёмов экспорта товаров государств-членов ЕАЭС, перемещаемых воздушным транспортом

Период	Объёмы экспорта в соотв. году, тыс. тонн	Объёмы экспорта по воздушному транспорту, тыс. тонн	Доля в грузообороте всех видов транспорта, %	Темп прироста, в % к предыдущему году
2018	1 181 464,3	1014,9	0,1	107,6
2019	1 188 922,2	871,6	0,1	-
Январь-сентябрь 2020	848 447,8	520,3	0,1	86,8

Источник: данные статистики ЕАЭС

Воздушный транспорт не является ведущим элементом транспортной системы ЕАЭС, но его доля в грузообороте всех видов транспорта по импорту на протяжении последних 3-х лет по импорту составила 0,3%; по объёмам экспорта доля в грузообороте воздушного транспорта составила 0,1 % за последние 3 года соответственно.

В связи с этим рассмотрим распределение по видам транспорта физических объёмов экспорта и импорта товаров в разрезе укрупнённых товарных групп за январь-сентябрь 2020 года (рисунок 2).

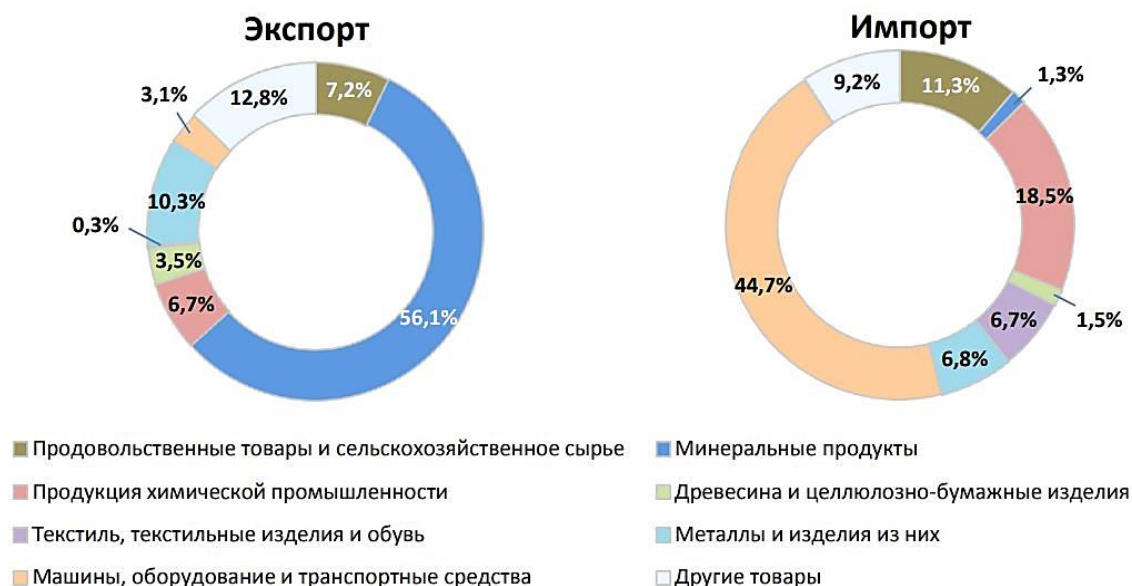


Рисунок 2 – Структура экспорта и импорта товаров во внешней торговле за январь – сентябрь 2020 года (в процентах к итогу по ЕАЭС)

В товарной структуре экспорта государств – членов ЕАЭС в третьи страны преобладают минеральные продукты (56,1% общего объема экспорта государств – членов ЕАЭС в третьи страны), металлы и изделия из них (10,3%), продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (7,2%). Более 80% этих товаров продает на внешнем рынке Российская Федерация.

Наибольшую долю в импорте занимают машины, оборудование и транспортные средства (44,7% совокупного импорта), продукция химической промышленности (18,5%), продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (11,3%). Более 80% объема закупок этих товаров за пределами ЕАЭС осуществляет Российская Федерация.

Основной объем внешнеторгового грузооборота государств – членов ЕАЭС в экспорте приходится на минеральные продукты (667,3 млн. тонн или 78,9%), в импорте – на продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (15,9 млн. тонн или 28,8%) и минеральные продукты (12,3 млн. тонн или 22,1%).

Итак, на сегодняшний день в рамках функционирования ЕАЭС созданы предпосылки для формирования единого транспортного пространства. В связи с формированием в сфере воздушного транспорта проекта «Единое евразийское небо», направленное на формирование общего рынка авиационных услуг и единой зоны транспортировки товаров воздушным транспортом, его роль в рамках ЕАЭС становится всё более актуальной. На данный момент воздушный транспорт не входит в число самых популярных средств международной перевозки товаров. По статистике, на его долю приходится наименьший объем грузоперевозок, однако темпы прироста, а также объем экспорта и импорта имеют положительную динамику, что несомненно говорит о том, что роль воздушного транспорта становится более значимой. Причина этому состоит в том, что авиатранспорт является одним из самых дорогих, но при этом быстрых способов транспортировки товаров, что даёт ему ряд преимуществ над остальным транспортом.

2.2 Анализ статистики правонарушений и преступлений, выявляемых в рамках таможенного контроля товаров

За нарушение таможенных правил перемещения товаров личного пользования воздушным транспортом физические лица несут ответственность в соответствии с законодательством государства – члена ЕАЭС.

В случае несогласия с действиями должностного лица таможенного органа физическое лицо имеет право обжаловать их в соответствии с законодательством государства-члена ЕАЭС.

В большинстве случаев за нарушения вышеупомянутого характера, соответствующие физические лица несут ответственность административного характера.

Законодательством предусмотрена административная ответственность за следующие деяния:

– не декларирование по установленной форме товаров, подлежащих таможенному декларированию – предусматривает наложением штрафа в размере от $\frac{1}{2}$ до двукратного размера стоимости товаров, явившихся предметами правонарушения, с их конфискацией или без таковой либо конфискации предметов административного правонарушения (ч. 1 ст. 16.2 КоАП РФ);

– сокрытие товаров от таможенного контроля путем использования тайников или иных способов, затрудняющих обнаружение товаров, либо путем придания 20 одним товарам вида других при перемещении их через таможенную границу – предусматривает наложением штрафа в размере от $\frac{1}{2}$ до двукратного размера стоимости товаров, явившихся предметами административного правонарушения, с их конфискацией или без таковой либо конфискации предметов правонарушения (ч. 1 ст. 16.2 КоАП РФ);

– недекларирование физическими лицами наличных денежных средств и (или) денежных инструментов, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС и подлежащих письменному декларированию, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния – предусматривает штраф в размере от $\frac{1}{2}$ до двукратной незадекларированной суммы наличных денежных средств и (или) стоимости денежных инструментов либо конфискации предмета правонарушения (ст. 16.4 КоАП РФ).

Однако при этом, в соответствии с ТК ЕАЭС нарушители установленного законодательства могут нести не только административную, а и уголовную ответственность. Согласно действующему законодательству ЕАЭС физические лица могут быть привлечены к уголовной ответственности при попытке перемещения воздушным транспортом в виде товаров личного пользования следующих объектов:

– наличных денежных средств и (или) денежных инструментов, совершенное в крупном (более 20 тыс. USD) и особо крупном размере (более 50 тыс. USD);

– сильнодействующих, ядовитых, отравляющих, взрывчатых, радиоактивных веществ, радиационных источников, ядерных материалов, огнестрельного оружия или его основных частей, взрывных устройств, боеприпасов, оружия массового поражения, средств его доставки, иного вооружения, иной военной техники;

– материалов и оборудования, которые могут быть использованы при создании оружия массового поражения, средств его доставки, иного вооружения, иной военной техники;

– стратегически важных товаров и ресурсов государства или культурных ценностей в крупном размере либо особо ценных диких животных и водных биологических ресурсов, принадлежащих к видам, занесенным в Красные книги ЕАЭС и (или) охраняемым международными договорами ЕАЭС, их частей и производных;

– наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов, растений, содержащих наркотические средства, психотропные вещества или их прекурсоры, либо их частей, содержащих наркотические средства, психотропные вещества или их прекурсоры, инструментов или оборудования, находящихся под специальным контролем и используемых для изготовления наркотических средств или психотропных веществ.

За попытку перемещения воздушным транспортом в виде товаров личного пользования с территории или на территорию ЕАЭС наличных денежных средств и (или) денежных инструментов, совершенное в крупном (более 20 тыс. USD) и особо крупном размере (более 50 тыс. USD), физическое лицо может быть обложено штрафом в объёме до 15-кратной суммы незаконно перемещенных наличных денежных средств, установленной ст. 200.1 УК РФ.

За попытку перемещения воздушным транспортом в виде товаров личного пользования с территории или на территорию ЕАЭС сильнодействующих, ядовитых, отравляющих, взрывчатых, радиоактивных веществ, радиационных источников, ядерных материалов и т. д., а так же стратегически важных товаров и ресурсов государства или культурных ценностей в крупном размере либо особо

ценных диких животных и т. д., в соответствии со ст. 226.1 УК РФ нарушителям грозит лишение свободы сроком до 12 лет.

За попытку перемещения воздушным транспортом в виде товаров личного пользования с территории или на территорию ЕАЭС наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов, растений, содержащих наркотические средства и т. д., физическое лицо, как правонарушитель в соответствии со ст. 229.1 УК РФ может быть приговорено до 20 лет лишения свободы.

Что касается видов правонарушения в таможенном деле, то согласно кодексу, нарушением таможенных правил считается такое противоправное действие/бездействие лица, которое выражается посягательством на установленный ТК ЕАЭС, Закон РФ «О таможенном тарифе», другие акты законодательства ЕАЭС по таможенному делу и международные договора такового. Проверку и контроль за исполнением закона возложен на сами таможенные органы стран ЕАЭС.

То есть, такими нарушениями таможенных правил выступают:

- 1) действие/бездействие лица, которое выражается посягательством на таможенный контроль, установленный Кодексом, Законом РФ «О таможенном тарифе» и другими законодательными актами и международными договорами;
- 2) действие/бездействие лица, которые путем рассмотрения классифицируются как посягательство на порядок перемещения (включая применение таможенных режимов) через таможенные границы ЕАЭС товаров и транспортных средств;
- 3) действие/бездействие лица, посягающего на порядок таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенные границы ЕАЭС;
- 4) действие/бездействие лица, квалифицирующиеся как нарушение порядка обложения таможенными платежами и уплаты их, предоставления таможенных льгот и пользования ими.

Сочетание таможенных правонарушений при наличии разных признаков или таможенных правонарушений в отдельности, формируют определенные составы нарушений таможенных правил.

Говоря о нарушении порядка производства таможенного оформления, мы понимаем:

– нарушение порядка таможенного оформления в начале и конце процедуры, несоблюдение временных, территориальных и иных особенностей производства таможенного оформления;

– упрощенный (формальный) порядок таможенного оформления и т.д.;

– неправомерные процедуры оформления товаров или транспортных средств, которые еще не прошли согласованное таможенное оформление или статус которых в процессе оформления изменился.

Рассматривая механизм реализации административной ответственности за нарушение правовых норм в сфере таможенного дела отметим, что административная ответственность представлена процессом реализации административно-правовых санкций, которые применяются уполномоченными органами или должностными лицами административных взысканий по отношению к субъектам административной ответственности, которые представлены классификацией: физические лица, должностные лица, юридические лица.

Рассмотрим поводы к возбуждению дела по административному правонарушению:

1) обнаружение достаточных оснований, данных, которые указывают на факт совершения административного правонарушения;

2) полученные данные, содержащие в себе данные, материалы, которые указывают на факт совершения административного нарушения (данные могут поступать от правоохранительных органов, государственных и органов местного самоуправления, общественных объединений);

3) полученные данные, сообщения СМИ или заявления от физических и юридических лиц, которые несут в себе информацию, указывающую на наличие факта административного правонарушения.

Чтобы четко определиться с перечнем административных правонарушений обратимся к ст. 16.1-16.23 КоАП РФ. В отношении этого перечня правонарушений, таможенный орган вправе и обязан возбудить дело об административном правонарушении, осуществить административное производство и рассмотреть дело об АП.

Наиболее опасный состав правонарушения таможенных норм и правил указан в ст. 16.1 КоАП РФ. Здесь состав правонарушения квалифицируется на границе с уголовным преступлением.

Расследование административных нарушений представлено в виде совокупности нормативов, требует времени на процессуальные действия должностных лиц таможенного органа, направленных фиксирование, процессуальное оформление, на определение всех условий и обстоятельств административного правонарушения.

Сроки проведения расследования по административным правонарушениям таможенного дела составляют около месяца, по окончании которого должен быть оформлен протокол об административном правонарушении или, в случае прекращения дела, постановление о прекращении дела об АП (п. 6 ст. 28.7 КоАП РФ).

Этот протокол, согласно статье 23.8 КоАП РФ, отправляется в течение суток должностному лицу, уполномоченному рассматривать дело об административном правонарушении. Таким лицом выступают начальник таможни или его заместитель, а в случае АП, совершенного физическим лицом - начальник таможенного поста.

Важная составляющая по делам об административных правонарушениях регистрируются в таможенных органах на уровне не ниже таможни. Административные правонарушения регистрируются в таможенном органе в

журнале учета, а затем подаются на регистрацию в Отдел административных расследований таможни.

Таким образом, обязательными признаками административного правонарушения должны быть противоправность, виновность и наказуемость. Для разграничения административного правонарушения от преступления обращается внимание на наличие/отсутствие в определении материального признака, который определяет степень общественной опасности противоправного деяния.

Наступление наказуемости является одним из существенных признаков административного правонарушения, который выражается в том, что только такое действие, как активная форма, и бездействие, как пассивная форма, считается административным правонарушением, за которое предусмотрена административная ответственность в виде одного из возможных наказаний.

Так как для определения правонарушения необходима информация обо всех составляющих его признаках, то состав административного правонарушения и является основанием для определения данного деяния как административного правонарушения.

Само нарушение считается явлением реальной действительности и обладает большим количеством признаков, которые подразделяются на отдельные элементы, с имеющимся юридическим значением или (в некоторых случаях) не имеющих такового. В случае с юридическим значением, состав подразделяется на конструктивный, имеющий обстоятельства дела и не входящие в состав, такие обстоятельства как смягчающие, отягчающие или вовсе исключаящие ответственность.

Значение расшифровки состава административного правонарушения имеет ведущее значение, поскольку оно помогает разграничить административное правонарушение от смежных (частично совпадающих) с ним административных правонарушений, а также преступлений.

Уплата таможенных платежей является обязательной для всех лиц на общих основаниях, а также выполнения ими других требований, которые предусмотрены

ТК ЕАЭС, после применение мер воздействия за нарушение таможенных правил. К таким лицам относят также военнослужащих и иных лиц, на которых распространяется действие дисциплинарных уставов. Административная ответственность налагается на всех лиц, на общих основаниях.

Основания для определения административной ответственности, влекут за собой определение формы вины. По Кодексу РФ об административных правонарушениях в статье 2.2 дается определение формы вины: посягательство на порядок действия таможенных норм и правил считается умышленным в том случае, если лицо, его совершившее, в полной мере осознавало нарушение этого порядка и весь противоправный характер своего действия или бездействия, могло спрогнозировать негативные последствия своих намерений, действий/бездействий или относилось к ним безразлично.

Однако тут же нужно заметить, что нарушение таможенных правил может быть признано совершенным по неосторожности в том случае, если лицо, его совершившее, могло спрогнозировать возможность наступления опасных последствий своего действия либо бездействия, однако было самонадеянно в расчете на то, что сможет предотвратить последствия, или вовсе не могло их спрогнозировать.

В главе 16 Кодекса РФ об административных правонарушениях, составы административных правонарушений не описывают особых требований в отношении формы вины физического лица, значит, правонарушения могут быть совершены этими лицами как умышленно, так и по неосторожности.

Методологический анализ составов нарушений таможенных правил позволяет заключить, что их невозможно рассматривать без знания и инкорпорирования норм той части Таможенного кодекса, которую обозначают как экономическую, а также разрабатываемых ФТС на основе ТК ЕАЭС, приказов, инструкций, указаний, посвященных этим проблемам. Обычно, основная часть составов предусматривает ответственность за совершенно конкретное действие (бездействие), посягающее на положения, закреплённые в разделах ТК ЕАЭС.

Приведем основания, раскрывающие объективную сторону правонарушения, предусмотренного ч. 1 рассматриваемой статьи:

– изменение порядка ввоза товаров и транспортных средств на таможенную территорию ЕАЭС, в обход специально созданных пунктов пропуска через Государственную границу;

– намеренное деяние, которое направлено на пересечение таможенной границы ЕАЭС при их убытии с таможенной территории ЕАЭС помимо пунктов пропуска через Государственную границу либо иных мест, установленных в соответствии с законодательством ЕАЭС о государственных границах, или вне времени работы таможенных органов либо без разрешения таможенного органа.

Согласно положению ТК ЕАЭС, руководство стран ЕАЭС имеет право определять пункты пропуска через Государственную границу для прибытия отдельных видов товаров. Административную ответственность в данном случае несут лица, которые сопровождают и осуществляющие перевозку товаров через таможенную границу ЕАЭС, нарушая при этом порядок прибытия и убытия. В данном случае, предметом правонарушения могут быть как товары, так и транспортные средства.

Ссылаясь на ст. 16.3 КоАП РФ, административное правонарушение, и влекущая за ним административная ответственность, выражается в несоблюдении установленных в соответствии с законодательством ЕАЭС о государственном регулировании внешнеторговой деятельности запретов или ограничений на ввоз товаров на таможенную территорию ЕАЭС или вывоз товаров с таможенной территории ЕАЭС. Части этой статьи предусматривают предусматривает ответственность за несоблюдение установленных запретов и (или) ограничений, не носящих экономического характера (часть 1) и носящих экономический характер (часть 2).

Ответственности подлежит лицо за совершение правонарушения (согласно ст. 16.3 КоАП РФ), в том случае, если был нарушен порядок и исполнение обязанности соблюдения установленных ТК ЕАЭС запретов и ограничений.

Отмечается в ст. 16.18 ч. 2 и такое условие, что физические лица должны ввести товары обратного ввоза на таможенную территорию ЕАЭС, которые квалифицировались как временно вывезенные, и подлежали, в соответствии с законодательством ЕАЭС, обязательному обратному ввозу. Если физическое лицо не выполнил это условие, то это непосредственно влечет наложение административного штрафа в размере стоимости товаров, явившихся предметами административного правонарушения.

Уголовно наказуемым в соответствии с действующим законодательством ЕАЭС является и уклонение от уплаты таможенных платежей (не декларирование) в таких случаях как:

– при попытке перемещения незадекларированных наличных денежных средств и (или) денежных инструментов в крупном размере, уголовным законодательством стран ЕАЭС предусмотрен штраф в размере от 100 тыс. до 500 тыс. рублей. Данное наказание так же может принять по решению суда форму заработной платы или иного дохода, осужденного за период от 1 до 3-х лет, либо же форму обязательных работ сроком до 480 часов, либо принудительных работ сроком до 2-х лет, либо лишением свободы на тот же срок;

– при попытке уклонения от уплаты «таможенных платежей», взимаемых с организации или физического лица, совершенное в особо крупном размере, либо совершенное группой лиц – предусматривается наложение штрафа в размере от 300 тыс. до 500 тыс. рублей или в размере.

Как и в предыдущем случае данное наказание может быть заменено по решению суда на выплату заработной платы или иного дохода осужденного за период от 2 до 3 лет, либо принудительными работами на срок до 5 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового, либо лишением свободы на срок до 5 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового.

В качестве статистики правонарушений и преступлений, выявляемых в рамках таможенного контроля товаров, перемещаемых воздушным транспортом, рассмотрим значимый и эффективный таможенный пост Аэропорт Внуково (грузовой) ввиду того, что основная нагрузка при воздушных перевозках приходится на московский авиаузел.

В соответствии с приказом ФТС России от 24 декабря 2018 г. № 2104 с 1 марта 2019 г. начал свою работу Авиационный таможенный пост (центр электронного декларирования), регион деятельности которого – Российская Федерация. Весь объём импортных и экспортных электронных деклараций на товары, таможенные операции в отношении которых совершаются в регионах деятельности Внуковской, Домодедовской и Шереметьевской таможен, сосредоточен на Авиационном таможенном посту (ЦЭД). При этом за таможенными постами Аэропорт Внуково (грузовой), Аэропорт Домодедово (грузовой), Аэропорт Шереметьево (грузовой) остались следующие полномочия:

- осуществление фактического контроля;
- совершение таможенных операций, предшествующих подаче ДТ (открытие и завершение таможенной процедуры таможенного транзита;
- помещение товаров на временное хранение, а также помещение под таможенные процедуры, отличные от выпуска для внутреннего потребления и экспорта).

Таможенный пост Аэропорт Внуково (грузовой) оформляет грузы, перемещаемые участниками внешнеэкономической деятельности через аэропорт Внуково.

Основным направлением деятельности поста является таможенное оформление грузов, происходящих и ввозимых в Россию из Турции. Приказом ФТС России № 2171 от 18 ноября 2010 года таможенный пост Аэропорт Внуково (грузовой) включен в перечень таможенных органов, в которых применяются специальные упрощения. Данные упрощения предусмотрены протоколом между Федеральной

таможенной службой России и Таможенным департаментом Турецкой Республики об упрощении таможенных процедур.

В 2019 году Внуковской таможней было возбуждено 2 235 дел об АП и предотвращено незаконное перемещение товаров и валюты на сумму 294 млн. рублей, что на 35% больше, чем в 2018 г. В структуре уголовных дел 75% занимают преступления, связанные с незаконным перемещением наличных денежных средств, наркотических средств и сильнодействующих веществ. Всего возбуждено 25 уголовных дел, что в два раза больше, чем в 2018 году. За этот же период было оформлено 2078 транзитных деклараций (далее ТД), из которых в электронном виде – 1500 ТД, а на бумажном носителе – 578 ТД (из которых 495 – международные почтовые отправления).

Также же было принято 104 решения по корректировке таможенной стоимости и довыскано 22 157 тысяч рублей при осуществлении контроля таможенной стоимости товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС (в том числе с использованием системы управления рисками).

Внуковской таможней при непосредственном участии таможенного поста Аэропорт Внуково (грузовой) внесено 40 предложений по разработке профилей рисков.

Правоохранительная деятельность во Внуковской таможне является одним из приоритетных направлений работы, и это обуславливается расположением таможни в авиационном пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В 2020 году в книге учета совершенных преступлений таможни зарегистрировано 105 сообщений о преступлениях. По результатам их рассмотрения возбуждено в 2020 году 12 уголовных дел.

В 2020 году таможней возбуждено 1441 дело об административных правонарушениях. Общее количество выявленных правонарушений по сравнению с 2019 годом уменьшилось на 64 %.

В отношении физических лиц наиболее часто возбуждаются дела об административном правонарушении (далее – АП) по статье 16.4 Кодексом об Административных Правонарушениях (далее – КоАП).

Всего по делам об АП, возбужденным таможенной, должностными лицами таможенного органа принято 1346 решений. Назначено штрафов на сумму 120,9 млн. руб.

Таким образом, в 2020 году возбуждено 12 уголовных дел, а также 1441 дело об АП. Наиболее распространенные виды нарушений таможенного законодательства в регионе деятельности поста – нарушение зоны таможенного контроля (ст. 16.5 КоАП РФ), недекларирование либо недостоверное декларирование товаров (ст. 16.2 КоАП РФ), нарушения порядка помещения товаров на хранение, порядка их хранения либо порядка совершения с ними операций (ст. 16.14 КоАП РФ), а также несоблюдение таможенной процедуры (заявление недостоверных сведений в декларации на товары либо представление недействительных документов – ст. 16.19 КоАП РФ).

Также рассмотрим практику принятия предварительных решений при использовании должностными лицами предварительной информации московского авиаузла.

2.3 Анализ показателей эффективности применения технологии предварительного информирования

В рамках решения задачи Подпрограммы по снижению административных барьеров и сокращению издержек участников ВЭД путем оптимизации процессов совершения таможенных операций в 2018 году ФТС России проведена следующая работа: утверждён порядок представления предварительной информации о товарах предполагаемых к ввозу на таможенную территорию евразийского экономического союза воздушным транспортом в соответствии с Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 24 апреля 2018 г. № 62 (ред. от 20.10.2020 № 128). По

итогах 2018 года доля рейсов, в отношении которых была подана предварительная информация, составила почти 99%.

Основными задачами предварительного информирования являются:

- упрощение таможенного контроля;
- сокращение времени таможенного оформления товаров и транспортных средств;
- минимизация рисков нарушений таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства государств-членов ЕАЭС;
- повышение оперативности принятия решений должностными лицами таможенных органов посредством предварительного определения товаров и транспортных средств, подлежащих таможенному контролю;
- создание эффективного механизма обеспечения безопасности России.

Воздушный транспорт в плане внедрения технологии предварительного информирования, – один из самых сложных.

Эксперимент по представлению добровольной предварительной информации о прибывающих грузах воздушным транспортом проводился с 2011 г. в таможенных аэропортах Дальневосточного таможенного управления, с 2012 г. в таможенных постах аэропортов Домодедово, Внуково, Шереметьево, с 2015 г. - аэропортах Пулково, Толмачево и городах Екатеринбург, Новосибирск. Красноярск.

Эксперимент по представлению предварительной информации о прибывающих грузах позволил выработать концепцию безбумажного совершения таможенных операций и позволило авиаперевозчикам, базирующимся в этих аэропортах, протестировать свои информационные системы, отработать алгоритм взаимодействия с государственными органами и оптимально выстроить технологический процесс при осуществлении авиаперевозок с обязательным предварительным информированием.

Поскольку все-таки основная нагрузка при воздушных перевозках приходится на московский авиаузел, рассмотрим показатели эффективности внедрения

обязательного предварительного информирования в аэропортах Внуково, Домодедово, Шереметьево.

Стопроцентных результатов в первый месяц смогла достичь Шереметьевская таможня по предварительному информированию в электронном виде. Однако, в Домодедовской таможне, как и во Внуковской результат составлял 90%.

Рассмотрим более подробно ситуацию во Внуковской таможне.

В первые 3 месяца, после введения обязательного предварительного информирования на авиационном транспорте, на таможенную территорию ЕАЭС в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Внуково (грузовой) прибыло 610 воздушных судов с товарными партиями, из которых предварительная информация о ввозимых товарах была представлена в 595 случаях. В остальных случаях предварительная информация не подавалась в связи с тем, что зарубежные авиакомпании столкнулись с отсутствием у них квалифицированного русскоязычного персонала. Однако, уже в первые месяцы ситуация изменилась, и теперь все авиаперевозчики в регионе деятельности поста представляют предварительную информацию в установленном порядке.

Таким образом, можно резюмировать, что результат 100% уже только для первых месяцев после внедрения предварительного информирования достаточно неплохой результат, поскольку по автомобильному транспорту в первый месяц предварительное информирование составляло 32%.

Также в этот же период были выявлены проблемы, которые были связаны не с авиакомпаниями, а с определенными аэропортами, у которых техническая оснащенность была настолько низка, что не позволяла формировать электронные данные, либо это процесс был достаточно длителен, и им проще было формировать бумажные носители. Это, в первую очередь, касалось среднеазиатских рейсов.

Заинтересованные лица в срок не ранее чем за 30 дней и не позднее чем в сроки, утвержденные отдельными решениями Коллегии Евразийской экономической комиссии, до ввоза на территорию Российской Федерации товаров и транспортных средств международной перевозки представляют в таможенные органы

Российской Федерации предварительную информацию в электронном виде с использованием информационных технологий электронного представления сведений. При перевозках товаров воздушным транспортом предварительная информация представляется не позднее чем за 2 часа до прибытия воздушного судна на таможенную территорию Евразийского экономического союза. В случае если длительность полета, выполняемого воздушным судном, составляет менее 2 часов 30 минут, предварительная информация представляется не позднее чем через 30 минут после фактического вылета воздушного судна из аэропорта вылета в аэропорт прибытия воздушного судна на таможенную территории Евразийского экономического союза

Итак, 2018 год прошел на авиационном транспорте под знаком системного перехода на безбумажное взаимодействие. Внедрение обязательной технологии предварительного информирования значительно повысило эффективность работы таможенных органов, а также облегчило прохождение таможенных формальностей на границе участникам внешнеэкономической деятельности. Со стороны таможенных органов значительно сокращается время совершения таможенных операций. Для авиакомпаний – оптимизируется процесс грузоперевозки. В конечном итоге это все приводит к большому сокращению времени ожидания товаров грузополучателями. Однако, из анализа практики работы с технологией предварительного информирования таможенных постов, а также из материалов Делового авиационного портала Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, рабочих встреч сотрудников таможенного блока Евразийской экономической комиссии с российскими авиаперевозчиками следует, что проблемные вопросы существуют как на этапе представления информации, так и при взаимодействии таможенных органов с перевозчиками, участниками ВЭД, иными заинтересованными лицами.

Выводы по главе 2. В ходе данной главы проведено исследование теоретико-правовых особенностей перемещения товаров личного пользования физическими лицами воздушным транспортом.

Результаты данного исследования показали, что основная сфера применения воздушного транспорта – пассажирские перевозки на расстояниях свыше тысячи километров. Перемещение товаров личного пользования физическими лицами с помощью воздушного транспорта осуществляется в виде сопровождения такового при пассажирских перевозках. В соответствии с этим, для организации безопасности полётов, а также соблюдения законодательства, действующего на территории того или иного государства в аэропортах международного сообщения, осуществляется несколько видов контроля пассажиров, а именно паспортный контроль, таможенный контроль и контроль безопасности (специальный контроль).

Особенности порядка и условий перемещения через таможенную границу ЕАЭС товаров для личного пользования регламентируются гл. 37 ТК ЕАЭС ст. 255 – 271. Данная законодательная основа определяет перечень товаров относящихся и не относящихся к товарам личного пользования, порядок декларирования, список товаров личного пользования подлежащих и не подлежащих декларированию, а также льготы, предоставляемые отдельным категориям физических лиц в соответствии с определёнными группами перемещаемых товаров личного пользования.

Что же касается привлечения выявленных правонарушителей к ответственности, в соответствии с действующим таможенным законодательством ЕАЭС, а также законодательством Российской Федерации, к последним может быть применена административная и уголовная ответственность. Помимо Таможенного кодекса ЕАЭС меры пресечения ответственности правонарушителей определяются нормами КоАП РФ и УК РФ.

Практика принятия предварительных решений при использовании должностными лицами предварительной информации позволяет не только ускорять, но и оптимизировать таможенные операции, повышать эффективность таможенного контроля.

3 РАЗРАБОТКА МЕТОДОВ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ И ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

3.1 Разработка рекомендаций по повышению эффективности проведения таможенных операций и таможенного контроля за счёт современных информационных технологий

При перемещении товаров воздушным транспортом (как при ввозе товаров на таможенную территорию Союза, так и при вывозе товаров таможенной территории Союза) с каждым годом становится все более актуальным вопрос совершенствования процесса предоставления государственных услуг таможенными органами в воздушных пунктах пропуска в связи со следующими обстоятельствами:

– увеличением объема международных перевозок товаров воздушным транспортом (2000 г. - 0,3 млн. т., 2012 г. - 0,7 млн. т., 2015 г. - 0,8 млн. т., 2018 г. – 1,01 млн. т.);

– скоростью перемещения товаров воздушными судами как важному фактору выбора данного способа перемещения товаров участниками ВЭД.

Несмотря на тот факт, что таможенные органы ЕАЭС постоянно прилагают усилия для повышения эффективности таможенного контроля товаров, в настоящее время возникает необходимость в выработке и реализации предложений по совершенствованию данного процесса.

Развитие интеграционных процессов на базе ЕАЭС обеспечивается непрерывным совершенствованием способов и технологий упрощения порядка перемещения товаров через таможенную границу, созданием современных и универсальных инструментов регулирования международного товарообмена, быстрой адаптации и адекватного реагирования на постоянно меняющуюся внешнеэкономическую среду.

Приказ ФТС РФ № 845 от 22.04.11 изменил порядок декларирования товаров в электронной форме и ознаменовал начало развития удаленного таможенного оформления грузов в России. В письме ФТС России № 01-11/14513 «О применении технологии удалённого выпуска товаров...» от 28.03.12 (ред. от 19.10.2018 № 01-11/66432) и приложения к нему даны пояснения к Федеральному закону.

Начиная с этого времени, участник ВЭД в ряде случаев имел право и возможность осуществить удаленную подачу и выпуск ДТ без фактического перемещения товаров с приграничного таможенного поста на внутренний. Схема таможенного оформления грузов через Центр электронного декларирования (далее – ЦЭД) имела свои сложности и ограничения, поэтому удаленный выпуск товаров не снискал ожидаемой популярности.

Окончательный переход от печатных и письменных форм к электронной системе декларирования произошел в России 1 января 2014 года.

Приказом Минфина РФ № 144н от 30.08.16 г. "Об утверждении Порядка использования Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов при таможенном контроле, таможенном декларировании и выпуске (отказе в выпуске) товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, в электронной форме» были утверждены единые форматы:

- предоставления сведений и документов в таможенную;
- учета, контроля и хранения информации в системе ФТС;
- обмена данными между участниками ВЭД и таможенными органами;
- доступа к сведениям для сотрудников таможенных подразделений и отделов.

Все ЦЭДы в составе электронных таможен будут работать по технологии удаленного выпуска. В июне 2018 года подписан Приказ ФТС России № 988 "О создании единой сети электронных таможен и ЦЭД" в котором:

- утвержден поэтапный план мероприятий по реформированию системы таможенных органов (дорожная карта);
- распределена ответственность подразделений таможни и должностных лиц за подготовку и проведение отдельных этапов преобразований;

– предусмотрено создание четкой структуры – взаимодействия электронных таможен, ЦЭД, таможен и таможенных постов фактического контроля при совершении таможенных операций.

В настоящее время в условиях концентрации процессов таможенного декларирования товаров в Авиационном таможенном посту (ЦЭД) совершается весь комплекс таможенных операций, связанных с декларированием товаров в электронном виде в соответствии с таможенными процедурами выпуска для внутреннего потребления и экспорта товаров, перемещаемых воздушным видом транспорта. Значительная часть таможенных операций происходит в автоматическом режиме, полностью без участия инспектора.

В мае комитетом РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО был инициирован опрос о работе центров электронного декларирования среди участников ВЭД. В опросе приняли участие таможенные представители – 86 респондентов, импортёры (60), экспортёры (26) и два уполномоченных экономических оператора.

Самое большое количество отрицательных оценок получил ЦЭД Московской области. Авиационный ЦЭД положительно и отрицательно оценили примерно одинаковое количество человек. Основная причина отрицательной оценки – трудно связаться с инспектором. Это говорит о том, что электронных сообщений недостаточно для взаимопонимания, а отсутствие обратной связи не позволяет бизнесу управлять своими логистическими процессами. Рассмотрим загруженность ЦЭДов в России (рисунок 3).

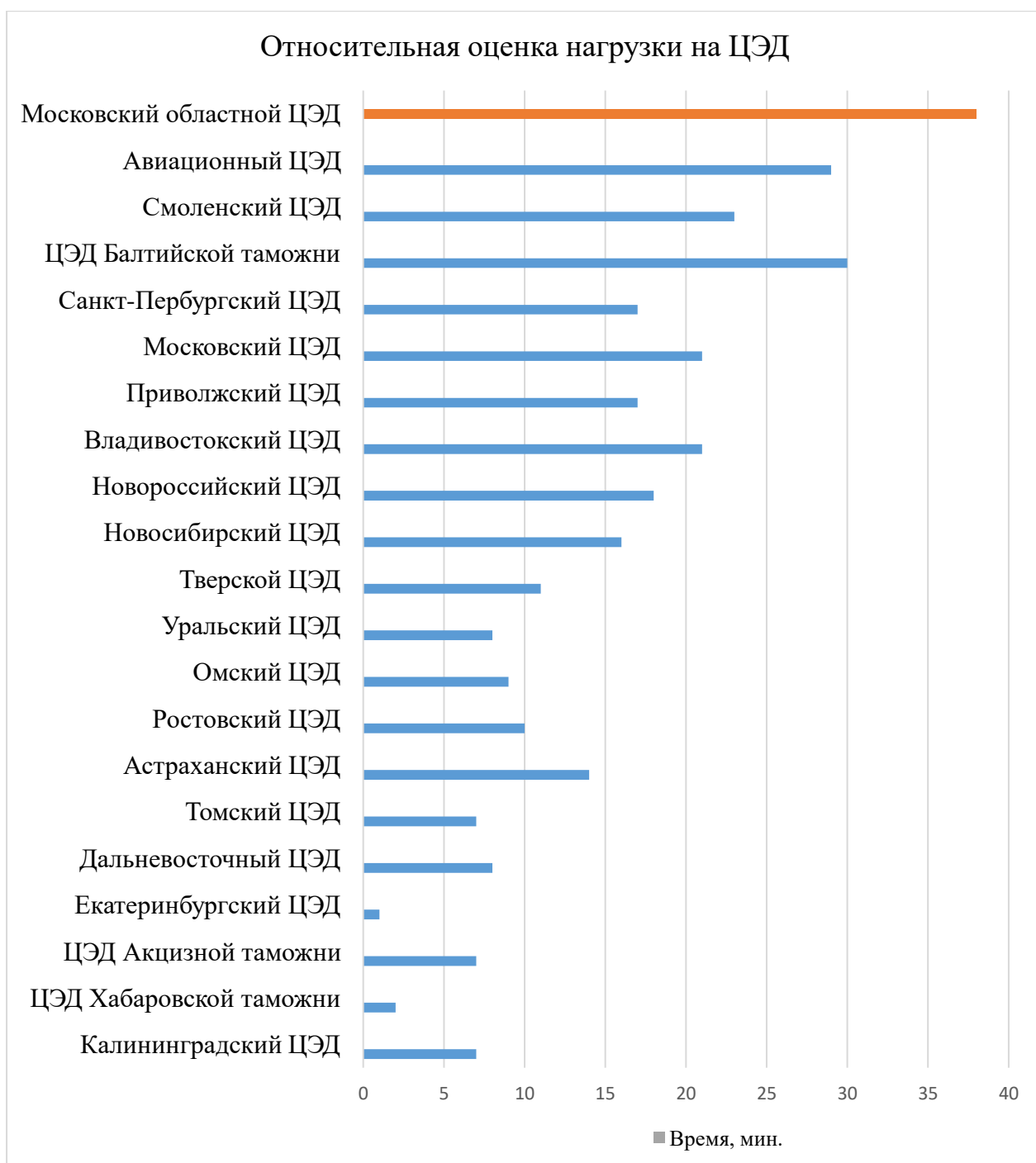


Рисунок 3 – Относительная оценка нагрузки на ЦЭД

Загруженность ЦЭДов также повлияла на результаты опроса. Максимальное время регистрации деклараций составляет до 40 минут, а минимальное до 5 минут. По загруженности в лидерах стоят ЦЭДы: Московский областной, Авиационный, Балтийской таможни.

Среди проблем также отмечалось, что «долго не проходит информация о выгрузке контейнера», «не заверен таможенный транзит». Можно предположить, что есть проблемы взаимодействия между ЦЭД и постом фактического контроля. Участник ВЭД выполняет свои обязанности, но инспектор какую-то информацию не видит и отказывает в регистрации.

Экспорт оформляется значительно быстрее – в основном в пределах четырёх часов. Что касается импорта, то четыре часа – большая редкость. В основном оформляется до 3-10 рабочих дней, причём это касается в первую очередь авиационного ЦЭД, поскольку на нем сосредоточен весь объем импортных и экспортных электронных деклараций на товары, таможенные операции в отношении которых совершаются в регионах деятельности Внуковской, Домодедовской и Шереметьевской таможен. При этом почти 40% респондентов получают уведомления о продлении сроков выпуска, а 33% его не получают. В сравнении с прошлым опросом, увеличились оба показателя. 28% участников опроса получают уведомления с нарушением. То есть более половины участников ВЭД испытывают недостаток коммуникации в случае продления срока выпуска.

Большой процент опрашиваемых также отмечает технические сбои в системе. Однако, к примеру в пиковые часы (с 11 до 15 ч) подается одномоментно 300-400 деклараций на товары, программные продукты работают в авральном режиме, что соответственно приводит к замедлению выпуска. При этом в будни подается более 3 тысяч деклараций на товары, а в воскресенье – всего около 300.

Однако, технические проблемы также возникают из-за некомпетентности или невнимательности декларанта. К примеру, ряд участников ВЭД постоянно допускают одни и те же ошибки при заполнении деклараций, некорректное заполнение граф ДТ приводит к прекращению авторегистрации, соответственно, декларация передается инспектору и так далее. На одну корректировку таможенной стоимости инспектор тратит от 30 минут до 4 часов, в результате замедляется выпуск по всему ЦЭДу.

Рассмотрим также более подробно основные проблемы использования технологии предварительного информирования участниками ВЭД.

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

Основной задачей предварительного информирования является заранее определять объекты, подлежащие таможенному контролю, за счет анализа предварительно поданной информации о ввозимых товарах и транспортных средствах в таможенную службу государства-члена ЕАЭС, на территории которого расположен пункт пропуска (не менее чем за 2 часа до планируемого ввоза товара на территорию ЕАЭС), с использованием системы управления рисками. Предварительная информация, поданная участниками внешнеэкономической деятельности в электронном виде, загружается в информационные системы таможенного органа и анализируется в автоматическом режиме, что значительно сокращает время документального оформления товаров и транспортных средств в пунктах пропуска. Технология предварительного информирования позволяет оптимизировать и ускорять таможенные операции, повышать эффективность таможенного контроля.

Предварительная информация о ввозимых товарах представляется авиаперевозчиком или иным лицом, действующим от его имени или по его поручению, в электронном виде таможенному посту, расположенному в воздушном пункте пропуска. После чего эта информация используется таможенным органом для принятия предварительных решений по выбору объектов, форм таможенного контроля до прибытия воздушного судна с товарами и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля до прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС, а также для подготовки решений о разгрузке воздушных судов. Кроме таможенного органа эту информацию используют иные

государственные контролирующие органы (Россельхознадзор, Роспотребнадзор) в рамках своих полномочий.

В целом внедрение эксперимента позволило авиаперевозчикам, базирующимся в этих аэропортах, протестировать свои информационные системы, отработать алгоритм взаимодействия с госорганами и оптимально выстроить технологический процесс при осуществлении авиаперевозок с обязательным предварительным информированием. Тем не менее, встречаются и проблемные моменты использования технологии предварительного информирования. Остановимся на некоторых из них.

Проблемным является вопрос определения в предварительном информировании кода товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС на уровне первых шести знаков. Информация о коде товара необходима для должного проведения автоматизированного таможенного контроля с использованием системы управления рисками.

При предварительном информировании авиакомпаний для пересылки в таможенный орган используют сведения в унифицированном виде из базы электронного отраслевого обмена. Сведений о коде товара ТН ВЭД ЕАЭС в стандартных документах перевозчика, предусмотренных международными договорами в области гражданской авиации (генеральной декларации, грузовой ведомости), нет. Только данные о воздушном судне, маршруте припасам, пассажирам, грузе. Следовательно, информация о коде товара должна готовиться и подаваться самим грузоотправителем при передаче документов на груз агентам авиаперевозок, что не определено Соглашением.

Проблемные вопросы появились и в связи с вступлением в силу ТК ЕАЭС. С переходом на новый таможенный кодекс, когда предварительное информирование переводится из разряда обременений в разряд упрощений для участников ВЭД, значение предварительных сведений меняется. Теперь предварительные сведения должны предоставить таможенным и иным контролирующим органам

дополнительные возможности для более качественного и оперативного решения стоящих перед ними задач.

Согласно п. 2 ст. 11 ТК ЕАЭС, предварительная информация должна включать две части. Одна часть, которая предусмотрена в обязательном порядке используется таможенными органами для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля

Вторая часть (факультативная), как определено п. 3 ст. 11 ТК ЕАЭС носит добровольный характер и представляется по желанию. Она может содержать сведения, необходимые для оформления таможенных операций, таких как уведомление о прибытии, помещение товаров на временное хранение, декларирование транзита и иных. Эта часть предварительной информации используется таможенными органами для ускорения совершения таможенных операций и оптимизации проведения таможенного контроля.

Обязательное представление сведений, содержащихся в факультативной части повысило бы эффективность предварительного информирования. Причем, если бы факультативный блок играл существенную роль только в случае представления информации в виде электронного документа (вследствие чего информация приобрела статус юридически значимого документа). По желанию участника ВЭД сведения из факультативного блока в данном случае могут быть автоматически преобразованы в уведомление о прибытии, транзитную декларацию, декларацию транспортного средства международной перевозки и др. В этом случае необходимо доработать форму для ввода предварительного информирования на портале ФТС России.

С 2017 г. согласно федеральному закону от 03.04.2017 № 52-3 (последняя редакция) Россия присоединилась к Монреальской конвенции 1999 г. об унификации правил международных воздушных перевозок. Переход к выполнению правил международных воздушных перевозок вызывает необходимость решения проблем безбумажного обмена электронными грузовыми

документами в международном стандарте e-Cargo для российских авиаперевозчиков.

Стандарт e-Cargo используется более чем в 120 странах на основании принципов, рекомендованных Европейской экономической комиссией ООН и применяемых Всемирными торговой и таможенной организациями.

Безбумажная технология e-Cargo включает следующие элементы: оформление грузовой перевозки без выпуска бумажной грузовой накладной, создание и движение коммерческих, транспортных и таможенных документов в виде электронных сообщений (e-Freight), заключение двусторонних и многосторонних соглашений в электронном виде с использованием электронно-цифровой подписи.

Элемент стандарта e-Freight: предполагает полный отказ от бумажных документов; при этом электронный документ является подлинником, заверяется электронно-цифровой подписью. имеет полную юридическую силу. не имеет бумажных аналогов. Это принципиально отличает его от технологии электронного предварительного информирования, которая ускоряет процесс оформления груза, но в конечном итоге не отменяет документа на бумаге. Электронный документ формируется логистическим оператором, позволяет оформлять груз на любом виде транспорта и действует от начала до конца перевозки. Данный стандарт предполагает введение единого формата документов на груз и обмена электронными данными, который применяется во всей логистической цепочке перемещения грузов воздушным транспортом.

Международной ассоциацией воздушного транспорта с июля 2012 г. проведено порядка 150 тестовых рейсов в аэропортах Шереметьево, Домодедово, Толмачево, Емельяново с безбумажным взаимодействием между авиакомпанией и таможенными органами (e-Freight), в результате которых авиакомпании получали решения по перевозимому транзитному грузу ещё до прибытия воздушного судна в аэропорт. Опыт работы таможен в этих аэропортах показывает, что дальнейшая организация предварительного информирования на авиатранспорте должна

осуществляться с использованием международного стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых воздушных перевозок e-Freight.

Стандарт e-Freight позволяет организовать безбумажный электронный обмен документами, осуществляемый между участниками грузовой перевозки и с представителями контрольно-надзорных органов государственной власти в пунктах пропуска по маршруту следования груза синхронизированный с физическим потоком грузов; позволяет отслеживать перемещение грузов «от двери до двери» вне зависимости от вида транспорта и количества перевалок. Все данные, необходимые участникам процесса перевозки грузов, поступают и обрабатываются в электронном виде и автоматически передаются дальнейшим участникам перевозки.

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

Обработка поступающей предварительной информации о товарах, перемещаемых воздушным транспортом, проводится с помощью комплекса программных средств таможенного контроля в воздушном пункте пропуска (далее – КПС «АвиаПП»).

Областью применения КПС «АвиаПП» является автоматизация деятельности должностных лиц воздушного пункта пропуска в части таможенного оформления прибытия убытия грузов и воздушных судов на (с) таможенную(-ой) территорию (-ии) Российской Федерации. В список функциональных задач КПС «АвиаПП» также включено проведение форматного и структурного контроля вводимых данных, передача при помощи технологической транспортной подсистемы — Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов

данных в комплекс программных средств «Центр обработки данных» функционирующий на уровне региональных таможенных управлений, выявление товаров, подлежащих ветеринарному, фитосанитарному и санитарно-карантинному видам контроля, и регистрация результатов проведения и формирование актов этих видов контроля и ряд других задач, связанных с учетом перемещаемых через границу товаров, транспортных средств физических лиц для таможенного контроля в пунктах пропуска.

Доступ к КПС имеют только должностные лица таможенного органа и, как следствие, другие участники транспортно-логистического процесса не знают, какое решение и когда примет тот или иной госорган или аэропортовая служба.

Таким образом, информационное взаимодействие между участниками процесса перевозки товаров воздушным транспортом — авиаперевозчиками, таможенными и иными государственными контрольными органами — в КПС «АвиаПП» не обеспечивается, тем самым нарушаются принципы организации предварительного информирования.

Переход к новой информационной системе, обеспечивающей автоматизацию отдельных операций процессов межведомственного информационного взаимодействия между участниками воздушных перевозок, реализуется путем создания единого информационного пространства с элементами механизма «одного окна».

При введении принципа «одного окна» российское законодательство руководствовалось принципом «единого окна», основанном на рекомендациях Европейской экономической комиссии. Этот принцип подразумевает применение систем электронного обмена данными, управления рисками и предварительного (до прибытия товаров) уведомления, ориентированных на сокращение сроков очистки и выпуска товаров.

В соответствии с Рекомендациями и руководящими принципами по созданию механизма «единого окна» для улучшения эффективного обмена информацией между торговыми организациями и государственными органами, под «единым

окном» понимается: «механизм, позволяющий сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований. Если информация имеет электронный формат, то отдельные элементы данных должны представляться только один раз».

Реализация механизма «единого окна» существенно расширяет задачи представления предварительной информации таможенным органам и, как следствие, требует изменить существующую схему технологии предварительного информирования. В апреле 2014 г. президентами стран ЕАЭС было подписано решение № 23 о внедрении стандарта e-Freight и платформы «единого окна» до 2020 г.

Исходя из анализа вышеизложенных проблем, можно сделать вывод о том, что реализуемая сегодня технология предварительного информирования для воздушного транспорта в полной мере не решает задачу ускорения процесса оформления и выпуска товаров. Поэтому необходимо проводить комплексные мероприятия как по доработке самой технологии предварительного информирования, так и по элементам по всей логистической цепочке авиаперевозок. В рамках перехода воздушного транспорта на безбумажный документооборот электронными грузовыми документами по международному стандарту e-Cargo таможенными органами должны быть доработаны программные средства и вся нормативная база которая касается предварительного информирования.

Таким образом, только при условии модернизации как законодательной (принятие изменений в действующие законодательные акты по предварительному информированию), так и технической (доработка информационных систем таможенных органов) базы технологии предварительного информирования возможно планировать работу всех органов исполнительной власти, осуществляющих контрольные функции в пунктах пропуска. организовывать эффективное взаимодействие с участниками ВЭД и лицами, предоставляющими им

услуги, а также проводить предварительную проверку данной информации, что сокращает срок проведения контрольных операций в аэропортах.

3.2 Разработка рекомендаций по совершенствованию качества таможенных услуг и таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования в воздушных пунктах пропуска

В современных условиях одним из ключевых инструментов сохранения экономической стабильности государства является сбалансированная и согласованная таможенная политика, ориентированная на решение следующих основных задач:

1) защита национальной безопасности государств-членов, жизни и здоровья человека, животного и растительного мира, окружающей среды;

2) создание условий для ускорения и упрощения перемещения товаров через таможенную границу Союза;

3) обеспечение исполнения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования, иных международных договоров и актов, составляющих право Союза, законодательства государств-членов о таможенном регулировании, а также законодательства государств-членов, контроль за соблюдением которого возложен на таможенные органы.

Реализация таможенной политики предполагает проведение комплекса взаимосвязанных мероприятий, основное содержание которых предусмотрено в Распоряжении Правительства РФ от 23 мая 2020 года №1388-р «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года».

Положения Стратегии соотносятся со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации до 2030 года, с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, Основными направлениями внешнеэкономической политики Российской Федерации до 2030 года, стратегией внешнеэкономического развития Российской Федерации до 2030 года, Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года,

Стратегией инновационного развития Российской Федерации за период до 2030 года и Стратегией государственной антинаркотической политики Российской Федерации до 2030 года.

Выполнение этих мероприятий нацелено, в основном, на создание необходимой для выполнения поставленных задач и в то же время достаточно гибкой таможенной инфраструктуры. Основу функционирования создаваемой инфраструктуры составляет единое информационное пространство таможенных органов, эффективность формирования которого предполагает совершенствование систем сбора и обработки таможенной информации, повышение полноты и достоверности информации в базах данных, распределенных по территории России.

В стратегии развития таможенной службы установлена единая система приоритетов и целевых ориентиров с учетом экономических преобразований и внешнеполитических интересов Российской Федерации, определены направления развития таможенных органов, основными из которых являются:

- осуществление таможенных операций и таможенных процедур в рамках функционирования ЕАЭС, включая меры по минимизации фискальных рисков в связи с кардинальным упрощением таможенных процедур;

- организация взаимодействия ФТС России и ФНС России, в том числе создание системы единого механизма администрирования таможенных, налоговых и иных платежей;

- реализация механизмов «прослеживаемости» движения товаров во внешней и взаимной торговле ЕАЭС;

- внедрение лучших мировых практик таможенного администрирования («электронная таможня», механизма «единого окна» и др.), инструментов и рекомендаций ВТамО в области управления рисками, организации таможенного контроля после выпуска товаров, обеспечения полного, своевременного и правомерного сбора таможенных платежей;

- совершенствование правоохранительной деятельности (борьба с наркотрафиком, контрабандой оружия стратегически важных товаров и ресурсов или культурных ценностей либо особо ценных диких животных и водных биологических ресурсов, экстремистскими проявлениями, участие в противодействии терроризму, борьба с экономическими преступлениями, административными правонарушениями и незаконными валютными операциями);
- совершенствование обеспечения соблюдения запретов и ограничений;
- развитие кадрового потенциала и материально-технической базы ФТС России;
- развитие международного сотрудничества.

Воздушный транспорт играет важную роль в экономике государств-членов ЕАЭС. В настоящее время прилагаются огромные усилия для улучшения функционирования его системы как в рамках РФ О транспортная стратегия до 2030 года, так и в рамках ЕАЭС – Распоряжение Правительства РФ от 29 июня 2012 г. № 1125-р О плане мероприятий («дорожной карте») «Совершенствование таможенного администрирования» (ред. от 28.11.2017 г. № 2649-р).

В Распоряжении Правительства РФ от 29 июня 2012 г. № 1125-р О плане мероприятий («дорожной карте») «Совершенствование таможенного администрирования» (ред. от 28.11.2017 г. № 2649-р) предлагается усовершенствовать таможенные операции и таможенные процедуры, сделать их более простыми, быстрыми, прозрачными, менее затратными с одновременным повышением эффективности таможенного контроля за счет применения современных информационных технологий и смещения акцентов таможенного контроля на этап после выпуска товаров. «Дорожная карта» призвана упростить порядок перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС при их ввозе в РФ и вывозе из РФ. Ее целями являются:

- сокращение количества документов, требуемых для совершения таможенных операций и таможенных процедур при ввозе товаров и транспортных средств в РФ и их вывозе из РФ;

– сокращение сроков подготовки и получения документов, необходимых для завершения процедур экспорта и импорта товаров;

– сокращение сроков прохождения всех процедур, связанных с ввозом товаров и транспортных средств в РФ и их вывозом из РФ:

– сокращение доли теневого оборота импортных товаров на российском рынке:

– внедрение технологий таможенного декларирования и выпуска товаров, позволяющих сократить сроки прохождения административных процедур в связи с ввозом товаров и транспортных средств в РФ и их вывозом из РФ до минимальных значений.

В качестве контрольных показателей успешной реализации "дорожной карты" был выбран рейтинг Doing Business, подготавливаемый Всемирным банком на ежегодной основе. Целевым ориентиром в соответствии с данным рейтингом выбрано включение России в двадцатку лучших стран (таблица 4).

Таблица 4 – Контрольные показатели реализации "дорожной карты"

Показатели	Единица	2012	2015	2018
	измерения	год	год	год
Позиция в рейтинге Doing business по показателю "Международная торговля"		160	79	17
Импорт				
Количество документов, требуемых для пропуска товара через границу	штук	10	6	4
Срок подготовки документов, необходимых для прохождения всех процедур, связанных с перемещением товара через границу	дней	25	15	7

Окончание таблицы 4.

Показатели	Единица измерения	2012 год	2015 год	2018 год
Срок прохождения таможенных операций и таможенных процедур для товаров, которые не подлежат дополнительным видам государственного контроля и не идентифицированы как рисковые товары, требующие дополнительной проверки	часов	96	24	2
Экспорт				
Количество документов, требуемых для пропуска товара через границу	штук	8	6	4
Срок подготовки документов, необходимых для прохождения всех процедур, связанных с перемещением товара через границу	дней	25	15	7
Срок прохождения таможенных операций и таможенных процедур для товаров, которые не идентифицированы как рисковые товары, требующие дополнительной проверки	часов	72	24	2

Источник: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 июня 2012 г. N 1125-р

Контрольные показатели «Дорожной карты» действительно являются успешными, за 6 лет количество документов, требуемых для пропуска товара через границу уменьшилось до 4, в сравнении с 2012 годом (8 — по импорту и 10 по экспорту), также существенно сократился срок подготовки документов, необходимых для прохождения всех процедур, связанных с перемещением товара через границу с 25 дней до 7 дней, а также сократился срок прохождения

таможенных операций и таможенных процедур с 96 часов по импорту и с 72 часов по экспорту до 2 часов.

Согласно тенденциям времени технологии все больше исключают человеческий фактор, однако с формированием электронных таможен возник и ряд проблем. Недостаток коммуникации между участниками ВЭД и таможенными органами, неравномерное распределение нагрузки между Центрами электронного декларирования, проблемы взаимодействия между ЦЭД и постом фактического контроля, сбои информационной системы – все выявленные проблемы имеют большей частью технический характер. Выходящая из строя техника, значительно увеличивает время таможенной проверки и, следовательно, происходит накопление товаров, которые не успели вовремя проверить. Любая система, техника имеет свои недоработки и нуждается в постоянном контроле человека. Это становится одной из проблем простоя груза. Данная проблема решается достаточным финансированием. Приобретение новых, более экономичных технических и технологических систем существенно бы снизило затраты и себестоимость на обслуживание перевозок, а также обеспечило уменьшение времени, затраченного для таможенной проверки товаров.

На сегодняшний день практически все инновационные таможенные технологии, рекомендованные Всемирной таможенной организацией, такие как предварительное информирование и декларирование, электронное декларирование и удаленный выпуск, таможенный контроль, основанный на управлении рисками, трансграничный информационный обмен в системах «таможня – таможня» и «таможня – бизнес», повсеместно внедряются таможенными органами. Вместе с тем, применяемые методы и средства зачастую не в полной мере эффективны и соответствуют задачам, поставленным Федеральной таможенной службой.

Использование электронного декларирования в качестве инновационной меры не дает должного эффективного результата. Электронная декларация, попадая в информационные системы таможенных органов, проходит автоматическую проверку на соблюдение условий принятия, наличие и списание денежных средств,

анализ применения системы управления рисками. Это позволяет снять с декларанта и инспектора работу по предоставлению и проверке информации. Необходимость запроса дополнительных документов в данном случае должно определяться исключительно системой управления рисками. Данная процедура требует дополнительной правовой защиты инспектора, с него должна быть снята ответственность за неприменение инициативной проверки дополнительно к предложенной компьютером, либо инициатива должна быть строго регламентирована и ограничена. Такие возможности появятся только при наличии полномасштабной реализации принципа «одного окна», когда представление документов и сведений одному государственному органу будет означать его доступность для остальных государственных органов.

Принцип «одного окна» реализуется таможней на государственной границе с 2006 года. Однако очереди в пунктах пропуска (там, где это «окно» работает) не сократились. Среди причин задержки можно назвать:

- громоздкие процедуры таможенного контроля (несмотря на представленную предварительную информацию при прибытии на пункт пропуска, грузоперевозчик попадает в общую очередь и проходит все виды контроля);

- преимущественно бумажный документооборот (кроме представленной в электронном виде предварительной информации, повторно представляется та же информация грузоперевозчиком в бумажном виде);

- ведомственная автоматизация (вся запрашиваемая информация повторяется в 30 %, однако в каждый государственный контрольный орган она представляется отдельно).

Российский принцип «единого окна» является европейским прототипом. В Европе при реализации данного принципа гармонизируется состав документов и сведений, создается единый документ для всех государственных контрольных органов, документы принимают все контрольные службы из единого окна и данные из «единого окна» используются всеми службами. В России же одновременно с электронным вариантом сохраняется бумажный документооборот, и в одном окне

работает только одна служба. Реализация данного принципа требует проведение анализа и гармонизации данных, внесение поправок в законодательство, доработки программных и технических средств. Таким образом, это позволит ускорить процесс перемещения товаров через таможенную границу повысить степень доверия к информации, повысить результативность системы управления рисками. упростить информационное взаимодействие, сократить временные и материальные издержки, а также минимизируют «бумажный» документооборот.

На этапе приема груза возможен простой товаров из-за ограниченного весового норматива воздушного судна, при условии, что товар прибыл в требуемом виде.

Этап выдачи груза может превысить временной норматив по вине транспортной компании, по несвоевременному прибытию транспортного средства и загруженности инфраструктуры. Фактическое время этапа таможенного оформления и досмотра в большинстве случаев составляет большую часть от общего простоя груза.

Следующей причиной простоя груза является недостаток квалифицированных таможенных кадров для проведения процедур. Из анализа данных по кадровому обеспечению не достаточная укомплектованность штата на существующие объемы перевозок составляет около 30%.

Для усиления влияния развития кадрового потенциала на эффективность деятельности таможенных органов по предоставлению соответствующих услуг необходимо:

- во-первых, повысить уровень аналитической работы в системе кадровых служб таможенных органов с целью оптимизации выполняемых функций и полномочий госслужащих и рационализации организации их труда. При этом следует изучать условия материального обеспечения и механизма мотивации, анализировать причины мобильности кадров для выработки обоснованной стратегии в области их оплаты труда и социальных льгот;

- во-вторых, тщательно изучать вопросы кадрового обеспечения таможенных органов, провести методические проработки прогнозных оценок потребности в

квалифицированных кадрах для системы таможенных органов, а также определить на перспективу объем и структуру подготовки кадров для этой сферы;

– в-третьих, перестроить систему управленческой информации, особенно в сфере управления кадровым потенциалом с использованием новых информационно-управленческих технологий, включая возможности сети Интернет;

– в-четвертых, определить направления реорганизации структуры таможенных органов, а то есть четкое разделение полномочий их подразделений и усиление отлаженного механизма реализации этих полномочий.

Создание условий содействия торговле и благоприятных условий для привлечения инвестиций необходима система предварительного информирования таможенных органов, которая должна стать взаимосвязанным элементом единой автоматизированной системы таможенного контроля.

В ближайшее время прогнозируется увеличение объема авиаперевозок по всей стране. При этом численность таможенных органов существенно не меняется. В этих условиях таможенные органы должны обеспечить проведение результативного таможенного контроля на основе анализа рисков.

Одним из направлений, которое позволит повысить результативность таможенных операций, является расширение практики использования предварительной информации о прибывающих грузах.

Получение такого рода информации позволяет повысить оперативность и эффективность принятия решений должностными лицами таможенного органа в области таможенного контроля посредством определения товаров, транспортных средств, документов и лиц, подлежащих проверке, и степени такой проверки до прибытия товаров.

Таким образом, основными направлениями для совершенствования таможенных операций являются:

– формирование нормативно-правовой, методологической и информационно-технической основы формирования единой системы управления рисками;

– автоматизация процесса таможенного контроля, повышение качества аналитической работы;

– совершенствование информационных технологий в условиях развития и функционирования Союза;

– внедрение современных методов подбора персонала.

Также в целях сокращения времени проведения таможенного контроля и повышения его эффективности таможенными органами могут использоваться технические средства таможенного контроля, перечень и порядок применения которых устанавливаются законодательством государств-членов ЕАЭС (ст. 342 ТК ЕАЭС). С помощью технических средств таможенного контроля обеспечивается возможность выявления тайников и скрытых вложений в контролируемых объектах. Технические средства таможенного контроля в сочетании с применением криминалистических средств позволяют обеспечить эффективное выявление, пресечение и предупреждение таможенных правонарушений.

Также решение задачи проведения эффективного таможенного контроля воздушных судов и перемещаемых ими товаров невозможно без постоянного совершенствования технологий таможенного контроля и применения современных и перспективных технических средств таможенного контроля.

Выводы по главе 3. Имеющиеся в арсенале таможенных органов современные технические средства таможенного контроля позволяют существенно снизить время проведения таможенного досмотра, уменьшить трудозатраты должностных лиц таможенных органов, а также выявить предметы таможенных правонарушений при таможенном контроле любых типов воздушных судов.

Можно выделить следующие перспективные направления развития и использования технических средств таможенного контроля:

– производство, установка и использование стационарных и мобильных инспекционно-досмотровых комплексов;

– использование современных средств визуального наблюдения с использованием различных типов оптических приборов и т.п.;

- контроль за использованием технических средств, позволяющих обеспечить безопасность жизни как декларантам, так и таможенным инспекторам;
- использование стационарных сканирующих установок персонального досмотра для увеличения пропускной способности и контроля лиц;
- повышение квалификации должностных лиц, применяющие в своей деятельности технические средства таможенного контроля.

Таким образом, повышение эффективности таможенного контроля и таможенных операций осуществимо за счет применения и практики их использования, а также усиленное развитие кадрового потенциала.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе работы в полной мере была выполнена цель выпускной квалификационной работы, а именно проведено исследование и анализ документов и сведений при декларировании товаров, перемещаемых физ. лицами для личного пользования воздушным транспортом.

Для достижения поставленной цели в ходе работы был выполнен комплекс задач следующего характера:

- рассмотрение теоретических и нормативно-правовых аспектов совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом через таможенную границу ЕАЭС;

- анализ показателей эффективности деятельности таможенных органов при перемещении товаров, перемещаемых воздушным транспортом;

- рассмотрение основных направлений совершенствования, а также проблемы развития таможенного регулирования в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС воздушным транспортом.

- разработка рекомендаций по совершенствованию качества таможенных услуг и таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования в воздушных пунктах пропуска.

Особый интерес для исследуемой темы имел последний этап анализа таможенного контроля за перемещением товаров физическими лицами для личного пользования воздушным транспортом, а именно оценка эффективности реализуемого таможенного контроля. Данная оценка показала, что эффективность таможенного контроля и проводимых проверок, выбранного объекта исследования и в особенности таможенного контроля за товарами, перемещаемыми физическими лицами, как основной части объектов, перемещаемых через исследованный контрольно-пропускной пункт, 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.

В ходе анализа дальнейших перспектив развития и совершенствования таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования воздушным транспортом в первую очередь, был произведён анализ текущих базовых проблем, препятствующих достижению высокоэффективной системы таможенного контроля в отношении исследованного аспекта. В соответствии с этим были выделены такие проблемы, как:

1. Неунифицированный метод досмотра багажа, ручной клади и самих физических лиц (по выбору) – нет единого подхода к досмотру определенного типа пассажиров (к примеру, направляющихся в какую-либо определенную страну, или по количеству перелетов за период и т.п.).

2. Неорганизованный таможенный контроль в действиях со стороны сотрудников аэропорта – выражается в разнице подходов со стороны сотрудников, к осуществлению таможенных процедур, иногда и откровенное нежелание осматривать багаж и пассажира.

3. В некоторых случаях, используются устаревшие методы поиска запрещенных к перевозке предметов и веществ, которые не дают точных результатов.

4. Свободная пропускная система для пассажиров, которые должны перемещаться по зеленому коридору. Зная некоторые характеристики людей, особенно в том, что касается запрещенных товаров, нужно предвидеть, что физические лица, используя свой «зеленый статус» пытались и будут пытаться пронести незадекларированный товар, хотя при этом такие лица могут точно знать, что приносимый объект подлежит декларированию.

Исходя из сформулированного комплекса проблем, которые имеют первоочередную важность решения, в данной главе были разработаны рекомендации, которые позволят решить или хотя бы минимизировать негативное влияние имеющейся проблематики таможенного контроля товаров личного

пользования, перемещаемых физическими лицами воздушным транспортом и тем самым усовершенствовать систему в целом.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Законодательно-нормативные документы:

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – ред. от 29.05.2019 г.
2. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 1 декабря 2015 г. № 158 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом».
3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 30.04.2021 г.).
4. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г.) (с изм. от 26.10.1990 г.) (с изм. и доп. вступившими в силу на 01.01.2000 г.).
5. Федеральный закон «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» от 03.04.2017 г. № 52-ФЗ (последняя редакция).
6. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ (последняя редакция).
7. Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 г. № 872 (ред. от 13.02.2019) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации».
8. Распоряжение Правительства РФ от 29 июня 2012 г. № 1125-р (ред. 28.11.2017 № 2649-р) О плане мероприятий («дорожной карте») «Совершенствование таможенного администрирования».

9. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» (с изменениями на 12 мая 2018 года).

10. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 года № 1388-р «Об утверждении Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года».

11. Приказ ФТС РФ от 10.03.2006 г. № 192 «Об утверждении Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации».

12. Приказ ФТС РФ от 22.04.2020 г. № 845 «Об утверждении Порядка совершения таможенных операций при таможенном декларировании в электронной форме товаров, находящихся в регионе деятельности таможенного органа, отличного от места их декларирования» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 20.05.2011 г. № 20823).

13. Приказ ФТС от 27.06.2011 г. № 1371 (в ред. приказа ФТС РФ от 24.02.2012 № 324) «Об утверждении инструкции об организации деятельности должностных лиц таможенных органов при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров».

14. Приказ ФТС России и Министерства финансов Российской Федерации от 26 июня 2018 г. № 988 «О решении коллегии ФТС России от 29 мая 2018 года «О создании единой сети электронных таможен и центров электронного декларирования». Проблемы и пути их решения»».

15. Приказ ФТС России № 834 от 31.05.2018 г. (в ред. приказа ФТС России от 24.07.2020 № 652) «Об утверждении Общего положения о таможенном poste».

16. Приказ ФТС России от 19.12.2018 г. № 2067 «Об утверждении Технологии совершения таможенных операций в отношении воздушных судов, используемых в целях международной перевозки, и перемещаемых ими товаров через

таможенную границу Евразийского экономического союза и использованием Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов».

17. Приказ ФТС России от 24.12.2018 г. № 2104 (в ред. Приказа ФТС России от 28.06.2019 г. № 1068) «О переименовании таможенного поста Аэропорт Шереметьево (центр электронного декларирования) Шереметьевской таможни, о внесении изменения в приложение к приказу ФТС России от 8 июня 2016 г. № 1142 и о проведении организационно-штатных мероприятий».

18. Письмо ФТС России от 28.03.2012 № 01-11/14513 (ред. от 19.10.2018) «О применении технологии удаленного выпуска товаров».

Учебная литература:

19. Азаров, Ю. Правовой статус и место в системе таможенных органов службы контроля соблюдения законодательства в таможенном деле ФТС / Ю. Азаров // Право и жизнь. Независимый правовой журнал. – 2016. – № 92. – С. 82.

20. Богданова, Е.Л. Мониторинг кадрового потенциала таможенной службы Российской Федерации / Е.Л. Богданова. М.: РИО РТА, 2014 г. – С. 241.

21. Воротынцева, Т.М. Таможенные операции, учебное пособие / Т.М. Воротынцева – Электрон. текстовые данные. – СПб.: Троицкий мост, 2018. – 123 с. – Режим доступа: <https://www.iprbookshop.ru/70677.html>. ЭБС «IRPbooks».

22. Лоскутова, В.А. Совершенствование механизма взаимодействия таможенных органов и бизнес-структур при выпуске товаров / В.А. Лоскутова, Ю.Е. Гупанова // Экономическая наука сегодня: теория и практика – 2017. – С. 67-71.

23. Попова, Л.И. Технологии таможенного контроля: учебное пособие для вузов / Л. И. Попова. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 256 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-534-09009-3. – Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/451814> (дата обращения: 25.05.2021).

24. Шагиахметова, Э.К. Основы грузовых перевозок / Э.К. Шагиахметова. – М.: Авиабизнес, 2015. – С. 21.

25. Таможенное регулирование в Евразийском экономическом союзе: проблемы, теории и практики: сборник научных трудов по материалам УШИ Международной научно-практической конференции – «Таможенное регулирование в Евразийском экономическом союзе: проблемы теории и практики» (г. Саратов, 1 ноября 2017 г.) / под ред. С.А. Овсянникова, И.В. Мильшиной; Министерство образования и науки Российской Федерации, Саратовский национальный исследовательский государственный университет им. Н. Г. Чернышевского и др. – СПб.: Троицкий мост, 2019. – 134 с.: табл. – Библиогр. в кн. – ISBN 978-5-6042462-2-1 URL: <https://www.iprbookshop.ru/83799.html> (дата обращения: 25.05.2021).

26. Таможенные услуги при управлении рисками в воздушном пункте пропуска / П.Н. Афонин [и др.]. – СПб.: Интермедия, 2018. – 220 с. – ISBN 978-5-4383-0174-5. – Текст: электронный // ЭБС «IPR BOOKS»: [сайт]. – URL: <http://www.iprbookshop.ru/85770.html> (дата обращения: 25.05.2021).

27. Белоусова, Т.И., Антонова, Е.И. Практические аспекты применения предварительного информирования при осуществлении международных авиаперевозок товаров и пассажиров // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2018. № 3(84). С. 18-31. – Текст электронный // URL: http://vfirta.customs.gov.ru/vfirta/images/stories/journal_2018-3_02belousova.pdf (дата обращения: 30.05.2021).

Электронные ресурсы:

28. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://www.customs.ru/> – (дата обращения: 25.05.2021).

29. Официальный сайт ЕЭК. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/> – (дата обращения: 25.05.2021).

30. Официальный сайт Шереметьевской таможни. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://sh.customs.gov.ru/> (дата обращения: 30.05.2021).

31. Официальный сайт Внуковской таможни. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://vnk.customs.gov.ru/> – (дата обращения: 30.05.2021).

32. Официальный сайт Домодедовской таможни. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://domodedovo.customs.gov.ru/> – (дата обращения: 30.05.2021).

33. Онлайн библиотека. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://www.xserver.ru/user/funnn/> – (дата обращения: 03.06.2021).

34. Альта-Софт: таможенный портал для участников ВЭД. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://www.altar.ru/> – (дата обращения: 21.05.2021).

35. Евразийский союз транспортных, экспедиторских и логистических организаций. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://eutflo.ru/> – (дата обращения: 28.05.2021).

36. Итоговый доклад о результатах и основных направлениях деятельности ФТС России за 2020 год. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://customs.gov.ru/activity/results/itogovye-doklady-o-rezul-tatax-deyatelnosti/document/268607> (дата обращения: 28.05.2021).

37. Наша цель – единое транспортное пространство евразийского экономического союза. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf> (дата обращения: 02.06.2021).

38. Официальный сайт Общественного совета при ФТС России. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://www.osfts.ru/> (дата обращения: 02.06.2021).