

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(НИУ «БелГУ»)**

ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ

КАФЕДРА СОЦИАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ (НА
ПРИМЕРЕ БЕЛГОРОДСКОГО ТАМОЖЕННОГО ПОСТА БЕЛГОРОДСКОЙ
ТАМОЖНИ)**

Дипломная работа
обучающегося по специальности 38.05.02 Таможенное дело
очной формы обучения, группы 05001205
Смирнова Ивана Владимировича

Научный руководитель
кандидат экономических наук,
доцент Шевченко Н.В.

Рецензент
Начальник ОТО и ТК № 3
Белгородского таможенного
поста Белгородской таможни
Пузиков Д.И.

БЕЛГОРОД 2017

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	3
РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ	8
РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ (НА ПРИМЕРЕ БЕЛГОРОДСКОГО ТАМОЖЕННОГО ПОСТА БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ)	29
РАЗДЕЛ III. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ	51
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	71
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	76

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Контроль является основной функцией в деятельности таможенных органов. Его цель – получение информации о соблюдении таможенного законодательства, предупреждение и выявление нарушений, корректировка поведения участников таможенных правоотношений. Контрольную деятельность таможенных органов характеризует четко определенный порядок. Таможенные органы реализуют свои полномочия в рамках строго определенной процедуры, регламентирующей проведение контрольных мероприятий, принятие решений и их оформление. Интерес к теме контроля не ослабевает в течение многих лет. Несмотря на впечатление, что природа контроля изучена полностью, следует учитывать, что в отдельных исследованиях он рассматривается через призму научного направления, поставленных целей и задач. Такое положение вещей и объясняет отсутствие единого подхода к пониманию этого сложного явления. Эта проблема носит не только теоретический, но и прикладной характер, усложняет применение нормативных правовых актов, снижает их эффективность.

Воздушный транспорт обладает целым рядом существенных преимуществ, таких как высокая скорость перемещения пассажиров и грузов, быстрота организации и осуществления воздушного сообщения, приспособляемость воздушных судов к различным объектам грузоперевозок и сезонным колебаниям. Несмотря на то, что авиационный грузопоток в мировом торговом обороте уступает другим видам транспорта, он характеризуется высокой динамикой роста, а пассажиропоток по объемам перевозок превосходит другие виды транспорта.

Кроме того, актуальность темы исследования таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, обусловлена тем, что в настоящее время многие террористические группировки используют авиационный транспорт в качестве неожиданного, сравнительно

недорогого и высокоэффективного средства террористического воздействия на современное общество.

С точки зрения противодействия террористической угрозе и организации проведения таможенного контроля, воздушный транспорт является чрезвычайно важным и сложным объектом. 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, что и обусловило выбор темы дипломной работы.

Степень изученности проблемы. Вопросы таможенного контроля и администрирования в последние десятилетия являются постоянным объектом изучения отечественных и зарубежных ученых и практиков. Современный взгляд на сущность таможенного контроля и таможенных услуг отражен в исследованиях А.А. Кеменовой, Е.Е. Ледовского, Н.Г. Липатовой, О.П. Матвеевой, А.Е. Эмировой¹ и других.

Система управления рисками в таможенной деятельности стала предметом изучения В.А. Андреева, Д.А. Безуглова, О.Н. Блинова, Е.Д. Рубинштейна, И.М. Трофимовой, Н.А. Целигорова, П.С. Шевчука, М.Ю. Щерба² и других.

¹ Кеменова А.А. Исследование практики контроля таможенной стоимости как составляющей государственного финансового контроля на современном этапе // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2016. Т. 2. № 1; Ледовской Е.Е. Сущностная характеристика таможенных услуг как системообразующей категории // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2013. № 1(45); Липатова Н.Г. Экономическая сущность таможенного контроля в системе государственного контроля // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2014. № 6; Матвеева О.П. Методические подходы к оценке администрирования таможенных платежей // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2014. № 2(50); Эмирова А.Е. Системный подход к развитию транспортно-таможенной инфраструктуры // Научные труды Северо-Западного института управления. 2014. Т. 5. № 4 (16).

² Андреев В.А. Информационное обеспечение системы управления рисками ФТС России и повышение экономической эффективности ее функционирования // Вестник российской таможенной академии. 2015. № 2; Безуглов Д.А., Шевчук П.С., Щерба М.Ю. Особенности применения технических средств таможенного контроля при проведении отдельных форм

Следует отметить, что в течение последних лет значительное внимание уделялось проблемам повышения эффективности организации таможенного контроля в рамках исследований ведущих ученых и специалистов в этой области. В числе их можно назвать И.А. Алейникова, А.И. Бабушкину, М.В. Балашову, Л.И. Воронину, Ю.С. Гришкову, Т.С. Зуеву, С.С. Илюхину, Н.И. Коротаеву, Р.П. Мешечкину, Н.Н. Пишак, И.В. Полухина, Ю.В. Рожкову, А.П. Сурник¹.

В тоже время вопросы организации таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушным транспортом, не нашли своего полного отражения научных исследованиях.

Проблема исследования заключается в противоречии между необходимостью совершенствования таможенного контроля пассажирских перевозок, с одной стороны, и недостаточной разработанностью

таможенного контроля. Ростов н/Д., 2016; Блинова О.Н., Рубинштейн Е.Д. Эффективность системы управления рисками в таможенной деятельности // Социально-экономические науки и гуманитарные исследования. 2015. № 4; Трофимова И.М. Совершенствование процесса принятия управленческих решений с использованием информационных таможенных технологий в таможне // Евразийский союз ученых. 2015. № 9-1 (18); Целигоров Н.А., Щерба М.Ю. Использование принципов работы систем для неконтактной идентификации багажа физических лиц при проведении таможенного контроля // Вестник Донского государственного технического университета. 2015. Т. 15. № 4 (83).

¹ Алейников И.А., Мешечкина Р.П. Инновационный подход к решению проблем таможенного декларирования товаров и транспортных средств // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2014. № 10-3; Бабушкина А.И., Рожкова Ю.В., Пишак Н.Н. Создание таможенно-логистических терминалов как фактор эффективного размещения таможенных органов // Известия Оренбургского государственного аграрного университета. 2012. Т. 4. № 36-1; Балашова М.В., Воронина Л.И. Развитие государственно-частного партнерства в таможенно-логистической сфере // Фундаментальные исследования. 2016. № 2-2; Гришкова Ю.С., Полухин И.В. Проблемы и перспективы функционирования таможенно-логистических терминалов // Логистические системы в глобальной экономике. 2015. № 5; Зуева Т.С. Удаленный выпуск как результат развития технологии интернет-декларирования // Таможенное дело. 2015. № 3; Илюхина С.С. Анализ российского опыта организации таможенно-логистической инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства: научно-практический аспект // Таможенное дело. 2015. № 3; Коротаева Н.И. Экономические аспекты организации таможенных операций на объектах инфраструктуры таможенных услуг (на примере таможенно-логистических терминалов) // Логистика. 2013. № 12 (85); Сурник А.П. Об актуальности создания таможенно-логистических терминалов // Логистические системы в глобальной экономике. 2011. № 1.

эффективных способов организации этой деятельности на воздушных судах, с другой.

Объектом исследования выступает организация таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами.

Предмет исследования – технологии проведения таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, применяемые Белгородской таможней.

Целью дипломной работы выступает разработка рекомендаций, направленных на совершенствование деятельности Белгородской таможни по реализации таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи**:

- изучить теоретические основы исследования таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами;
- проанализировать современное состояние и проблемы организации таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, на примере Белгородской таможни;
- предложить меры совершенствования деятельности Белгородской таможни в сфере таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами.

Теоретико-методологическую основу исследования составляет системный подход, в рамках которого учитывались социальные, экономические и иные факторы организации таможенного контроля пассажирских перевозок. Исследование проводилось в рамках теоретических концепций, обозначенных в работе Л.И. Поповой¹. В исследовании использовались общенаучные методы анализа и синтеза, аналогии и обобщения, индукции и дедукции; структурно-функциональный метод,

¹ Попова Л.И. Технологии таможенного контроля. М., 2016.

позволяющий исследовать особенности и содержание таможенного контроля пассажирских перевозок в Белгородской области.

Эмпирическую базу исследования составляют нормативные правовые акты, по данной проблеме ¹, статистические материалы ², нормативно-методические материалы, регламентирующие порядок совершения таможенных операций и таможенного контроля в отношении воздушных судов ³, аналитические материалы Федеральной таможенной службы России. В процессе исследования были изучены и проанализированы обзорные и справочные документы, соответствующие разработкам отечественных и зарубежных исследователей.

Практическое значение дипломной работы заключается в том, что идеи, выводы и предложения, содержащиеся в ней могут быть использованы для дальнейшего развития научных исследований в области обеспечения организации таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, а также при разработке программных мероприятий по повышению эффективности таможенного контроля в регионе деятельности Белгородской таможни.

¹ Таможенный кодекс Таможенного союза : офиц. текст (ред. от 8 мая 2015 г.) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. Банк «Версия Проф». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base> (дата обращения: 17.02.2017); О таможенном регулировании : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 28 декабря 2016 г. № 510-ФЗ) // Российская газета. – 2016. – № 278. – 31 декабря; Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования» : распоряжение Правительства РФ от 29 июня 2012 г. № 1125-р (ред. от 12 декабря 2015 г. №2571-р) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2015. – № 52 (часть I). – Ст. 7633; Об утверждении Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года : распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2575-р (ред. от 15 апреля 2014 г. № 612-р) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2014. – № 18 (часть IV). – Ст. 2220.

² Территориально-структурное деление таможенных органов Российской Федерации : Федеральная таможенная служба. Офиц. сайт. URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_centstruct&view=struct&Itemid=1826 (дата обращения: 17.02.2017).

³ Об утверждении Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров : Приказ ФТС России от 27 мая 2011 г. № 1070 (ред. от 28 марта 2012 г.) // Российская газета. – 2012. – № 115. – 23 мая.

Структура исследования. Дипломная работа состоит из введения, трех разделов, заключения, списка источников и литературы.

РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ

В современном мире возрастает роль международной экономической интеграции, что обусловлено устойчивыми тенденциями глобализации мирового хозяйства и доминированием открытых экономических систем. Реализация интеграционных тенденций происходит на уровне как отдельных фирм, так и государства. Современные тенденции интернационализации и глобализации товарных рынков, расширение международной производственной кооперации влекут за собой необходимость гармонизации и унификации процессов внешней торговли. Таможенная система, основной компонентой которой является таможенное администрирование, – наиболее эффективный инструмент реализации рассматриваемых процессов на региональном и общемировом уровне.

Участие в международных интеграционных объединениях является приоритетным в развитии экономических связей Российской Федерации наряду с участием в общемировых интеграционных процессах. В этой связи таможенное администрирование становится важнейшим фактором интеграционных процессов. Совершенствование и повышение эффективности элементов таможенного администрирования является главной задачей при осуществлении интеграционных процессов, в особенности на начальных этапах становления региональных объединений¹.

В настоящее время в научной литературе существует достаточно много различных точек зрения на сущность понятия «таможенный контроль». А.А. Кеменова определяет таможенный контроль как «систему мер, законодательно установленных государством и осуществляемых таможенными органами, для обеспечения соблюдения законодательства

¹ Махова Р.А. Перспективы развития контрольной деятельности таможенных органов РФ в условиях интеграции : материалы IV Международной науч.-практ. конференции студентов, магистрантов, аспирантов, преподавателей, практических работников «ВТО и Таможенный союз: Перспективы интеграционного сотрудничества». Саратов, 2013. С. 90.

Российской Федерации; охраны государственной и общественной безопасности, экономических интересов; защиты общественного порядка; выявления, пресечения и предупреждения правонарушений физических и юридических лиц»¹.

По мнению Е.И. Андреевой, таможенный контроль – «специализированная контрольно-надзорная деятельность таможенных органов, осуществляемая на системной основе в целях обеспечения соблюдения законодательства Российской Федерации и нормативных правовых актов, изданных на его основе и во исполнение, а также совершенствования таможенного регулирования в целях реализации задач в области таможенного дела, повышения эффективности и оптимизации деятельности таможенных органов»².

Н.Г. Липатова полагает, что «таможенный контроль является одним из средств реализации таможенной политики Российской Федерации и представляет собой совокупность мер, осуществляемых таможенными органами в целях обеспечения соблюдения участниками таможенно-правовых отношений требований норм таможенного законодательства»³.

Вместе с тем, таможенный контроль определяется в статье 4 Таможенного Кодекса Таможенного союза как «совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том числе с использованием системы управления рисками, в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства таможенного союза и законодательства государств - членов таможенного союза»⁴.

¹ Кеменова А.А. Исследование практики контроля таможенной стоимости как составляющей государственного финансового контроля на современном этапе // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2016. Т. 2. № 1. С. 29.

² Андреева Е.И. О проблемах и перспективах идентификации и классификации технически сложных товаров при таможенном контроле // Вестник экономической интеграции. 2013. № 12 (69). С. 13.

³ Липатова Н.Г. Экономическая сущность таможенного контроля в системе государственного контроля // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2014. № 6. С. 52.

⁴ Таможенный кодекс Таможенного союза : офиц. текст (ред. от 8 мая 2015 г.) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. Банк «Версия Проф». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base> (дата обращения: 17.03.2017).

Представляется, что для определения понятия «таможенный контроль» сущностными и дополнительными являются следующие признаки (характерные черты):

1) сущностный признак: таможенный контроль представляет собой деятельность (выраженную в форме системы контрольных мер);

2) дополнительные признаки:

– указанная деятельность осуществляется от имени государства таможенными органами;

– объектом контроля являются действия различных субъектов таможенных правоотношений, их соответствие требованиям таможенного законодательства Российской Федерации;

– целью таможенного контроля является предупреждение, выявление и пресечение нарушений таможенного законодательства;

– действия уполномоченных органов при осуществлении контроля могут быть довольно гибкими (в рамках нормативно установленных вариантов действия) и основываются на системе управления рисками и выборе таможенной стратегии.

С позиции нашего исследования, таможенный контроль можно представить как технологический процесс, состоящий из последовательно совершаемых операций, исполнение которых возложено на таможенные органы. Это позволяет рассматривать его технологию как процесс функционирования сложной системы таможенного контроля, элементами которой являются отдельные действия и операции, в результате совершения которых устанавливаются нарушения таможенного законодательства Таможенного союза и Российской Федерации. Следовательно, проведение определенных форм таможенного контроля с использованием различных методов и инструментов в процессе совершения таможенных операций направлено на обеспечение соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и Российской Федерации. При этом от выбора совокупности форм, методов и инструментов таможенного контроля в

прямой зависимости находится качество предоставления государственных таможенных услуг.

Под качеством предоставления государственных таможенных услуг мы понимаем совокупность действий и операций совершаемых персоналом таможенных органов при непосредственном явном и неявном контакте с потребителем услуги, которые целенаправлены на создание благоприятных условий для выпуска товаров, обеспечивающих соответствие между ожидаемым восприятием и фактической действительностью от полученной услуги в части использования материальных, финансовых, трудовых и других ресурсов¹.

В этой связи таможенные органы, включающие 8 региональных таможенных управлений, 7 специализированных таможенных управления, непосредственно подчиненных Федеральной таможенной службе (ФТС) России, 74 таможни и 482 таможенных поста², предоставляя государственные услуги, которые обусловлены государственным регулированием внешнеторговой деятельности, совершают не только таможенные операции, составляющие единый технологический процесс, но и операции таможенного контроля, нацеленного на минимизацию степени риска нарушения таможенного законодательства, в части соблюдения участниками внешнеторговой деятельности мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования (рис. 1)³.

Таможенный контроль проводится таможенными органами в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза и

¹ Алексеева М.В. Мониторинг качества предоставления государственных услуг в области таможенного дела // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2016. № 1 (22). С. 31.

² Территориально-структурное деление таможенных органов Российской Федерации : Федеральная таможенная служба. Офиц. сайт. URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_centstruct&view=struct&Itemid=1826 (дата обращения: 17.02.2017).

³ Глаголева Н.Н., Матвеева О.П. Таможенный контроль в контексте повышения качества предоставления государственных таможенных услуг // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2015. № 3 (55). С. 173.

законодательством Российской Федерации о таможенном деле. При проведении таможенного контроля таможенные органы исходят из принципа выборочности и ограничиваются только теми формами таможенного контроля, которые достаточны для обеспечения соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства Российской Федерации о таможенном деле.



Рис. 1. Таможенный контроль в системе предоставления государственных таможенных услуг

При выборе форм и методов проведения таможенного контроля таможенные органы обязаны использовать технические средства таможенного контроля, предварительный анализ информации с тем, чтобы при проведении таможенного контроля не допускать нанесения декларантам, перевозчикам и иным лицам ущерба, связанного с хранением товаров, простоем транспортных средств, увеличением срока выпуска товаров, если это не вызвано чрезвычайными обстоятельствами, связанными с выявленными признаками серьезных нарушений в области таможенного дела и необходимостью принятия исчерпывающих мер по обнаружению и пресечению указанных нарушений.

В целях повышения эффективности таможенного контроля таможенные органы взаимодействуют с другими контролирующими государственными органами в соответствии с законодательством Российской Федерации. Формы актов, постановлений, протоколов и иных процессуальных документов, составляемых таможенными органами при проведении отдельных форм таможенного контроля в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза и законодательством РФ, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области таможенного дела, за исключением случаев, когда Таможенным кодексом Таможенного союза указанные полномочия возложены на Евразийскую экономическую комиссию¹.

Раскрыв сущность понятия «таможенный контроль» перейдем к рассмотрению особенностей организации таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами. В современное время пассажиропоток крупных аэропортов оценивается десятками миллионов пассажиров в год. Среди основных преимуществ авиаперевозок, можно выделить следующие: высокую скорость доставки пассажиров к месту назначения; данный вариант перевозок не имеет альтернативы, если необходим перелет в минимально короткий срок. Кроме того, возможность перевозки пассажиров на значительные расстояния и в самые отдаленные точки планеты, делает этот вид перевозок очень востребованным.

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

Можно выделить следующие основные виды международных рейсов:

¹ Блинова О.Н., Рубинштейн Е.Д. Эффективность системы управления рисками в таможенной деятельности // Социально-экономические науки и гуманитарные исследования. 2015. № 4. С. 149.

1. Регулярные международные воздушные перевозки составляют более 80% общего объема международных авиаперевозок и включают все рейсы, выполняемые авиакомпанией на договорных авиалиниях регулярно, с согласованием между странами маршрута, пунктов остановки и назначения, частоты полетов, типа воздушного судна. Регулярные полеты производятся на коммерческой основе в соответствии с предоставленными свободами воздуха.

2. Нерегулярные международные воздушные перевозки составляют около 20% общего объема международных авиаперевозок, осуществляются вне расписания. К ним относятся: дополнительные рейсы, по договорным и недоговорным линиям, по согласованным маршрутам; специальные рейсы, после запроса по дипломатическим каналам; чартерные рейсы.

Чартерным рейсом называют нерегулярную международную воздушную перевозку, когда официальный или частный отправитель и перевозчик заключают между собой контракт на рейс. Чартерный рейс выполняется, если:

- перевозка регулярным рейсом невозможна;
- между данными странами нет воздушного сообщения;
- в данный пункт не выполняется регулярный рейс;
- необходимо расширить географию воздушных перевозок;
- есть спрос на полеты в пункты, куда выполняются рейсы по расписанию¹.

С коммерческой точки зрения различают следующие виды чартерных рейсов: закрытый чартер – перевозка выполняется только для служебных, официальных целей; чартер для группы с общими интересами; инклюзив-тур чартер – такая перевозка организуется для туристических фирм по специальной программе туда и обратно с полной арендой воздушного судна; блок чартер – когда арендуется только часть воздушного судна с предварительной оплатой блока мест.

¹ Бажов Л.В. Международные воздушные перевозки. Ульяновск, 2013. С. 18.

С экономической и эксплуатационной точки зрения различают три основных типа чартера: разовый, полеты выполняются туда и обратно; временной, когда самолет арендуется на определенный период времени; чартерная цепочка, когда полеты совершаются многократно туда и обратно по челночной форме, чтобы не было холостого прогона за группой, т.е. первая группа завозится заранее¹.

Всякая международная воздушная перевозка связана с пересечением государственных границ, поэтому пассажир должен строго выполнять правила, установленные странами отправления, транзита и назначения. Пассажиры международных рейсов проходят паспортно-визовый, санитарный, таможенный контроль.

Таможенный контроль производится государственными органами с целью ограничения ввоза или вывоза определенных наименований товаров и вещей. Таможенный досмотр включает информацию о предметах и вещах, запрещенных для импорта и экспорта, и о предметах и вещах, импорт и экспорт которых ограничен и/или облагается таможенной пошлиной. Перед прохождением таможенного контроля пассажир заполняет декларацию, в которой указывает:

- паспортные данные: фамилию, гражданство;
- маршрут воздушной поездки;
- количество мест багажа, ручной клади;
- содержимое багажа;
- другую информацию – по требованию государственных органов.

Можно выделить следующие основные виды информации о пассажире, которой необходимо владеть в ходе таможенного контроля:

- имеются ли товары, запрещенные или ограниченные к ввозу на территорию РФ;

¹ Кропивенцева С.А. Организация и обслуживание пассажирских и грузовых перевозок. Самара, 2015. С. 12.

- имеются ли товары, которые подлежат обязательному декларированию;
- как часто пассажир выезжает за границу. Когда последний раз пересекал таможенную границу;
- какая цель поездки (частная, коммерческая, туристическая, деловая и т.д.);
- какую валюту и в каком количестве пассажир ввозит (вывозит);
- если ввозит одинаковый товар, то с какой целью. Необходимо уточнить: состав семьи, место работы, образование, наименование организации, для которой адресован товар. Весь ли багаж прибыл, есть ли багаж, не прибывший по каким-либо причинам;
- есть ли несопровождаемый багаж;
- где приобретался товар? Имеются ли какие-либо коммерческие, товаросопроводительные документы, чеки, счета или другие документы, сопровождающие груз (багаж);
- привлекался ли пассажир к административной ответственности за нарушение таможенного законодательства? Когда и за что?
- имеются ли товары для временного ввоза;
- знаком ли пассажир с правилами ввоза перемещаемого товара¹.

Эта информация не является окончательной, а должна постоянно обновляться и дополняться. Все это позволит повысить качество таможенного контроля и, как следствие, увеличить собираемость таможенных платежей и штрафов.

После заполнения декларации багаж и ручная кладь пассажира подвергаются таможенному досмотру. От заполнения декларации могут освобождаться: дети до 16 лет, следующие с родителями (опекунами); члены экипажа воздушного судна; дипломаты. За последнее время, с целью

¹ Андреев В.А. Информационное обеспечение системы управления рисками ФТС России и повышение экономической эффективности ее функционирования // Вестник российской таможенной академии. 2015. № 2. С. 123.

упрощения таможенных формальностей, в некоторых аэропортах внедрена система «зеленого» и «красного» каналов. Через «зеленый» канал (коридор) проходят пассажиры без заполнения декларации, если у этих пассажиров в багаже и ручной клади нет предметов и вещей, ограниченных или запрещенных к ввозу/вывозу, валюта не превышает установленных размеров, драгоценности находятся только на себе. Остальные пассажиры проходят через «красный» канал с заполнением декларации¹. Место расположения двухканальной системы и пункты пропуска, в которых возможно ее использование, определяется Государственным таможенным комитетом России.

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

1. Таможенный контроль при вылете пассажирских воздушных судов.

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

После получения сообщения о готовности воздушного судна к загрузке сотрудники пограничной, таможенной, санитарно-карантинной, ветеринарной, фитосанитарной служб и службы авиационной безопасности проводят совместно со специалистом авиационно-технической базы (в случае иностранного воздушного судна – в присутствии членов экипажа) предполетный досмотр воздушного судна по согласованной инструкции.

¹ Трофимова И.М. Совершенствование процесса принятия управленческих решений с использованием информационных таможенных технологий в таможне // Евразийский союз ученых. 2015. № 9-1 (18). С. 115.

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

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

- почтовый манифест – 2 экз.;
- пассажирская ведомость – 1 экз.;
- генеральная декларация – 2 экз.;
- грузовая ведомость (грузовой манифест) – 2 экз.;
- сводная загрузочная ведомость – 2 экз.;
- полетное задание – 1 экз.;
- перечень бортзапасов – 2 экз.;
- иные товаросопроводительные документы, необходимые для таможенных целей¹.

Если на воздушном судне перевозятся животные и животноводческие грузы, то на грузовой ведомости (грузовом манифесте) и авианакладных на перевозимый груз должен стоять штамп пограничного контрольного ветеринарного пункта «Выпуск разрешен». Таможенное оформление при вывозе животноводческих грузов, животных или растений, подпадающих под действие CITES² допускается, кроме выше указанных правил, только при наличии разрешения Министерства охраны окружающей среды и природных ресурсов Российской Федерации, которое является представителем России в CITES.

Организация пропуска пассажиров через государственную границу производится по следующей схеме:

- таможенный контроль;

¹ Бажов Л.В. Международные воздушные перевозки. Ульяновск, 2013. С. 62.

² Convention of International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora – Конвенция о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения.

- ветеринарный контроль;
- проверка наличия виз и иных документов, установленных международными соглашениями для въезда в страну назначения, регистрация билетов, ручной клади и багажа;
- санитарно-карантинный контроль;
- пограничный контроль;
- предполетный досмотр;
- контроль за посадкой в воздушное судно (при необходимости)¹.

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

2. Таможенный контроль при прилете пассажирских воздушных судов.

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

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

¹ Эмирова А.Е. Системный подход к развитию транспортно-таможенной инфраструктуры // Научные труды Северо-Западного института управления. 2014. Т. 5. № 4 (16). С. 124.

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

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

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

Если на воздушном судне перевозятся животные и животноводческие грузы, то на грузовой ведомости (грузовом манифесте) и авианакладных на перевозимый груз должен стоять штамп пограничного контрольного ветеринарного пункта «Выпуск разрешен»¹.

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

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

¹ Бажов Л.В. Международные воздушные перевозки. Ульяновск, 2013. С. 66.

доставка перевозчиком). В пассажирской декларации содержатся сведения и для целей таможенного обложения (о стоимости перемещаемого имущества, подтверждающих ее документах). С момента регистрации декларации начинается этап выпуска товара. На данной стадии таможня исчисляет таможенные платежи, проверяет достоверность и полноту заявленных сведений, применяет иные формы таможенного контроля, принимает решение о выпуске товара¹. Итак, основная задача физического лица – заявить и подтвердить предназначение товара. От этого зависят дальнейшие формальности, порядок исчисления и сумма подлежащих уплате таможенных платежей, применяемые формы таможенного контроля.

Ориентиром, базой для расчета таможенных платежей является таможенная стоимость, заявляемая в пассажирской декларации (ст. 361 ТК ТС)². В отличие от сложной системы исчисления, применяемой при перемещении коммерческих партий, таможенная стоимость товаров для личного пользования определяется на основании заявленной стоимости, подтвержденной оригиналами документов, например чеков.

Несмотря на относительно простой способ ее расчета, доступные, на первый взгляд, для восприятия стандарты оценки, таможенная стоимость также отвечает признакам оценочного понятия: критерии ее оценки подвижны и у фиска нередко возникают сомнения в достоверности ее декларирования. В последнем случае сотрудник таможни определяет ее самостоятельно. Нормативно установлены два ориентира для оценки таможенной стоимости фиском – ценовая информация и аналогичный товар.

Из Кодекса не следует, какой информацией воспользуется таможня в случае отсутствия соответствующих каталогов иностранных фирм. Открыт также перечень признаков аналогичных товаров. Физическое лицо наделено

¹ Быков А.М. О таможенном контроле товаров таможенного союза, перемещаемых через таможенную границу // *Фундаментальные и прикладные исследования кооперативного сектора экономики*. 2016. № 3. С. 22.

² Таможенный кодекс Таможенного союза : офиц. текст (ред. от 8 мая 2015 г.) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. Банк «Версия Проф». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base> (дата обращения: 17.03.2017).

правом доказать достоверность заявленной стоимости, однако чиновника убедят не всякие сведения. Причина здесь проста: исчерпывающий перечень подтверждающих документов нормативно не приведен. Например, ни Кодекс, ни Соглашение от 18 июня 2010 г. не учли сложившейся мировой практики возмещения НДС на территории иностранного государства (tax free), что ведет к завышению таможенной стоимости товара, исчисляемого таможенной. Таким образом, процедура оценки и подтверждения таможенной стоимости несовершенна и потенциально конфликтна.

В ходе выпуска товара таможня осуществляет проверку иных документов и сведений, в том числе свидетельствующих о соблюдении декларантом запретов и ограничений. И здесь также существуют пробелы, порождающие споры. Так, при перемещении наличной валюты сверх установленных ограничений следует заполнить дополнительный формуляр пассажирской декларации – декларацию наличных денежных средств и/или денежных инструментов. В международных актах отсутствует прямое указание на обязанность предоставления подтверждающих происхождение валюты документов, однако практика складывается иначе. Очевидно, по данному вопросу необходимы разъяснения Евразийской экономической комиссии¹.

В ФЗ-311 «О таможенном регулировании в Российской Федерации», сказано, что основными критериями показателей работы таможенных органов являются:

- скорость проведения таможенных операций;
- своевременность и полнота поступления платежей и штрафов;
- эффективность выявления правонарушений².

¹ Ледовской Е.Е. Сущностная характеристика таможенных услуг как системообразующей категории // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2013. № 1(45). С. 141.

² О таможенном регулировании : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 28 декабря 2016 г. № 510-ФЗ) // Российская газета. – 2016. – № 278. – 31 декабря.

Достижение указанных критериев возможно только при использовании современных информационных технологий. Рассмотрим, какие технические и программные продукты имеются в распоряжении таможенных постов, расположенных в воздушных пунктах пропуска, и эффективность их использования в проведении таможенных операций и таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами.

Таможенный приходный ордер (ТПО). Данная программа предназначена для расчета таможенных платежей. Специфика проведения таможенных операций физических лиц заключается в том, что пассажиры ввозят достаточно большое количество разных товаров, вплоть до мелких сувениров. Порой, их количество может достигать ста и более. Согласно Таможенному кодексу Таможенного союза, в пассажирской таможенной декларации физическое лицо должно задекларировать все эти товары. После декларирования лицо должно зайти в красный коридор с заполненной декларацией (в которой указывается все это разнообразие товаров). Инспектор таможни вносит сведения о пассажире, ввозимом/вывозимом товаре. Здесь нужно отметить, сколько бы ни ввозил пассажир разновидностей товаров, в программе ТПО выбирается из множества кодов товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТНВЭД) один товар, на усмотрение инспектора. Надо заметить, какой бы товар не выбрал инспектор, это в основном не влияет на величину таможенной пошлины, т. к. в большинстве случаев пассажиры ввозят товар с ограничениями квот по весу. После чего программа ТПО рассчитывает платеж в зависимости от видов ставок пошлин (адвалорные, специфические либо смешанные). После начисления пошлины пассажир идет в банк, оплачивает ее и возвращается к инспектору для дальнейшего оформления.

Следующий этап работы с ТПО продолжается в программе «Лицевые счета», в которой инспектор снова дублирует вручную большинство информации о пассажире и платеже, ранее вносимой в программу ТПО. На все это (от времени входа пассажиром в красный коридор и до выпуска

товара) у сотрудника уходит от часа и более. Так как многие пассажиры являются жителями других регионов и у них нет времени ждать, то они предпочитают не возить товары с превышением установленных квот, а таможенный пост теряет перечисления платежей в бюджет.

Следующая программа ВАЛ-1 создана для сбора информации о лицах, перемещающих валюту свыше 10000 долларов США. При работе с программой инспектор дублирует всю информацию из письменной таможенной декларации, которую пассажир ранее заполнил.

Не менее важной программой является журнал управления рисками. Эта программа необходима для ведения статистики, заполняется инспектором в трех случаях:

- в случае превышения установленных квот и оплаты пошлины;
- в момент выявления правонарушения;
- помещения товара на экспертизу;
- составления административного правонарушения.

Компьютерная техника справится с этой работой более качественно и без ошибок. На этом участке нам так же необходима информационная система контроля (ИСК), которая бы собирала информацию, анализировала ее и выдавала риски в момент пересечения пассажиром таможенной границы. Другими словами ИСК помогала бы инспектору в обнаружении, а не нагружала его дополнительной работой.

Еще одна программа ОМР (оформление международных рейсов) заполняется оперативной дежурной службой и предназначена для накопления информации о воздушных судах (№ а/р, направление перемещения, количество пассажиров, экипажей, багажа и др.) Бесспорно, данная программа необходима, но ее исполнение и методы работы с ней оставляет желать лучшего. А именно, создана она на базе Excel. Работа с ней неудобна, сведения не используется компьютером в дальнейшем. Зато, инспекторский состав тратит массу времени на составление разных отчетов и

статистических данных, перенося их на бумагу. В век компьютерных технологий это недопустимо.

В заключении необходимо рассмотреть основные формы проведения таможенного контроля воздушных судов с применением технических средств. Из двенадцати форм таможенного контроля, регламентированных в действующем Таможенном кодексе Таможенного союза, наиболее часто в отношении воздушных судов применяются такие формы таможенного контроля, как таможенный осмотр, таможенный досмотр и таможенное наблюдение.

Таможенный осмотр транспортных средств – это внешний визуальный осмотр грузовых емкостей, отсеков, помещений транспортных средств, таможенных пломб, печатей и иных средств идентификации для целей таможенного контроля, проводимый уполномоченными должностными лицами таможенного органа, если такой осмотр не связан со вскрытием транспортного средства, демонтажем и нарушением целостности обследуемых объектов и их частей иными способами.

В соответствии со ст. 116 ТК ТС «таможенный досмотр – это проводимый уполномоченными должностными лицами таможенного органа осмотр транспортных средств, связанный со снятием пломб, печатей и иных средств идентификации, вскрытием грузового помещения транспортного средства либо емкостей, контейнеров и иных мест, где находятся или могут находиться товары. Фактически любые действия должностных лиц таможенных органов, связанные с разборкой, демонтажем или нарушением целостности обследуемых объектов и их частей, независимо от применяемого способа, можно назвать досмотром»¹.

¹ Таможенный кодекс Таможенного союза : офиц. текст (ред. от 8 мая 2015 г.) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. Банк «Версия Проф». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base> (дата обращения: 17.03.2017).

Технологии реализации вышеуказанных форм таможенного контроля воздушных судов имеют много общего, но содержат и ряд существенных отличий.

Особенности технологии проведения таможенного контроля воздушных судов. В конструкции воздушного транспорта имеется значительное количество мест и зон (как внутри, так и снаружи), как правило, являющихся труднодоступными для непосредственного визуального контроля ввиду особенностей конструкции воздушного судна, поэтому проведение эффективного таможенного контроля посредством только таможенного осмотра является затруднительным и требуется проведение более глубокой формы таможенного контроля, а именно таможенного досмотра.

Основное внимание при проведении таможенного досмотра воздушных судов, прибывающих и убывающих с таможенной территории Евразийского экономического союза, уделяется тем зонам самолета, которые могут быть использованы для провоза товаров, сокрытых от таможенного контроля, как пассажирами, так и членами экипажей воздушных судов¹.

Применение технических средств таможенного контроля позволяет значительно сократить время поиска и обнаружения сокрытых вложений в процессе проведения таможенного контроля различных типов воздушных судов отечественного и зарубежного производства.

Технология проведения таможенного досмотра должна учитывать особенности устройства воздушного судна, наличие автономных трапов, позволяющих выходить из самолета на летное поле и входить обратно, наличие межпотолочного пространства в салоне, межбортового пространства в багажных отсеках, что способствует увеличению мест возможного сокрытия товаров.

¹ Щерба М.Ю., Безуглов Д.А., Шевчук П.С. Особенности применения технических средств таможенного контроля при проведении отдельных форм таможенного контроля. Ростов н/Д., 2016. С. 18.

Указанные особенности должны учитываться как при определении количества должностных лиц таможенных органов, задействованных в проведении таможенного досмотра, так и при выборе технических средств таможенного контроля, которые необходимо применить в данной ситуации.

Как правило, досмотр воздушного судна начинается с кабины экипажа, далее осуществляется досмотр пассажирских салонов, досмотр ручной клади и багажа экипажа. Проводится визуальный осмотр и при необходимости досмотр воздушного судна снаружи. Досматривается передняя стойка шасси, технические люки, отсеки, ниша для уборки средней стойки основного шасси, боковые стойки, отсек системы кондиционирования воздуха и ниши для огнетушителей, туалеты, люки для надувных плотов и пространство над ними, ниши для огнетушителей.

Далее проводится осмотр (досмотр) контейнеров надувных трапов, ниш для бытового имущества над лестницей, багажных отсеков, шкафов для кислородных баллонов и бытового имущества, кресел пассажиров и багажных полок.

В зависимости от типа досматриваемого воздушного судна могут досматриваться технические люки в проходе салона, технические люки у аварийных выходов по бортам, технический люк в центре салона и другие места возможного обнаружения тайников и сокрытых вложений.

Таким образом, проведенный анализ технологии таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, позволяет сделать следующие выводы:

1. Таможенный контроль можно представить как технологический процесс, состоящий из последовательно совершаемых операций, исполнение которых возложено на таможенные органы. Это позволяет рассматривать его технологию как процесс функционирования сложной системы таможенного контроля, элементами которой являются отдельные действия и операции, в результате совершения которых устанавливаются нарушения таможенного законодательства Таможенного союза и Российской Федерации.

Следовательно, проведение определенных форм таможенного контроля с использованием различных методов и инструментов в процессе совершения таможенных операций направлено на обеспечение соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и Российской Федерации. При этом от выбора совокупности форм, методов и инструментов таможенного контроля в прямой зависимости находится качество предоставления государственных таможенных услуг.

2. Таможенный контроль производится государственными органами с целью ограничения ввоза или вывоза определенных наименований товаров и вещей. Таможенный досмотр включает информацию о предметах и вещах, запрещенных для импорта и экспорта, и о предметах и вещах, импорт и экспорт которых ограничен и/или облагается таможенной пошлиной. Перед прохождением таможенного контроля пассажир заполняет декларацию, в которой указывает: паспортные данные: фамилию, гражданство; маршрут воздушной поездки; количество мест багажа, ручной клади; содержимое багажа; другую информацию – по требованию государственных органов.

3. Из двенадцати форм таможенного контроля, регламентированных в действующем Таможенном кодексе Таможенного союза, наиболее часто в отношении воздушных судов применяются такие формы таможенного контроля, как таможенный осмотр, таможенный досмотр и таможенное наблюдение. Для достижения максимальной эффективности таможенного контроля не всегда представляется возможным ограничиться таможенным осмотром воздушного судна. Учитывая технические особенности объекта контроля, проведение исключительно внешнего, визуального осмотра без вскрытия грузовых и иных отсеков и полостей воздушного судна не позволяет достичь максимальной эффективности таможенного контроля. В этой связи целесообразно, с учетом системы управления рисками, проводить таможенный досмотр воздушных судов. 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.

РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ (НА ПРИМЕРЕ БЕЛГОРОДСКОГО ТАМОЖЕННОГО ПОСТА БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ)

Международный аэропорт Белгород (Белгородский таможенный пост в воздушном пункте пропуска Белгород) классифицируется, как постоянный воздушный пункт пропуска, характер сообщения – грузопассажирский, имеет статус многостороннего международного воздушного пункта пропуска, режим работы – круглосуточный. Пропускная способность международного сектора – 150 человек в час, грузооборот – до 28 тонн в месяц. Полный грузооборот аэропорта – до 250-300 тонн в месяц. Аэропорт активно развивается и направляет всю свою деятельность на совершенствование и улучшение сервисных услуг. Обслуживание пассажиров осуществляется круглосуточно¹.

Белгородская таможня представляет собой одну из крупнейших приграничных таможен в Центральном федеральном округе. Она образована в 1992 году решением Государственного таможенного комитета. Местонахождение и регионы деятельности таможни, подчиненных таможенных постов и отделов таможенного оформления и таможенного контроля с кодом установлены приказом ФТС России от 26 августа 2015 года № 1738 «О местонахождении и регионах деятельности таможенных органов Центрального таможенного управления»².

В настоящее время Белгородская таможня является одной из крупнейших в Центральном регионе России. В зоне деятельности таможни граница с Украиной протяженностью 540,9 км проходит через Харьковскую

¹ Об аэропорте : офиц. сайт международного аэропорта Белгород. URL: <http://belgorodavia.ru/ob-aeroporte> (дата обращения: 16.04.2017).

² О местонахождении и регионах деятельности таможенных органов Центрального таможенного управления : Приказ ФТС России от 26 августа 2015 г. № 1738 (ред. от 15.02.2016) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство». URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 21.04.2017).

Сумскую и Луганскую области. В структуре Белгородской таможни выделяются 11 таможенных постов (Алексеевский, Белгородский, Валуйский, Грайворонский, Губкинский, МАПП Ровеньки, МАПП Нехотеевка, Новооскольский, Пролетарский, Старооскольский и Шебекинский им. В.А. Данкова), 3 отдела таможенного оформления и таможенного контроля с самостоятельным кодом в составе таможенных постов (Белгородского, Грайворонского и Старооскольского), 2 службы, 39 отделов и отделений, врачебный здравпункт и 4 отдельные должности. В регионе деятельности таможни функционируют 8 автомобильных (в том числе 4 многосторонних), 6 (из них 2 временных) железнодорожных пунктов пропуска и воздушный пункт пропуска – аэропорт международного значения Белгород.

На протяжении всех лет Белгородская таможня успешно реализует таможенную политику Российской Федерации, оставаясь в числе первых по внедрению новых перспективных технологий таможенного контроля и таможенного оформления. Многие пилотные проекты ФТС России, которые впоследствии применяются по всей системе, апробируются именно здесь.

Белгородский таможенный пост в воздушном пункте пропуска Белгород относится к Белгородской таможне Центрального таможенного управления. Отдел таможенного оформления и таможенного контроля Белгородского таможенного поста отвечает за таможенное оформление и подчиняется заместителю начальника Белгородского таможенного поста по организации таможенного контроля. «Отдел при выполнении своих функций руководствуется Конституцией Российской Федерации, Таможенным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «О службе в таможенных органах Российской Федерации», законодательными актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами ГТК России, в том числе и принятыми во исполнение законов Российской Федерации, указов и распоряжений Президента Российской Федерации, постановлений и распоряжений Правительства Российской Федерации, международными

договорами Российской Федерации, контроль за исполнением которых возложен на таможенные органы Российской Федерации, иными правовыми актами, а также настоящим типовым положением»¹.

Задачи отдела таможенного оформления и таможенного контроля Белгородского таможенного поста:

- в полной мере реализовать политику РФ относительно таможни;
- следить за соблюдением таможенного законодательства;
- защищать экономические интересы РФ, оказывать содействие внешнеэкономическому развитию предприятий, граждан, регионов;
- осуществление таможенного оформления и таможенного контроля;
- взаимодействовать с другими отделами Белгородского таможенного поста и Белгородской таможни, в целом.

Функции отдела таможенного оформления и таможенного контроля Белгородского таможенного поста:

- анализировать и обобщать материалы, предлагать, каким образом улучшить таможенное оформление и таможенный контроль;
- определить схемы таможенного оформления и таможенного контроля в пределах компетенции отдела;
- принимать сообщения о желании вывезти грузы, назначать время, а также место таможенного оформления и таможенного контроля;
- помещать грузы под процедуру доставки, получать уведомления об осуществлении доставки грузов в нужные места;
- осуществлять проверку транспортных средств, которые предназначены для перевозки грузов под таможенный контроль;

¹ Об утверждении типовых положений об отделе (отделении) таможенного оформления и таможенного контроля и об отделе (отделении) таможенного досмотра таможенного поста : Приказ ГТК РФ от 9 октября 2001 г. № 974 (ред. от 01 сентября 2010 г. № 1603) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. Банк «Версия Проф». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=487228#0> (дата обращения: 17.04.2017).

- проводить контроль отправления товаров на склады хранения;
- осуществлять прием документов для таможенного оформления и таможенного контроля;
- использовать средства для идентификации товаров;
- выполнять основные операции таможенного оформления;
- контролировать правильную оценку товаров;
- контролировать уплату и начисление таможенных платежей;
- контролировать классификацию грузов в соответствии с товарной номенклатурой таможенной деятельности;
- контролировать соблюдение валютного законодательства;
- контролировать обоснованность предоставления льгот;
- контролировать обоснованность тарифных претензий;
- проводить досмотр товаров, а также транспортных средств;
- принимать меры относительно правонарушений;
- составлять протоколы по правонарушениям;
- содействовать остальным подразделениям таможенного органа;
- осуществлять профессиональную подготовку должностных лиц отдела¹.

Организация таможенного контроля на Белгородском таможенном посту в воздушном пункте пропуска Белгород базируется на таможенном законодательстве Таможенного Союза. Обязательство по письменному заполнению таможенной декларации возникает, если пассажир воздушного судна везет в багаже или в ручной клади:

- «денежные средства (иностранную валюту и рубли), превышающие сумму, эквивалентную 3 000 долларов США (вывоз суммы

¹ Об утверждении типовых положений об отделе (отделении) таможенного оформления и таможенного контроля и об отделе (отделении) таможенного досмотра таможенного поста : Приказ ГТК РФ от 9 октября 2001 г. № 974 (ред. от 01 сентября 2010 г. № 1603) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. Банк «Версия Проф». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=487228#0> (дата обращения: 17.04.2017).

эквивалентной более 10 000 долларов США допускается в количестве, указанном в таможенной декларации, подтверждающей ввоз такой суммы в РФ);

- ценные бумаги (за исключением случаев, когда они были ранее ввезены в РФ и есть таможенная декларация, подтверждающая их ввоз в РФ);

- дорожные чеки, если их сумма превышает в эквиваленте 10 000 долларов США (без учета суммы других вывозимых ценностей);

- драгоценные металлы и драгоценные камни в любом виде и состоянии, за исключением временно вывозимых ювелирных, других бытовых изделий и из лома;

- оружие, боеприпасы и взрывчатые вещества (оружие и боеприпасы к нему вывозятся при наличии разрешения органов внутренних дел);

- наркотические средства, психотропные вещества, а также их аналоги;

- культурные ценности (музыкальные инструменты, картины, скульптуры, иконы, старинные монеты, ордена, медали, марки и другие предметы, созданные от 50 и более лет назад, вывозятся при наличии свидетельства Минкультуры России или при наличии таможенной декларации, подтверждающей ввоз этих предметов);

- ядовитые и отравляющие вещества, а также сильнодействующие лекарственные средства (снотворные, обезболивающие и другие);

- радиоактивные вещества;

- объекты дикой флоры и фауны, находящихся под угрозой исчезновения, их части и полученную из них продукцию;

- икру осетровых рыб (в заводской упаковке) в количестве, превышающем более 250 грамм (разрешается вывозить при наличии лицензии Минэкономразвития России);

- все виды осетровых рыб и полученную из них продукцию (разрешается вывозить при наличии лицензии Минэкономразвития России);

– технические средства, состоящие из одного или нескольких радиопередающих или приемных устройств или их комбинации и вспомогательного оборудования таких, как (радиотелефоны, радиостанции, системы радионавигации и радиоопределения, системы кабельного телевидения и другие устройства, при работе которых используются радиочастоты выше 9 КГц);

– печатную продукцию, кино-, фото- и видеоматериалы, составляющие государственную тайну, направленные на пропаганду фашизма, расовой, национальной и религиозной вражды или порнографического характера;

– товары, на которые в соответствии с законодательством Российской Федерации установлены количественные (весовые) или стоимостные ограничения на перемещение через таможенную границу без уплаты таможенных платежей в упрощенном порядке, в случае, если эти ограничения превышены;

– товары, предназначенные для производственной или иной коммерческой деятельности»¹.

При этом без уплаты таможенных пошлин и налогов можно вывозить товары, стоимость которых в эквивалентном выражении не превышает 10000 долларов США.

Возможность прохода, не заполняя таможенную декларацию, возникает у пассажира воздушного судна если:

– «нет несопровождаемого (отдельно следующего) багажа, а в сопровождаемом багаже нет предметов и товаров, запрещенных или ограниченных к ввозу на территорию Российской Федерации;

– стоимость ввозимых товаров в эквиваленте не превышает 65 000 рублей, а общий вес товаров не превышает 35 кг, но не более 650 000 рублей

¹ Об утверждении Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров : Приказ ФТС России от 27.05.2011 г. № 1070 (ред. от 28.03.2012) // Российская газета. – 2012. – 23 мая. – № 115.

и не более 200 кг (товары, ввозимые сверх указанных норм, облагаются таможенными платежами и налогами по единой ставке в размере 30 % таможенной стоимости, но не менее 4 евро за 1 кг);

– денежные средства (иностранная валюта и рубли, внешние и внутренние ценные бумаги в документарной форме, а также дорожные чеки), если их общая сумма в эквиваленте не превышает 10 000 долларов США;

– количество ввозимой (на одно лицо) икры осетровых рыб (заводская упаковка) не превышает 250 грамм (сверх этого веса разрешается ввоз при наличии лицензии Минэкономразвития России);

– количество ввозимых (на одно лицо) алкогольных напитков (с 17 лет) не превышает 2 литров, табачных изделий (с 17 лет) не превышает 50 штук сигар, 100 штук сигарилл, 200 штук сигарет, 0,25 кг табака (допускается также ввоз изделий только одного вида – 100 сигар, 200 сигарилл, 400 сигарет или 0,5 кг табака);

– нет оружия и боеприпасов к нему оружие (ввозятся при наличии разрешения органов внутренних дел);

– нет радиоэлектронных средств (радиотелефоны, радиостанции, системы спутниковой связи и т.п., которые ввозятся при наличии разрешения Госсвязьнадзора России при Министерстве России), кроме временно ввозимых;

– нет осетровых рыб всех видов и полученной из них продукции (разрешается ввозить при наличии лицензии Минэкономразвития России)»¹.

Иностранные физические лица могут временно ввозить без уплаты таможенных пошлин, налогов товары (за исключением транспортных средств), необходимые этим лицам для личного пользования на территории Российской Федерации в течение срока их временного пребывания. В случае если товары не вывозятся за пределы таможенной территории Российской

¹ Прохождение таможенного контроля при перемещении воздушным транспортом : офиц. сайт Федеральной таможенной службы. URL: http://www.customs.ru/index.php?catid=142&id=13789&Itemid=2057&option=com_content&view=article (дата обращения: 21.04.2017).

Федерации по истечении установленного срока, в отношении таких товаров взимаются таможенные пошлины и налоги.

Показатели таможенного контроля характеризуют качество исполнения таможенного контроля. Для анализа показателей необходимо знать, сколько воздушных судов перемещено через таможенную границу Таможенного Союза на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород. В таблице 1 и на рисунке 2 приведены данные о воздушных судах, перемещённых через таможенную границу Таможенного Союза на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород.

Таблица 1

Количество перемещенных воздушных судов через таможенную границу Таможенного союза на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород¹

Показатель	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Количество воздушных судов, шт.	194	303	354	308	132
Темп роста воздушных судов, %	100	156,2	182,5	158,8	68,0

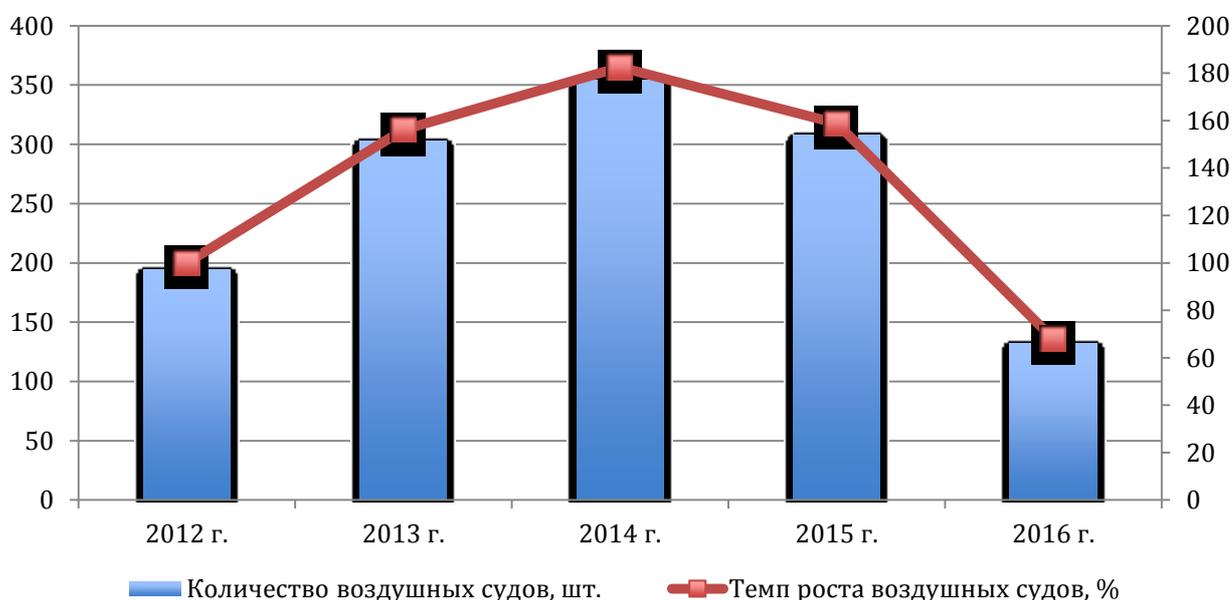


Рис. 2. Количество и темп роста перемещенных воздушных судов через таможенную границу Таможенного союза на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород

¹ Составлено по отчетным данным отдела таможенного оформления и таможенного контроля № 3 Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород // Документ опубликован не был.

Анализируя данный график, мы видим, что количество воздушных судов, пересекающих таможенную границу Таможенного Союза в аэропорту Белгород, увеличилось на 82,5% за период с 2012 по 2014 гг. Это было связано с реконструкцией аэропорта, активным увеличением количества международных рейсов и направлений перевозок. Успешно привлекались новые международные авиаперевозчики и решались задачи по обеспечению высокого качества проведения таможенного контроля воздушных судов, багажа и ручной клади пассажиров.

Но в 2015 году наблюдается снижение количества воздушных судов, пересекающих таможенную границу Таможенного Союза в аэропорту Белгород, что связано со снижением авиаперевозок в результате кризисной ситуации в экономике. В связи с внешней политической и экономической обстановкой, у российских туристов резко снизился спрос на зарубежные направления. Количество самолетовылетов в 2015 году уменьшилось на 13% по сравнению с 2014 годом и составило 308 самолетовылетов¹.

Международный пассажиропоток в аэропорту «Белгород» за 2016 год снизился в 2,4 раза, в связи с тем, что не выполнялись рейсы в Египет, однако открылись новые направления в Тунис. Помимо этого организовывались чартерные рейсы для деловых поездок и поездок спортсменов в Германию, Италию, Австрию, Великобританию и другие страны.

Таможенный контроль на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород направлен, в основном, на пассажиров воздушных судов (ручная кладь, сопровождаемый багаж). Количество оформленных воздушных судов непосредственно связано с количеством пассажиров, пересекающих таможенную границу Таможенного Союза на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород. Так как основным объектом таможенного контроля отдела

¹ Составлено по отчетным данным отдела таможенного оформления и таможенного контроля № 3 Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород // Документ опубликован не был.

таможенного оформления и таможенного контроля в воздушном пункте пропуска Белгород являются физические лица (пассажиры), необходимо выявить динамику изменения числа оформленных физических лиц (пассажиров). В таблице 2 и на рисунке 3 приведены данные о количестве физических лиц, пересекающих таможенную границу Таможенного Союза на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород.

Таблица 2

Количество физических лиц, пересекающих таможенную границу Таможенного союза на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород¹

Показатель	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Количество пассажиров, чел.	41286	74314	147509	114527	39405
Темп роста, %	100	180,0	357,3	277,4	95,4

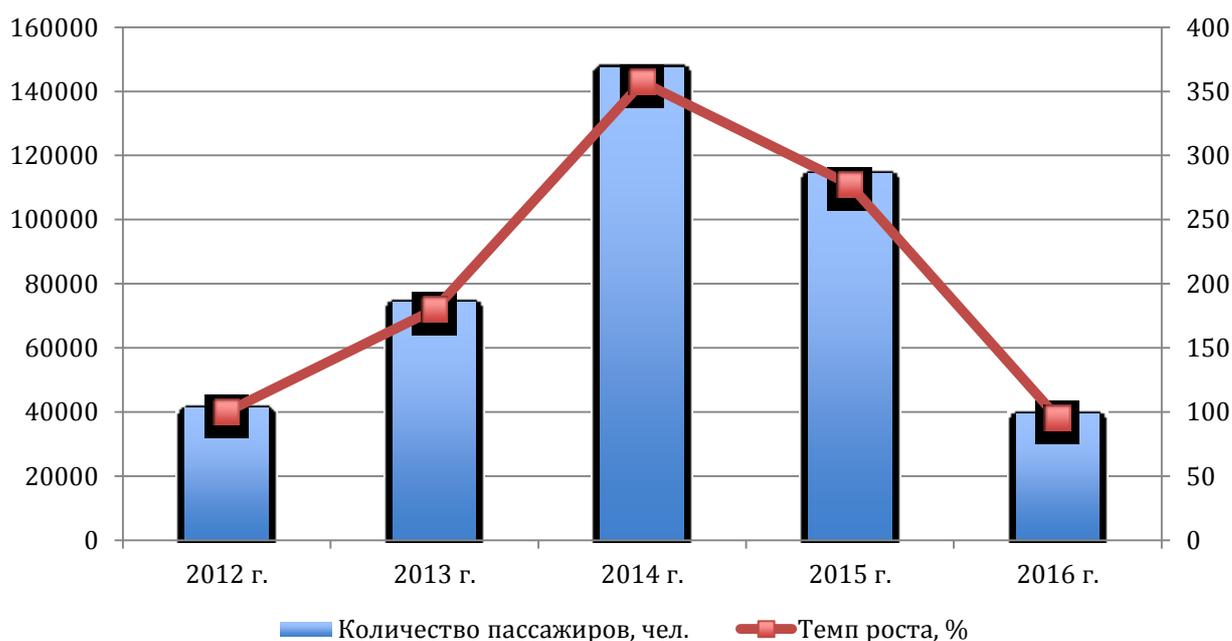


Рис. 3. Темп роста и количество физических лиц, пересекающих таможенную границу Таможенного союза на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород

Анализируя график, мы видим, что количество пассажиров за период 2012-2014 гг., увеличилось в 3,5 раза (357,3%), это говорит о повышении

¹ Составлено по отчетным данным отдела таможенного оформления и таможенного контроля № 3 Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород // Документ опубликован не был.

уровня жизни населения, а также расширению внешнеэкономических связей России. Но опять же в 2015 году происходит спад, снижение количества обслуженных пассажиров обусловлено большой долей внутренних перевозок в общем пассажиропотоке аэропорта и сложной экономической и политической ситуацией в стране, которая повлияла на рынок международных перевозок.

Анализ производственных показателей белгородского авиапредприятия позволяет выявить определённую тенденцию между скачками курса основных валют по отношению к рублю и активностью туристических международных перевозок. Увеличение рублёвой стоимости зарубежных туров привело к значительному уменьшению пассажиропотока в международных воздушных линиях даже в пик сезона (июль – сентябрь). В итоге в 2015 года на международных направлениях обслужено 114527 человек, что на 22,4% меньше, чем в 2014 году. Международный пассажиропоток в аэропорту «Белгород» за 2016 год снизился в 2,9 раза и составил 39405 человек¹.

Для того чтобы оценить качество таможенного контроля на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород следует рассмотреть количество заведённых дел об административном правонарушении за последние 3 года. Данные представлены на рис. 4.

Несмотря на постоянное информирование населения о правилах перемещения через таможенную границу багажа в 2015 году зафиксировано увеличение количества административных правонарушений на 25%, выявленных уполномоченными лицами Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород на международных рейсах. В 2016 году снижение количества административных правонарушений обусловлено сокращением количества пассажиров.

¹ Составлено по отчетным данным отдела таможенного оформления и таможенного контроля № 3 Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород // Документ опубликован не был.

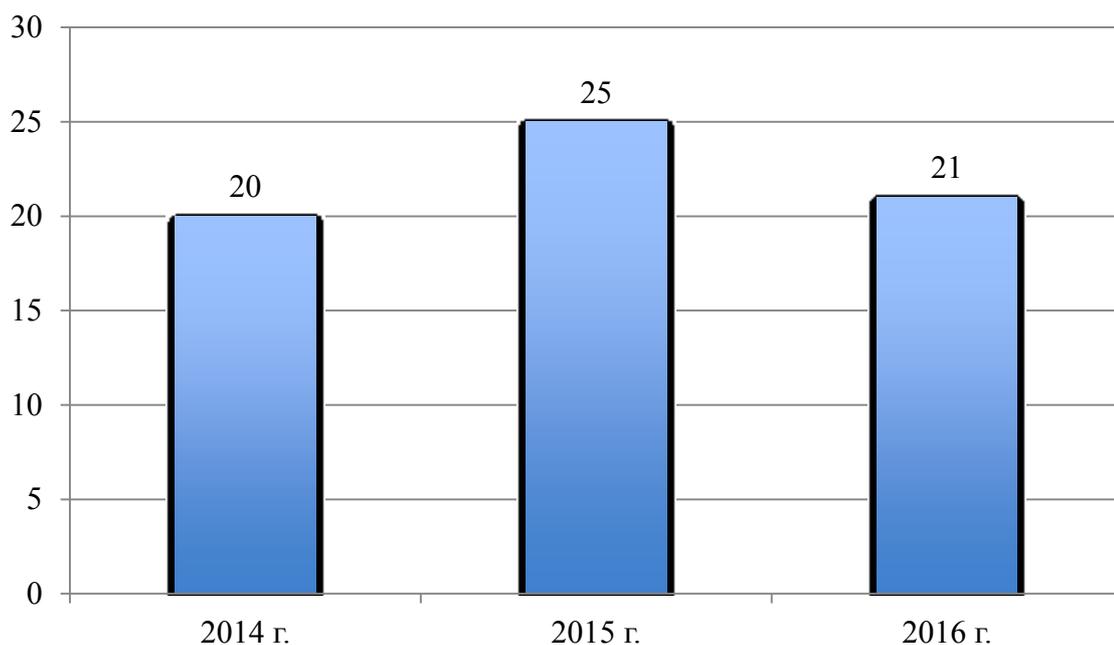


Рис. 4. Количество заведенных дел об административных правонарушениях¹

Однако увеличение и снижение количества заведённых дел об административных правонарушениях не может однозначно свидетельствовать о том, что пассажиры стали больше или меньше нарушать, так как изменяется не только число правонарушений, но и количество пассажиров. Чтобы выявить тенденцию правонарушений, рассмотрим соотношение количества пассажиров к количеству правонарушений за 2014-2016 гг. и представим его в таблице 3.

Таблица 3

Количество административных правонарушений на 1000 человек²

Показатель	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Количество административных правонарушений на 1000 человек, в ед.	0,14	0,22	0,53

На основании данных таблицы можно свидетельствовать о росте количества административных правонарушений на 1000 человек практически

¹ Составлено по отчетным данным отдела таможенного оформления и таможенного контроля № 3 Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород
// Документ опубликован не был.

² Там же.

в 4 раза (темп роста 378,6%) за исследуемый период 2014-2016 гг., что свидетельствует о росте качества таможенного контроля. Правонарушения связаны с недостаточной информированностью пассажиров, пересекающих таможенную границу Таможенного Союза, с законодательством Таможенного Союза, а также с грамотным применением принципа выборочности при таможенном контроле уполномоченными лицами Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород. Принцип выборочности работает, основываясь на системе управления рисками (более конкретно – на разработанных профилях риска). Однако потенциал системы управления рисками в современных условиях практически нивелирован отсутствием системного межведомственного информационного обмена между государственными контролирующими органами, а также использованием товароориентированного подхода к её реализации.

Сотрудниками отдела таможенного оформления и таможенного контроля на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород проводятся проверки в рамках таможенного контроля. За 2014-2016 годы сотрудниками Белгородской таможни было проведено 18 проверок: 11 проверок в 2014 г., 4 – в 2015 г. и 3 – в 2016 г. Как видно из представленных данных, ежегодно количество проверок сокращается, что связано, как с уменьшением количества прибывающих и убывающих пассажиров, так и с повышением качества таможенного контроля на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород.

Наибольшая доля работы в рамках таможенного оформления приходится на оформление таможенных деклараций на транспортные средства. В соответствии с пунктом 1 статьи 350 Таможенного кодекса Таможенного союза, «таможенное декларирование транспортных средств международной перевозки производится в том числе при временном вывозе с таможенной территории ТС транспортных средств международной перевозки и ввозе таких временно вывезенных транспортных средств международной

перевозки на территорию ТС посредством представления перевозчиком в таможенную таможенную декларацию на транспортное средство»¹.

При этом, в соответствии с пунктом 2 статьи 350 Таможенного кодекса Таможенного союза в качестве таможенной декларации на транспортное средство используются стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами в области транспорта, участниками которых являются государства - члены Таможенного союза, в случаях, когда в таких документах содержатся сведения о транспортном средстве международной перевозки, его маршруте, грузе, припасах, об экипаже и о пассажирах, цели ввоза (вывоза) транспортного средства международной перевозки и (или) наименовании запасных частей и оборудования, которые перемещаются для ремонта или эксплуатации транспортного средства международной перевозки, содержащиеся в статье 159 Таможенного кодекса Таможенного союза, в зависимости от вида транспорта.

В случае, если в поданных в таможенную стандартных документах перевозчика отсутствуют все необходимые для проведения таможенных операций сведения, таможенное декларирование транспортных средств международной перевозки производится путем представления таможенной декларации на транспортное средство соответствующей формы. В этом случае все представленные стандартные документы перевозчика являются неотъемлемой частью таможенной декларации на транспортное средство.

По результатам проверки таможенной декларации на транспортное средство таможенник оформляет временный ввоз или временный вывоз транспортного средства международной перевозки либо завершение временного вывоза или временного ввоза транспортных средств

¹ Таможенный кодекс Таможенного союза : офиц. текст (ред. от 08 мая 2015 г.) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. Банк «Версия Проф». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=186310&dst=0&profile=0&mb=LAW&div=LAW&BASENODE=69774703-4081201017> (дата обращения: 22.04.2017).

международной перевозки путем проставления в таможенной декларации на транспортное средство соответствующих отметок.

Исходя из положений подпункта 3 пункта 1 статьи 159 Таможенного кодекса ТС такими документами и сведениями при международной перевозке воздушным транспортом являются:

«1. Документы:

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

2. Сведения:

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

- номер грузовой накладной, количество мест по каждой грузовой накладной;
- наименование пункта погрузки и пункта выгрузки товаров;
- о количестве бортовых припасов, погружаемых на судно или выгружаемых с него;
- о наличии (об отсутствии) на борту судна международных почтовых отправлений;
- о наличии (об отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию таможенного союза запрещен или ограничен, лекарственные средства, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, оружие, боеприпасы»¹.

Динамика оформленных сотрудниками отдела таможенного оформления и таможенного контроля на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород таможенных деклараций на транспортные средства представлена на рис. 5.

Представленные данные свидетельствуют о том, что за 2014-2016 годы количество оформленных таможенных деклараций на транспортные средства снизилось с 979 деклараций в 2014 году до 202 деклараций в 2016 году, т.е. произошло падение на 79,4%. Причинами такого снижения, как уже было сказано выше, выступают снижение пассажиропотока и, соответственно, количества перемещенных воздушных судов через таможенную границу.

Сходную динамику демонстрируют и количество зарегистрированных пассажирских таможенных деклараций на ввозимые и вывозимые товары, по которым принято решение о выпуске (рис. 6). В тоже время по данному

¹ Таможенный кодекс Таможенного союза : офиц. текст (ред. от 08.05.2015) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. Банк «Версия Проф». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=186310&dst=0&profile=0&mb=LAW&div=LAW&BASENODE=69774703-4081201017> (дата обращения: 22.04.2017).

направлению работы наблюдается значительное увеличение количества оформленных пассажирских таможенных деклараций в 2015 году.

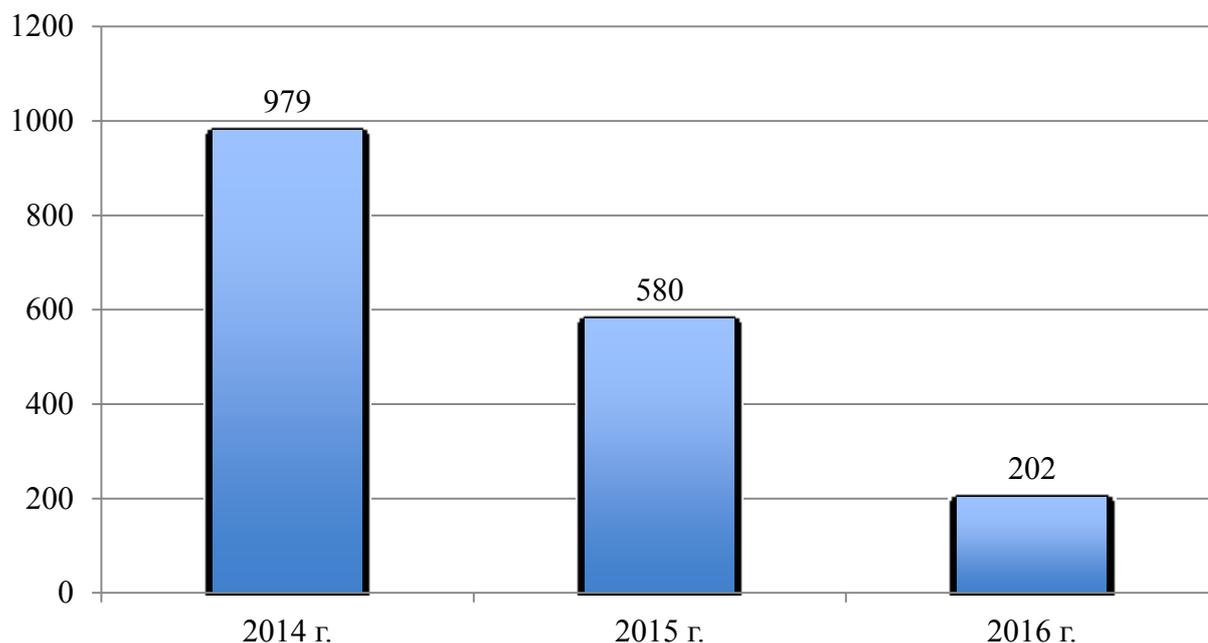


Рис. 5. Динамика оформленных таможенных деклараций на транспортные средства¹

Так, количество зарегистрированных пассажирских таможенных деклараций на ввозимые товары, по которым принято решение о выпуске, увеличилось в 2015 году по сравнению с 2014 годом на 118 деклараций или более чем в два раза. Но в 2016 году произошло резкое снижение на 157 деклараций, т.е. количество оформленных деклараций снизилось практически в 5 раз.

Количество зарегистрированных пассажирских таможенных деклараций на вывозимые товары, по которым принято решение о выпуске, увеличилось в 2015 году по сравнению с 2014 годом на 112 деклараций или на 50,1%. Но в 2016 году также произошло резкое снижение на 212 деклараций, т.е. количество оформленных деклараций снизилось практически в 3 раза.

¹ Составлено по отчетным данным отдела таможенного оформления и таможенного контроля № 3 Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород // Документ опубликован не был.

Также стоит отметить, что за 2014-2016 годы сотрудниками отдела таможенного оформления и таможенного контроля на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород было принято только 3 решения об отказе в выпуске по зарегистрированным пассажирским таможенным декларациям на въезд (1 отказ в 2014 году и 2 в 2016 году) и ни одного решения об отказе по пассажирским таможенным декларациям на выезд.

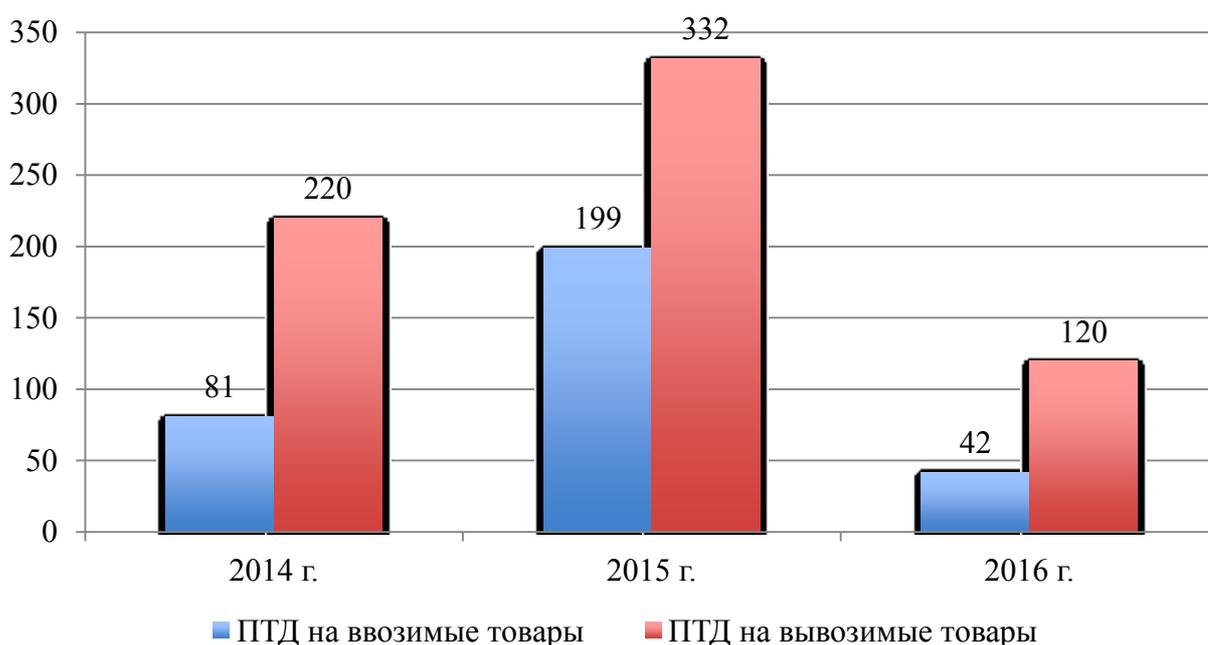


Рис. 6. Динамика зарегистрированных пассажирских таможенных деклараций (ПТД) на ввозимые и вывозимые товары, по которым принято решение о выпуске¹

На таможенном посту используются многие современные таможенные технологии – например, электронное декларирование, предварительное информирование, система анализа и управления рисками, а так же максимальное использование принципа выборочности при осуществлении таможенного контроля пассажиров и грузов и многое другое.

В 2014 году таможенный пост аэропорта Белгород получил в своё распоряжение новейшие технические средства, которые позволяют

¹ Составлено по отчетным данным отдела таможенного оформления и таможенного контроля № 3 Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород // Документ опубликован не был.

обнаружить даже самые минимальные количества запрещённых веществ, в том числе взрывчатых, наркотических и токсичных. Переносной ионно-дрейфовый детектор Кербер и SABRE 4000, о которых идёт речь, уже успели отлично зарекомендовать себя при использовании на международных и внутренних авиалиниях.

Умные приборы способны выявить следы опасных веществ в воздухе, на поверхности различных предметов, на руках и одежде людей, в товарах и транспортных средствах. Их применение повышает эффективность борьбы с незаконным перемещением наркотических средств и взрывчатых веществ через российский участок таможенной территории Таможенного союза.

Технические средства успешно применяются сотрудниками таможенного поста совместно со службой авиационной безопасности аэропорта при проведении таможенного контроля и совершения различных таможенных операций¹.

В тоже время, несмотря на четко отлаженную систему таможенного оформления и таможенного контроля на участке Белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород, необходимо выделить ряд моментов, нуждающихся в дальнейшем совершенствовании.

Для примера рассмотрим, как проходит работа в зале прилета на «зеленом коридоре». На данном участке находится максимум 4 сотрудника (это при том условии, если все сотрудники на месте, т. е. никто не находится в отпуске и на больничном). В среднем количество пассажиров на одном международном авиарейсе около 200 человек. Для того чтобы качественно провести контроль пассажира, прибывшего из-за границы требуется примерно 5-10 минут. В этот промежуток необходимо опросить человека. В том случае, если при использовании досмотровой рентгеновской техники что-то не ясно, попросить пассажира поставить багаж по-другому, для его

¹ Таможенный пост аэропорта Белгород вышел на новый уровень технического оснащения : офиц. сайт международного аэропорта Белгород. URL: <http://belgorodavia.ru/news/tamozhennyj-post-aeroporta-belgorod-vyshel-na-novyj-uroven-texnicheskogo-osnashheniya> (дата обращения: 19.04.2017).

просвечивания в ином ракурсе. Если этого недостаточно, использовать другие формы таможенного контроля. Осмотр, досмотр и другие. На это может уйти от 15 минут до 3 часов и больше. Это значит, инспектор на это время выключен из общего процесса контроля и вся работа ложится на оставшихся сотрудников. Времени, выделяемого на таможенный контроль, недостаточно для проведения качественного контроля. Следовательно, снижается качество проведения таможенного контроля. Работникам таможни не хватает ресурсов, чтобы определить, хотя бы поверхностно, пассажира на вероятность перемещения товаров ограниченных либо запрещенных.

В таможенных органах уделяют внимание только количеству инспекторского состава, осуществляющих таможенный контроль. Хотя, для более качественного решения проблемы необходимо также уделять внимание программному обеспечению и другим средствам автоматизации. Это должно сократить время на проведение контроля и повысить качество. Из таких средств на посту есть только журнал рисков, который создан для анализа, а не для помощи сотрудникам в выявлении потенциально возможных нарушителей законодательства. Так же существуют профили рисков на бумажных носителях, которые звучат примерно так: «... вероятность ввоза из такого-то государства, каких-либо запрещенных товаров ...». Под действие подобного риска попадают все пассажиры прилетевшие, либо улетающие. Однако из-за их большого потока уже на сегодняшний день отделы, занимающиеся таможенным контролем, сталкиваются с трудностями проверки товаров, перемещаемых физическими лицами. Следовательно, назрела необходимость в разработке современных технологий и методик проведения таможенных операций и таможенного контроля физических лиц.

Таким образом, проведенный анализ практики таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, осуществляемый Белгородской таможней, позволяет сделать следующие выводы:

1. Белгородский таможенный пост в воздушном пункте пропуска Белгород относится к Белгородской таможне Центрального таможенного управления. Отдел таможенного оформления и таможенного контроля Белгородского таможенного поста отвечает за таможенное оформление и подчиняется заместителю начальника Белгородского таможенного поста по организации таможенного контроля. Отдел при выполнении своих функций руководствуется Конституцией Российской Федерации, Таможенным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «О службе в таможенных органах Российской Федерации», законодательными актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами ГТК России, в том числе и принятыми во исполнение законов Российской Федерации, указов и распоряжений Президента Российской Федерации, постановлений и распоряжений Правительства Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, контроль за исполнением которых возложен на таможенные органы Российской Федерации, иными правовыми актами, а также типовым положением.

2. В 2015-2016 годах наблюдается снижение количества воздушных судов, пересекающих таможенную границу Таможенного Союза в аэропорту Белгород, это связано со снижением авиаперевозок в результате кризисной ситуации в экономике. Также происходит снижение количества обслуженных пассажиров, что обусловлено падением спроса на международные перевозки в общем пассажиропотоке аэропорта, сложной экономической и политической ситуацией в стране, которая повлияла на рынок международных перевозок, а также отменой международных рейсов по некоторым популярным среди граждан направлениям. В ходе анализа выявлен рост общего и среднего количества правонарушений таможенного законодательства Таможенного союза пассажирами международных рейсов. Это свидетельствует об улучшении качества таможенного контроля должностных лиц таможенного поста аэропорт Белгород, также о

недостаточной информированности пассажиров, пересекающих таможенную границу Таможенного Союза на таможенном посту Аэропорт Белгород.

3. На таможенном посту используются многие современные таможенные технологии – например, электронное декларирование, предварительное информирование, система анализа и управления рисками, а так же максимальное использование принципа выборочности при осуществлении таможенного контроля пассажиров и грузов и многое другое. В 2014 году таможенный пост аэропорта Белгород получил в своё распоряжение новейшие технические средства, которые позволяют обнаружить даже самые минимальные количества запрещённых веществ, в том числе взрывчатых, наркотических и токсичных. Переносной ионно-дрейфовый детектор Кербер и SABRE 4000, о которых идёт речь, уже успели отлично зарекомендовать себя при использовании на международных и внутренних авиалиниях. В тоже время, в таможенных органах уделяют внимание только количеству инспекторского состава, осуществляющих таможенный контроль. Хотя, для более качественного решения проблемы необходимо также уделять внимание программному обеспечению и другим средствам автоматизации. Это должно сократить время на проведение контроля и повысить качество. Из таких средств на посту есть только журнал рисков, который создан для анализа, а не для помощи сотрудникам в выявлении потенциально возможных нарушителей законодательства.

РАЗДЕЛ III. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ

Информационно-техническое обеспечение таможенных органов развивается и совершенствуется на основе мировых стандартов с учетом тенденций, отражающих развитие таможенного дела. Исходя из требований, содержащихся в стандарте 7.4 Международной конвенции «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» «национальное законодательство государства должно предусматривать:

- электронные способы обмена коммерческой информацией в качестве альтернативы требованиям представления документов на бумажном носителе;

- сочетание электронных методов и методов удостоверения подлинности и идентичности документов на бумажном носителе;

- право таможенной службы оставлять у себя информацию для использования в таможенных целях и при необходимости для обмена такой информацией посредством электронных средств обмена коммерческой информацией с другими таможенными администрациями и иными юридически правомочными сторонами»¹.

«Реализация данного стандарта направлена на исключение обмена информацией на бумажном носителе между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенными органами, и как следствие, влияние человеческого фактора на принятие должностными

¹ Международная (Киотская) конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года (в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 г.) : ратифицирована федер. законом от 3 ноября 2010 г. № 279-ФЗ // Соб. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 45. – Ст. 5744.

лицами таможенных органов решений при осуществлении таможенных операций»¹.

В последнее время интенсивно развиваются системы идентификации различных объектов. На современном этапе одной из приоритетных задач Федеральной таможенной службы является организация сбалансированного, простого и, главное, эффективного механизма таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами авиационным транспортом.

Применение тех или иных форм таможенного контроля базируется на принципах выборочности и достаточности для соблюдения таможенного законодательства. Решение задачи оптимального выбора объектов таможенного контроля может быть достигнуто посредством использования информационной системы идентификации при таможенном контроле багажа, перемещаемого физическими лицами².

Проведенный анализ существующего механизма проведения таможенного контроля багажа, перемещаемого физическими лицами, показал, что основные сложности возникают при проведении таможенного контроля с применением технических средств таможенного контроля (рентгенотелевизионной установки сканирующего типа) багажа, непосредственно перемещаемого владельцем. В данном случае процесс контроля значительно замедляется и теряет свою эффективность.

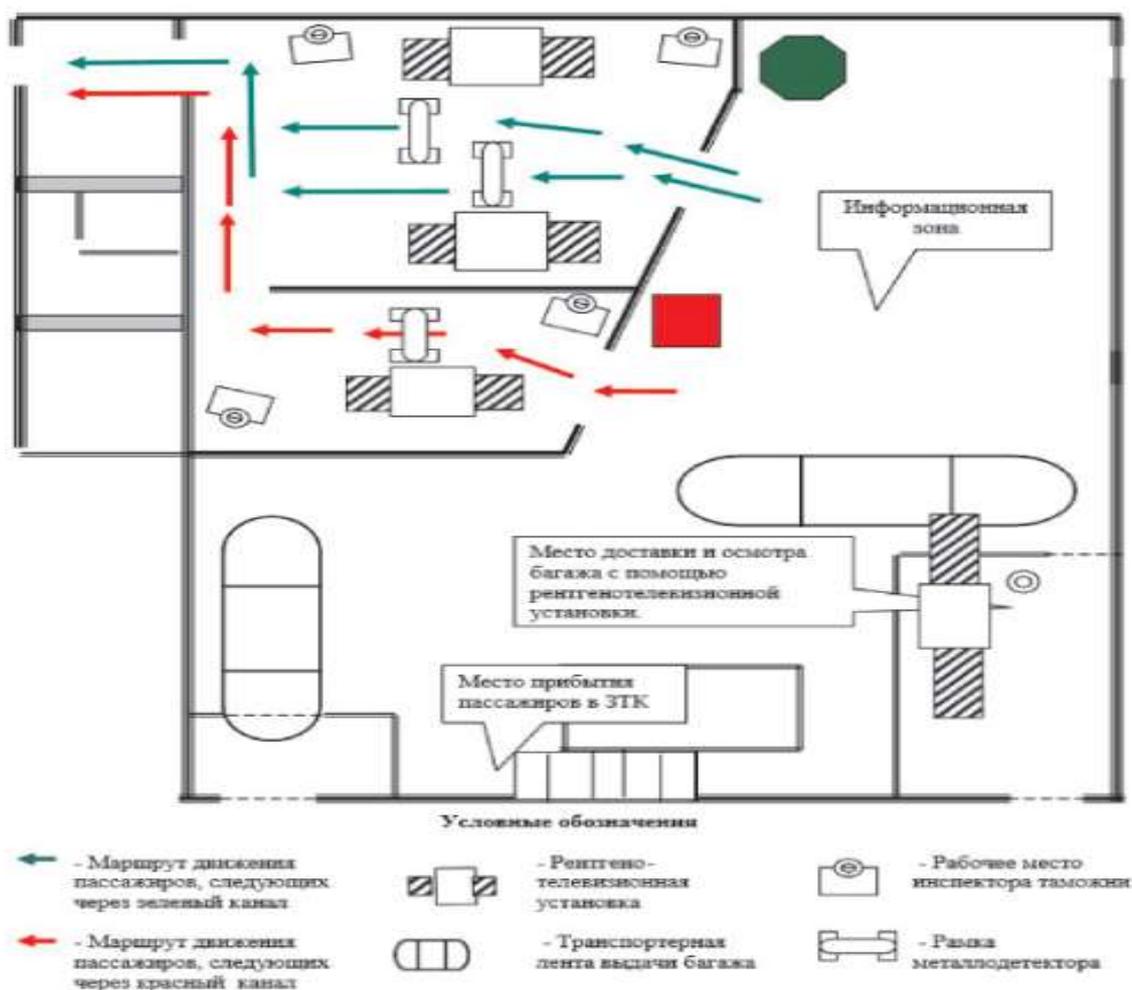
Возможность проведения таможенного осмотра всего массива перемещаемого багажа с применением рентгенотелевизионной установки сканирующего типа отдельно от пересекающих таможенную границу физических лиц могла бы в значительной мере упростить и ускорить процесс таможенного контроля. Одним из направлений совершенствования таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых

¹ Мешечкина Р.П., Алейников И.А. Инновационный подход к решению проблем таможенного декларирования товаров и транспортных средств // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2014. № 10–3. С. 94.

² Шевчук П.С., Щерба М.Ю. Новые подходы к таможенному администрированию в рамках Евразийского экономического союза: проблемы и перспективы // Управление инвестициями и инновациями. 2016. № 2. С. 111.

пассажирами судами, выступает разработка и применение информационной технологии идентификации багажа, перемещаемого физическими лицами, при таможенном контроле.

На рис. 7 представлена типовая схема проведения таможенного контроля в международном авиационном пункте пропуска, из которой очевидно, что осмотр багажа с применением рентгенотелевизионной установки непосредственно в «Красном» либо «Зеленом» канале необходимо осуществлять только в отношении тех багажных мест, в которых при первичном осмотре выявлены товары, возможно запрещенные либо ограниченные к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза¹.



¹ Безуглов Д.А., Швидченко С.А. Повышение качества рентгенографических изображений с использованием методов цифровой фильтрации // Перспективы развития науки и образования: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции: в 13 частях. Тюмень, 2015. С. 14.

Рис. 7. Типовая схема проведения таможенного контроля в международном авиационном пункте пропуска

В настоящий момент основная проблема заключается в сложности сбора и передачи информации от должностного лица таможенного поста, осуществляющего таможенный осмотр с применением рентгенотелевизионной установки всего массива багажа, инспектору, находящемуся непосредственно на линии контроля в «Красном» либо «Зеленом» коридоре». Для решения данной проблемы предлагается использовать систему идентификации багажа физических лиц, предусматривающую скрытую маркировку должностным лицом, осуществляющим таможенный осмотр всего массива прибывшего багажа при выявлении багажных мест, возможно содержащих товары запрещенные, либо ограниченные к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза, специальными скрытыми метками¹.

Данная система позволит после получения багажа физическими лицами и следования ими по выбранному коридору декларирования, в случае перемещения маркированного багажного места, без привлечения излишнего внимания информировать должностных лиц таможенного органа об идентификации маркированного багажного места. Предлагаемая схема прохождения таможенного контроля с использованием информационной системы идентификации представлена на рис. 8.

Указанная система может быть основана на акустомагнитной технологии, отличающейся высокой помехоустойчивостью и имеющей самый высокий коэффициент срабатывания более 95%. Диапазон, в котором работают эти системы, меньше других подвержен шумам и другим помехам, поэтому для систем акустомагнитной технологии характерно отсутствие ложных срабатываний. Благодаря бесконтактной деактивации со звуковым

¹ Целигоров Н.А., Щерба М.Ю. Использование принципов работы систем для неконтактной идентификации багажа физических лиц при проведении таможенного контроля // Вестник Донского государственного технического университета. 2015. Т. 15. № 4 (83). С. 123.

оповещением защитные метки акустомагнитной технологии можно размещать внутри объектов. Принцип работы акустомагнитной метки основан на эффекте камертона – она резонирует и излучает волны на той же частоте после окончания возбуждающего сигнала.

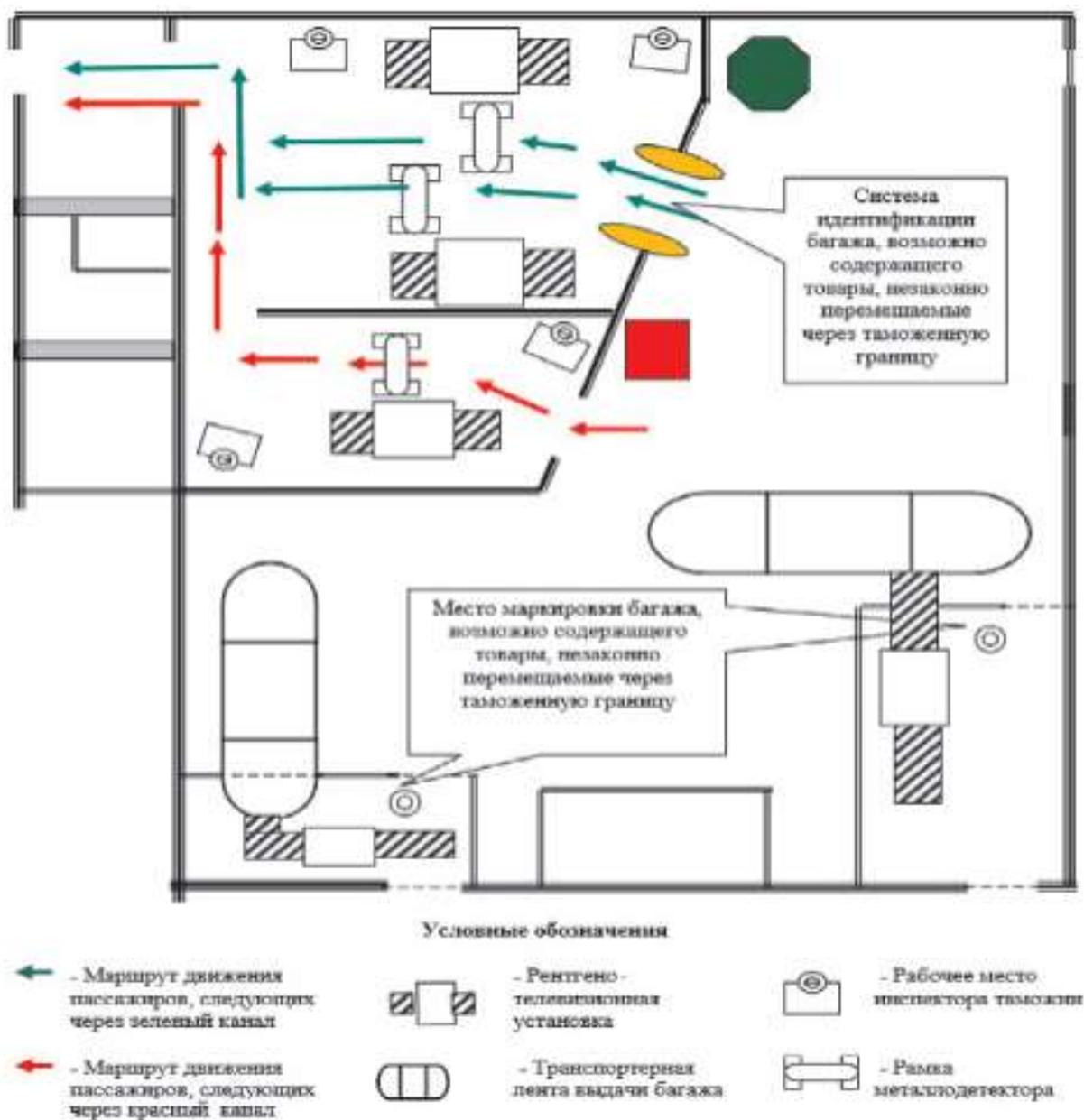


Рис. 8. Схема прохождения таможенного контроля с использованием информационной системы идентификации

Защитная метка содержит специальную металлическую полосу, которая вибрирует при воздействии на нее сигнала определенной частоты

(рис. 9)¹. Образованное меткой электромагнитное поле попадает в приемник, который выдает соответствующий сигнал. Особенность этих систем состоит в том, что этот сигнал появляется только в случае, если приемник фиксирует последовательность четырех импульсов.



Рис. 9. Метка MiniUltra

Метка состоит из трех основных элементов.

1. Магнитострикционная полоска выполнена из сплава металла, обладающего сильным магнитострикционным действием. В процессе работы полоска не намагничивается. В этикетке она расположена в нижней части и зафиксирована клеем. При попадании в электромагнитное поле рабочей частоты она создает сильное переменное магнитное поле вокруг себя.

2. Металлические полоски – постоянные магниты, выполненные из сплава, легко поддающегося перемагничиванию. В рабочем состоянии метки данные полоски слегка намагничены и выполняют роль постоянного магнита. Когда магнитострикционная полоска образует вокруг себя переменное магнитное поле, постоянный магнит начинает механически

¹ Щерба М.Ю., Целигоров Н.А. К вопросу о возможности применения радиочастотной технологии в технических средствах идентификации багажа физических лиц // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2015. № 1 (18). С. 5.

колебаться в такт частоте этого поля. При выключении передатчика системы магнестрикционная полоска уже не создает магнитного поля, однако колебания постоянного магнита еще продолжаются и уже они начинают возбуждать появление переменного магнитного поля в магнестрикционной полоске. Колебания продолжаются совсем недолго и по убывающей траектории. Именно этот быстрозатухающий сигнал улавливает приемник системы. При деактивации специальным устройством – акустомагнитным деактиватором полоски постоянного магнита размагничиваются и перестают работать.

3. Корпус метки выполнен из прочного тонкого пластика, сверху которого сформирована область свободного размещения постоянного магнита, для обеспечения свободного перемещения (вибрирования) постоянного магнита. В нижней части корпуса располагается магнестрикционная полоска, залитая клеем. Тыльная сторона корпуса снабжена клеевым слоем (двухсторонний скотч 3М), который обеспечивает приклеивание метки¹.

Все части метки специально рассчитаны и подобраны таким образом, чтобы эффект каждой из ее частей был максимальным. Резонансная частота всей метки в целом сопоставима с рабочей частотой системы, что обеспечивает максимально необходимый эффект. Для простоты восприятия метку можно представить в виде камертона, который после воздействия на него начал вибрировать. После удара камертон продолжает вибрировать еще некоторое время и постепенно затухает.

Таким образом, при попадании метки в электромагнитное поле системы метка начинает свою работу, но так как частоты ее работы полностью соответствуют частотам работы передатчика, уловить ее наличие в поле невозможно – сигнал передатчика, в любом случае, будет мощнее. Для

¹ Безуглов Д.А., Щерба М.Ю. Информационная система идентификации багажа при таможенном контроле физических лиц // Фундаментальные исследования. 2016. № 10. С. 18.

того чтобы метку можно было обнаружить, происходит выключение передатчика и включение приемника. За счет того, что это переключение происходит очень быстро, а метка еще некоторое время продолжает свою работу, приемнику системы удастся отследить наличие затухающего сигнала от метки.

Преимущества акустомагнитной технологии:

- акустомагнитная (АМ) метка (10×44 мм) в 4 раза меньше РЧ (40×40 мм), что обеспечивает возможность установки её на мелкие предметы;
- АМ датчики не экранируются телом человека;
- АМ датчики срабатывают на фольгированных, металлизированных поверхностях (не ферромагнетиках)¹.

Внешний вид акустомагнитной метки представлен на рис. 10.



Рис. 10. Внешний вид акустомагнитной метки. Этикетка LE, Размер: 10×44 мм; рабочая частота: 58 КГц; вид: белые, с ложным штрих-кодом; 2 контура

Существенным недостатком этой технологии является необходимость соблюдения точной частоты питания ($50 \text{ Гц} \pm 1 \%$). При уходе частоты за пределы допустимости в 1%, системы отключают передатчики и выдают

¹ Щерба М.Ю., Целигоров Н.А., Корнилова В.Ф. Возможность применения электромагнитной технологии в технических средствах идентификации багажа физических лиц // Особенности государственного регулирования внешнеторговой деятельности в современных условиях Материалы научно-практической конференции: в 2 частях. – Ростов- на-Дону, 2014. С. 451.

ошибку о потере синхронизации. При отклонениях постоянного характера – системы вообще перестают работать¹.

В результате анализа практики таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, была выявлена проблема несовершенства системы управления рисками при проведении таможенного контроля. В мировой практике важным элементом системы таможенного администрирования выступает комплекс мер по анализу и управлению рисками, которые выступают в качестве одного из важнейших элементов таможенного контроля. Таможенное администрирование, по мнению Р.П. Мешечкиной, И.А. Алейникова «тесно связано не только с совершенствованием налогового законодательства, но и необходимостью формирования в России институциональной среды, предполагающей переход к инновационному, социально ориентированному типу развития, стимулирующей рост предпринимательской и инновационной активности в бизнес-среде. Такая институциональная среда направлена на обеспечение благоприятных условий для создания новых предприятий и видов деятельности, в том числе в инновационных секторах экономики»².

В настоящее время таможенный контроль осуществляется исходя из системы мер оценки рисков. «Управление рисками – это основной базисный принцип современных методов таможенного контроля. Этот метод позволяет оптимально использовать ресурсы таможенных органов, не уменьшая эффективности таможенного контроля, и освобождает большинство участников внешнеэкономической деятельности от излишнего бюрократического контроля. Процедуры, основанные на управлении рисками, позволяют контролировать производство таможенного оформления

¹ Целигоров Н.А., Щерба М.Ю. Использование принципов работы систем для неконтактной идентификации багажа физических лиц при проведении таможенного контроля // Вестник Донского государственного технического университета. 2015. Т. 15. № 4 (83). С. 125.

² Мешечкина Р.П., Алейников И.А. Совершенствование таможенного администрирования как фактор развития государственных таможенных услуг // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2015. № 3 (55). С. 159.

на участках, где существует наибольший риск, позволяя основной массе товаров и физических лиц сравнительно свободно проходить через таможенную»¹. Основой оценки риска является реестр идентифицированных и подробно описанных рисков, который должен давать представление о причинах, вероятностях возникновения и величине ущерба в случае отсутствия реагирования на риск.

Несмотря на то, что использование системы управления рисками в таможенном деле приводит к повышению результативности таможенного контроля, однако практика применения исследуемой системы имеет ряд недостатков и проблем, требующих совершенствования.

Во-первых, отсутствует единый порядок применения системы управления рисками в таможенных органах ЕАЭС.

Во-вторых, отсутствуют единые унифицированные меры контроля (меры минимизации рисков) по согласованным индикаторам рисков и унифицированный порядок их применения.

В-третьих, отсутствует реальный информационный обмен и взаимный контроль.

В связи с этим необходимы конструктивные и последовательные мероприятия с одним главным вектором – качественно усовершенствовать систему управления рисками в таможенных органах, что, в свою очередь, будет содействовать развитию сотрудничества таможенных органов государств – членов ЕАЭС, экономики РФ, улучшения ее имиджа как торгового партнера на международной арене.

К некоторым подобным мероприятиям, по нашему мнению, следует отнести:

– упрощение – механизм устранения излишних элементов и избыточности в операциях, процедурах и процессах в целом;

¹ Костин А.А., Подойма Л.Ю. Комплексный подход к развитию системы управления таможенными рисками в рамках Евразийского экономического союза // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2015. № 2 (54). С. 251.

– согласование – согласование национальных процедур, операций и документов с правовой базой стран – участниц ЕАЭС, а также с другими международными соглашениями, стандартами и международной практикой;

– стандартизация – процесс разработки международно оговоренных форматов для практик, процедур, документации и информации.

Таким образом, для оптимизации проведения таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу, таможенным органам государств-членов ЕАЭС необходимо в своей деятельности внедрять Интеграционную информационную систему внешней и взаимной торговли Таможенного союза (далее – ИИСВВТ), а также проводить мероприятия, сосредоточенные на совершенствование системы управления рисками.

Помимо этого, требуется проведение комплекса мероприятий по созданию автоматизированного сегмента системы управления рисками в целях выявления, предупреждения и пресечения преступлений и правонарушений в области таможенного дела на основании сведений, полученных в рамках оперативно-служебной и информационно-аналитической деятельности правоохранительных подразделений таможенных органов¹.

На сегодняшний день проводятся работы по созданию ИИСВВТ, которая предназначена для организации совместной работы совокупности территориально распределенных государственных информационных ресурсов и информационных систем государственных органов, регулирующих внешнюю и взаимную торговлю государств-членов ЕАЭС, информационных систем и информационных ресурсов Евразийской экономической комиссии, объединенных с национальными интеграционными секторами государств-членов ЕАЭС. Гласной целью создания ИИСВВТ является оптимизация таможенного, налогового, транспортного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного, санитарно-

¹ Коженко И.А., Разинькова В.Г. Оптимизация таможенного контроля товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС // Молодой ученый. 2016. № 10.1. С. 28.

карантинного контроля на таможенной границе таможенного союза. Процесс создания ИИСВВТ должен содействовать параллельному совершенствованию информационных систем государственных органов, осуществляющих контроль на границах государств-членов ЕАЭС, созданию интеграционных сегментов на национальном уровне, упрощению документального оформления товарных партий.

Для реализации обозначенных мер необходима модернизация информационной системы таможенных органов различных уровней, развитие существующей телекоммуникационной инфраструктуры, обновление парка компьютерной и специальной техники. Также необходимо создать новые технологические схемы таможенного контроля, порядок взаимодействия с каждым из государственных контролирующих органов. Реализация предлагаемых направлений будет содействовать созданию эффективной системы таможенного контроля товаров, и как следствие, минимизирует угрозу проникновения на таможенную территорию ЕАЭС некачественных и опасных товаров.

Кроме того, одним из актуальных направлений совершенствования применения системы управления рисками в таможенном деле, по нашему мнению, является совершенствование идентификации таможенного риска. В практике деятельности таможенных органов за рубежом и в России сформировались, в общем, методологически схожие, однако имеющие ряд отличительных особенностей системы управления рисками. Ключевым условием выбора объекта таможенного контроля и в том, и в другом случае является индикатор риска. В зарубежной практике деятельности таможенных органов существует система индикаторов риска, где на основании несколько иных, чем в российской таможенной практике, признаков систематизирован перечень индикаторов риска для сотрудников таможенных органов в целях определения товаров и транспортных средств, в отношении которых необходимо провести таможенный досмотр, в том числе в рамках таможенного аудита. Зарубежная практика показывает преобладание

многоуровневого подхода неформализованных индикаторов, тогда как практика ФТС России стремится к полной формализации процесса.

Таможенный кодекс таможенного союза создал правовую основу, санкционирующую использование новых форм совершения таможенных операций таможенного декларирования и таможенного контроля, для перехода от стадий точечного их внедрения к тотальному практическому использованию электронного декларирования, предварительного информирования в условиях удаленного доступа и управления рисками. Данные по анализу рисков и соответствующих последствий (негативных факторов и правонарушений участников внешнеторговой деятельности) необходимы для должностных лиц таможенных органов, принимающих управленческие решения, ориентированные как на обеспечение экономической безопасности России, так и на предоставление наиболее благоприятных условий участникам внешнеторговой деятельности и повышение эффективности таможенного контроля.

В таможенной деятельности для оценки эффективности применения форм таможенного контроля применяется разработанная ФТС России методика, основу которой составляет экспертный метод, предусматривающий применение оценочных коэффициентов для различных направлений деятельности таможенных органов¹. Она основана на использовании следующих показателей, применяемых для оценки эффективности форм таможенного контроля:

- экономического эффекта форм таможенного контроля за конкретный период;
- количества нарушений таможенных правил, повлекших заведение дел об административных правонарушениях за отчетный период;

¹ Подходы к анализу эффективности реализации основных функций таможенных органов. URL: http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2015/4/economics/rubinshtein-blinova.pdf (дата обращения: 18.05.2017).

- динамики и тенденций изменения количества фактов применения форм таможенного контроля;
- период времени, необходимый для применения конкретных форм таможенного контроля и др.

Применение вышеизложенной методики направлено на обеспечение оптимизации численности применяемых форм таможенного контроля, а также и мер, позволяющих минимизировать риски в соответствии с принципом выборочности. Вместе с тем, эта методика не лишена недостатков, таких как:

- чрезмерная ориентация показателей методики на выполнение фискальных функций, вследствие этого становится недостаточно обоснованным метод оценки эффективности таможенной деятельности;
- отсутствие взаимосвязи между результативностью деятельности таможенных органов и эффективностью функционирования агентов национальной экономики как участников внешнеторговой деятельности.

Совершенствование операций таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза, включает следующие направления, к числу наиболее значимых из них следует отнести (рис. 11).



Рис. 11. Наиболее значимые направления совершенствования таможенного контроля

Следовательно, для дальнейшего совершенствования таможенного контроля необходимо обеспечить формирование интегрированной информационной структуры значимого межгосударственного и межведомственного обмена данными и электронными документами на таможенной территории Евразийского экономического союза на базе Интегрированной информационной системы внешней и внутренней торговли. Учитывая значительный объем данных и документов, предоставляемых участниками ВТД таможенным органам, предстоит решить задачу внедрения информационных технологий и закрепления норм, стандартов и методов их применения в сфере нормативно-правового и административного регулирования внешнеэкономической деятельности, совершенствования таможенного администрирования. Необходимость дальнейшего совершенствования администрирования предопределена образованием Евразийского экономического союза, увеличением численности членов ЕАЭС за счет вступления в это региональное объединение Армении и принятия решения о вступлении в ЕАЭС Киргизии, создания единого экономического пространства, предполагающего свободное перемещение товаров, транспортных средств, капитала, технологий, рабочей силы.

В заключении необходимо рассмотреть перспективные направления использования технических средств при проведении таможенного контроля воздушных судов. При проведении таможенного контроля воздушных судов применяется целый ряд современных технических средств таможенного контроля.

Использование комплекта технических средств «Авиатор» (далее – КТС «Авиатор») позволяет значительно сократить время поиска и обнаружения скрытых вложений и тайников в процесс проведения таможенного контроля различных типов воздушных судов отечественного и

зарубежного производства. Это унифицированное оперативно-техническое средство таможенного контроля, которое предназначается для проведения инструментального углубленного таможенного досмотра в любое время года при различных погодных условиях и освещенности с целью обнаружения и визуального обследования посторонних скрытых предметов.

КТС «Авиатор» представляет собой набор технических средств, позволяющих оперативно изменять свою конфигурацию в зависимости от решаемых задач при таможенном досмотре воздушного судна и состоит из следующих основных составных частей:

- портативного устройства видеонаблюдения;
- комплекта быстросъемных взаимозаменяемых телевизионных камер цветного и монохромного изображения с встроенными элементами подсветки;
- комплекта элементов удлинительных (досмотровых штанг различной длины: жестких досмотровых штанг – короткой, длинной и полужесткой штанги, для доставки телевизионных камер в зону досмотра);
- блока автономного питания;
- комплекта соединительных кабелей;
- специализированного программного обеспечения;
- комплекта одиночного ЗИП-О;
- футляра для укладки, переноски и хранения КТС¹.

КТС «Авиатор» обеспечивает возможность решения следующих задач:

- проведение оперативного таможенного досмотра труднодоступных мест внутри воздушного судна (пассажирские салоны, туалеты, гардеробы, оборудование кухни, багажное отделение, кабина пилотов, служебные отсеки, технологические люки и т.д.);

¹ Щерба М.Ю., Безуглов Д.А., Шевчук П.С. Особенности применения технических средств таможенного контроля при проведении отдельных форм таможенного контроля. Ростов н/Д., 2016. С. 118.

– скрытых мест внутри воздушного судна (скрытые зоны, узкие и длинные полости элементов конструкции), труднодоступных и скрытых мест снаружи воздушного судна (ниши и специальные гондолы для уборки шасси, технологические полости, люки, съемные панели и т.п.).

Кроме того, комплекс дает возможность оперативного документирования хода и результатов таможенного контроля непосредственно на месте проведения досмотра, а также позволяет проводить оперативное изменение конфигурации комплекта (смену удлинительных элементов с 60 до 200 см или с 120 до 450 см, в том числе съемных телевизионных камер) без отключения питания. Конструктивно предусмотрена возможность одновременного применения двух телевизионных камер с целью документирования внутреннего вида обследуемой зоны и ее привязки к конкретному месту досмотра.

Еще одним техническим средством, эффективно используемым при проведении таможенных осмотров и досмотров воздушных судов, является комплект технических средств «Спрут» (далее – КТС «Спрут»).

Приборы серии КТС «Спрут» – одна из новинок рынка досмотровой техники, имеющая существенное преимущество, заключающееся в использовании беспроводных технологий при взаимосвязи с устройствами видеонаблюдения на базе Android.

Комплектация прибора включает следующее:

- набор штанг различной длины для поверхностного и углубленного осмотра / досмотра транспортных средств и стационарных сооружений;
- варианты мониторов на базе планшетного компьютера;
- локтевой упор для универсальности использования прибора;
- различные комбинации насадок с камерами¹.

¹ Щерба М.Ю., Шевчук П.С. Совершенствование технологии таможенного контроля воздушных судов с применением технических средств таможенного контроля // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2016. № 3 (24). С. 35.

Вариативность насадок позволяет применять прибор при выполнении различных задач. Например, если необходимо заглянуть в технологическую нишу или отсек, то удобно использовать камеру со сверхширокоугольным объективом на гибкой стойке.

Если производить осмотр большой ниши или пространства сквозь небольшое отверстие без возможности перемещения оператора в стесненном пространстве, удобно использовать камеру на эндоскопической насадке, поворотом которой можно дистанционно управлять в двух взаимно перпендикулярных плоскостях.

В приборах серии КТС «Спрут» впервые реализован в досмотровых системах удаленный видеоконтроль. С помощью данной функции появилась возможность удалённо наблюдать за осматриваемым объектом через монитор с большей диагональю в стационарном таможенном пункте видеонаблюдения, посредством раций корректировать ход осмотра и оперативно реагировать при возникновении внештатных ситуаций. Данная особенность позволяет дистанционно руководить проведением контрольных мероприятий высококвалифицированным в данной области должностным лицам таможенных органов.

После выполнения вышеперечисленных операций в ходе применения досмотровых систем одновременно может осуществляться передача телевизионного сигнала и на устройство видеоизображения (смартфон), и на удаленный монитор стационарного таможенного поста или мобильного таможенного пункта контроля.

Следующим перспективным направлением при проведении таможенных осмотров и досмотров воздушных судов является использование специальных меточных средств. Невидимые глазу контрольные метки с помощью карандашей, фломастеров конспиративно наносятся оперативными работниками на те места транспортного средства, которые в силу своих конструктивных особенностей потенциально могут использоваться в качестве тайников для укрытия и перевозки предметов

контрабанды. При последующем таможенном контроле данного транспортного средства эти метки считываются специальными приборами.

Для этих целей применяются специальные люминесцентные пасты и чернила, которые невидимы в обычных условиях, но под действием ультрафиолетовых или инфракрасных лучей светятся.

Метка наносится на чистую твердую поверхность. Для нанесения метки пригодны самые разнообразные материалы: искусственная и натуральная кожа, металл, пластмасса, дерево и т.д. Допускается пометка упаковочных материалов: клейкой ленты, бечевки, а также элементов крепления – винтов, гаек, шурупов и т.п.

О подлинности предмета судят по характерному свечению метки, возникающему после высыхания растворителя, в ультрафиолетовых лучах с длиной волны 365 нм.

Таким образом, рассмотрение направлений совершенствования таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, позволяет сделать ряд выводов:

1. Для решения проблемы сбора и передачи информации от должностного лица таможенного поста, осуществляющего таможенный осмотр с применением рентгенотелевизионной установки всего массива багажа, инспектору, находящемуся непосредственно на линии контроля, предлагается использовать систему идентификации багажа физических лиц, предусматривающую скрытую маркировку должностным лицом, осуществляющим таможенный осмотр всего массива прибывшего багажа при выявлении багажных мест, возможно содержащих товары запрещенные, либо ограниченные к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза, специальными скрытыми метками. Предложенная информационная система идентификации багажа может быть реализована на основе применения уже имеющихся технических решений, используемых в других отраслях, в частности, с применением различных противокражных

систем. Наиболее подходящей для решения поставленной задачи является система, основанная на базе акустомагнитной технологии.

2. Для совершенствования идентификации рисков следует сопоставить практику зарубежного опыта идентификации таможенных рисков и российскую практику. По нашему мнению, использование зарубежного опыта в практике деятельности российских таможенных служб позволит усовершенствовать применение системы управления рисками в таможенном деле, позволит выявить новые профили риска путем многоуровневой детализации.

3. Проведенный анализ технологии таможенного контроля воздушных судов показал, что для достижения максимальной эффективности таможенного контроля не всегда представляется возможным ограничиться таможенным осмотром воздушного судна. Учитывая технические особенности объекта контроля, проведение исключительно внешнего, визуального осмотра без вскрытия грузовых и иных отсеков и полостей воздушного судна не позволяет достичь максимальной эффективности таможенного контроля. В этой связи целесообразно, с учетом системы управления рисками, проводить таможенный досмотр воздушных судов. 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. Перспективными направлениями использования технических средств таможенного контроля при осуществлении контроля воздушных судов являются использование специальных меточных средств и преимуществ беспроводных технологий передачи информации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таможенный контроль можно представить как технологический процесс, состоящий из последовательно совершаемых операций, исполнение которых возложено на таможенные органы. Это позволяет рассматривать его технологию как процесс функционирования сложной системы таможенного контроля, элементами которой являются отдельные действия и операции, в результате совершения которых устанавливаются нарушения таможенного законодательства Таможенного союза и Российской Федерации. Следовательно, проведение определенных форм таможенного контроля с использованием различных методов и инструментов в процессе совершения таможенных операций направлено на обеспечение соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и Российской Федерации. При этом от выбора совокупности форм, методов и инструментов таможенного контроля в прямой зависимости находится качество предоставления государственных таможенных услуг.

Таможенный контроль производится государственными органами с целью ограничения ввоза или вывоза определенных наименований товаров и вещей. Таможенный досмотр включает информацию о предметах и вещах, запрещенных для импорта и экспорта, и о предметах и вещах, импорт и экспорт которых ограничен и/или облагается таможенной пошлиной. Перед прохождением таможенного контроля пассажир заполняет декларацию, в которой указывает: паспортные данные: фамилию, гражданство; маршрут воздушной поездки; количество мест багажа, ручной клади; содержимое багажа; другую информацию – по требованию государственных органов.

Из двенадцати форм таможенного контроля, регламентированных в действующем Таможенном кодексе Таможенного союза, наиболее часто в отношении воздушных судов применяются такие формы таможенного контроля, как таможенный осмотр, таможенный досмотр и таможенное наблюдение. Для достижения максимальной эффективности таможенного

контроля не всегда представляется возможным ограничиться таможенным осмотром воздушного судна. Учитывая технические особенности объекта контроля, проведение исключительно внешнего, визуального осмотра без вскрытия грузовых и иных отсеков и полостей воздушного судна не позволяет достичь максимальной эффективности таможенного контроля. В этой связи целесообразно, с учетом системы управления рисками, проводить таможенный досмотр воздушных судов. 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.

Белгородский таможенный пост в воздушном пункте пропуска Белгород относится к Белгородской таможне Центрального таможенного управления. Отдел таможенного оформления и таможенного контроля Белгородского таможенного поста отвечает за таможенное оформление и подчиняется заместителю начальника Белгородского таможенного поста по организации таможенного контроля. Отдел при выполнении своих функций руководствуется Конституцией Российской Федерации, Таможенным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «О службе в таможенных органах Российской Федерации», законодательными актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами ГТК России, в том числе и принятыми во исполнение законов Российской Федерации, указов и распоряжений Президента Российской Федерации, постановлений и распоряжений Правительства Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, контроль за исполнением которых возложен на таможенные органы Российской Федерации, иными правовыми актами, а также типовым положением.

В 2015-2016 годах наблюдается снижение количества воздушных судов, пересекающих таможенную границу Таможенного Союза в аэропорту

Белгород, это связано со снижением авиаперевозок в результате кризисной ситуации в экономике. Также происходит снижение количества обслуженных пассажиров, что обусловлено падением спроса на международные перевозки в общем пассажиропотоке аэропорта, сложной экономической и политической ситуацией в стране, которая повлияла на рынок международных перевозок, а также отменой международных рейсов по некоторым популярным среди граждан направлениям. В ходе анализа выявлен рост общего и среднего количества правонарушений таможенного законодательства Таможенного союза пассажирами международных рейсов. Это свидетельствует об улучшении качества таможенного контроля должностных лиц таможенного поста аэропорт Белгород, также о недостаточной информированности пассажиров, пересекающих таможенную границу Таможенного Союза на таможенном посту Аэропорт Белгород.

На таможенном посту используются многие современные таможенные технологии – например, электронное декларирование, предварительное информирование, система анализа и управления рисками, а так же максимальное использование принципа выборочности при осуществлении таможенного контроля пассажиров и грузов и многое другое. В 2014 году таможенный пост аэропорта Белгород получил в своё распоряжение новейшие технические средства, которые позволяют обнаружить даже самые минимальные количества запрещённых веществ, в том числе взрывчатых, наркотических и токсичных. Переносной ионно-дрейфовый детектор Кербер и SABRE 4000, о которых идёт речь, уже успели отлично зарекомендовать себя при использовании на международных и внутренних авиалиниях. В тоже время, в таможенных органах уделяют внимание только количеству инспекторского состава, осуществляющих таможенный контроль. Хотя, для более качественного решения проблемы необходимо также уделять внимание программному обеспечению и другим средствам автоматизации. Это должно сократить время на проведение контроля и повысить качество. Из таких средств на посту есть только журнал рисков, который создан для анализа, а

не для помощи сотрудникам в выявлении потенциально возможных нарушителей законодательства.

Для решения проблемы сбора и передачи информации от должностного лица таможенного поста, осуществляющего таможенный осмотр с применением рентгенотелевизионной установки всего массива багажа, инспектору, находящемуся непосредственно на линии контроля в «Красном» либо «Зеленом» коридоре», предлагается использовать систему идентификации багажа физических лиц, предусматривающую скрытую маркировку должностным лицом, осуществляющим таможенный осмотр всего массива прибывшего багажа при выявлении багажных мест, возможно содержащих товары запрещенные, либо ограниченные к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза, специальными скрытыми метками. Предложенная информационная система идентификации багажа может быть реализована на основе применения уже имеющихся технических решений, используемых в других отраслях, в частности, с применением различных противокражных систем. Наиболее подходящей для решения поставленной задачи является система, основанная на базе акустомагнитной технологии.

Для совершенствования идентификации рисков следует сопоставить практику зарубежного опыта идентификации таможенных рисков и российскую практику. По нашему мнению, использование зарубежного опыта в практике деятельности российских таможенных служб позволит усовершенствовать применение системы управления рисками в таможенном деле, позволит выявить новые профили риска путем многоуровневой детализации.

Проведенный анализ технологии таможенного контроля воздушных судов показал, что для достижения максимальной эффективности таможенного контроля не всегда представляется возможным ограничиться таможенным осмотром воздушного судна. Учитывая технические особенности объекта контроля, проведение исключительно внешнего,

визуального осмотра без вскрытия грузовых и иных отсеков и полостей воздушного судна не позволяет достичь максимальной эффективности таможенного контроля. В этой связи целесообразно, с учетом системы управления рисками, проводить таможенный досмотр воздушных судов. 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. Перспективными направлениями использования технических средств таможенного контроля при осуществлении контроля воздушных судов являются использование специальных меточных средств и преимуществ беспроводных технологий передачи информации.

В целях дальнейшего совершенствования таможенного контроля пассажирских перевозок, осуществляемых воздушными судами, необходимо дать ряд практических рекомендаций в адрес руководства Белгородской таможни:

- внедрить в деятельность белгородского таможенного поста в воздушном пункте пропуска Белгород систему идентификации багажа физических лиц, основанную на базе акустомагнитной технологии;
- усовершенствовать применение системы управления рисками в таможенном деле, в том числе на основе сопоставления отечественной и зарубежной практики, что позволит выявить новые профили риска путем многоуровневой детализации;
- использовать специальные меточные средства и преимущества беспроводных технологий передачи информации при проведении таможенного контроля воздушных судов.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации от 25 декабря 1993 года, с изменениями от 21 июля 2014 года [Текст] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.
2. Международная (Киотская) конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года (в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 года) [Текст] : ратифицирована федер. законом от 3 ноября 2010 г. № 279-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 45. – Ст. 5744.
3. Таможенный кодекс Таможенного союза [Электронный ресурс] : офиц. текст (ред. от 8 мая 2015 г.) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. Банк «Версия Проф». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=186310&dst=0&profile=0&mb=LAW&div=LAW&BASENODE=69774703-4081201017>
4. О таможенном регулировании [Текст] : федер. закон от 27 ноября 2010 г. №311-ФЗ (ред. от 28 декабря 2016 г. № 510-ФЗ) // Российская газета. – 2016. – № 278. – 31 декабря.
5. Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования» [Текст] : распоряжение Правительства РФ от 29 июня 2012 г. № 1125-р (ред. от 12 декабря 2015 г. № 2571-р) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2015. – № 52 (часть I). – Ст. 7633.
6. Об утверждении Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года [Текст] : распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2575-р (ред. от 15 апреля 2014 г. № 612-р) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2014. – № 18 (часть IV). – Ст. 2220.

7. Об утверждении Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров [Текст] : Приказ ФТС России от 27 мая 2011 г. № 1070 (ред. от 28 марта 2012 г.) // Российская газета. – 2012. – № 115. – 23 мая.

8. О местонахождении и регионах деятельности таможенных органов Центрального таможенного управления [Электронный ресурс] : Приказ ФТС России от 26 августа 2015 г. № 1738 (ред. от 15 февраля 2016 г.) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

9. Об утверждении типовых положений об отделе (отделении) таможенного оформления и таможенного контроля и об отделе (отделении) таможенного досмотра таможенного поста [Электронный ресурс] : Приказ ГТК РФ от 9 октября 2001 г. № 974 (ред. от 01 сентября 2010 г. № 1603) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. Банк «Версия Проф». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=487228#0>.

10. Алейников, И.А. Совершенствование таможенного администрирования как фактор развития государственных таможенных услуг [Текст] / И.А. Алейников, Р.П. Мешечкина // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2015. – № 3(55). – С. 157-161.

11. Алексеева, М.В. Мониторинг качества предоставления государственных услуг в области таможенного дела [Текст] / М.В. Алексеева // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2016. – № 1 (22). – С. 31-35.

12. Андреев, В.А. Информационное обеспечение системы управления рисками ФТС России и повышение экономической эффективности ее функционирования [Текст] / В.А. Андреев // Вестник российской таможенной академии. – 2015. – № 2. – С. 123-131.

13. Андреева, Е.И. О проблемах и перспективах идентификации и классификации технически сложных товаров при таможенном контроле [Текст] / Е.И. Андреева // Вестник экономической интеграции. – 2013. – № 12 (69). – С. 13-19.
14. Бабушкина, А.И. Создание таможенно-логистических терминалов как фактор эффективного размещения таможенных органов [Текст] / А.И. Бабушкина, Ю.В. Рожкова, Н.Н. Пишак // Известия Оренбургского государственного аграрного университета. – 2012. – Т. 4. – № 36-1. – С. 179-182.
15. Бажов, Л.В. Международные воздушные перевозки [Текст] / Л.В. Бажов. – Ульяновск: УВАУ ГА(И), 2013. – 78 с.
16. Балашова, М.В. Развитие государственно-частного партнерства в таможенно-логистической сфере [Текст] / М.В. Балашова, Л.И. Воронина // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 2-2. – С. 337-341.
17. Безуглов, Д.А. Повышение качества рентгенографических изображений с использованием методов цифровой фильтрации [Текст] / Д.А. Безуглов, С.А. Швидченко // Перспективы развития науки и образования: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции: в 13 частях. – Тюмень, 2015. – С. 14-17.
18. Безуглов, Д.А. Информационная система идентификации багажа при таможенном контроле физических лиц [Текст] / Д.А. Безуглов, М.Ю. Щерба // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 10. – С. 15-19.
19. Блинова, О.Н. Эффективность системы управления рисками в таможенной деятельности [Текст] / О.Н. Блинова, Е.Д. Рубинштейн // Социально-экономические науки и гуманитарные исследования. – 2015. – № 4. – С. 149-153.
20. Глаголева, Н.Н. Таможенный контроль в контексте повышения качества предоставления государственных таможенных услуг [Текст] / Н.Н. Глаголева, О.П. Матвеева // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2015. – № 3 (55). – С. 171-177.

21. Гришкова, Ю.С. Проблемы и перспективы функционирования таможенно-логистических терминалов [Текст] / Ю.С. Гришкова, И.В. Полухин // Логистические системы в глобальной экономике. – 2015. – № 5. – С. 500-502.

22. Дубянская, Т.С. Использование информационных технологий для совершенствования межведомственного электронного взаимодействия в России [Текст] / Т.С. Дубянская, Р.П. Мешечкина // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – 2015. – Т. 3. – № 7-4 (18-4). – С. 112-116.

23. Зуева, Т.С. Удаленный выпуск как результат развития технологии интернет-декларирования [Текст] / Т.С. Зуева // Таможенное дело. – 2015. – № 3. – С. 3-5.

24. Илюхина, С.С. Анализ российского опыта организации таможенно-логистической инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства: научно-практический аспект [Текст] / С.С. Илюхина // Таможенное дело. – 2015. – № 3. – С. 30-33.

25. Кеменова, А.А. Исследование практики контроля таможенной стоимости как составляющей государственного финансового контроля на современном этапе [Текст] / А.А. Кеменова // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2016. – Т. 2. – № 1. С. 29-37.

26. Коденко, И.А. Оптимизация таможенного контроля товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС [Текст] / И.А. Коденко, В.Г. Разинькова // Молодой ученый. – 2016. – № 10.1. – С. 28–31.

27. Корнилова, В.Ф. Возможность применения электромагнитной технологии в технических средствах идентификации багажа физических лиц [Текст] / В.Ф. Корнилова, М.Ю. Щерба, Н.А. Целигоров // Особенности государственного регулирования внешнеторговой деятельности в современных условиях. Материалы научно-практической конференции: в 2 частях. – Ростов- н/Д., 2014. – С. 451-457.

28. Коротаева, Н.И. Экономические аспекты организации таможенных операций на объектах инфраструктуры таможенных услуг (на примере таможенно-логистических терминалов) [Текст] / Н.И. Коротаева // Логистика. – 2013. – № 12 (85). – С. 45-47.

29. Костин, А.А. Комплексный подход к развитию системы управления таможенными рисками в рамках Евразийского экономического союза [Текст] / А.А. Костин, Л.Ю. Подойма // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2015. – № 2 (54). – С. 251–259.

30. Кропивенцева, С.А. Организация и обслуживание пассажирских и грузовых перевозок [Текст] / С.А. Кропивенцева. – Самара : Изд-во СГАУ, 2015. – 72 с.

31. Ледовской, Е.Е. Сущностная характеристика таможенных услуг как системообразующей категории [Текст] / Е.Е. Ледовской // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2013. – № 1 (45). – С. 141–144.

32. Липатова, Н.Г. Экономическая сущность таможенного контроля в системе государственного контроля [Текст] / Н.Г. Липатова // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. – 2014. – № 6. – С. 52-55.

33. Матвеева, О.П. Методические подходы к оценке администрирования таможенных платежей [Текст] / О.П. Матвеева // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2014. – № 2(50). – С. 238–246.

34. Махова, Р.А. Перспективы развития контрольной деятельности таможенных органов РФ в условиях интеграции [Текст] / Р.А. Махова // ВТО и Таможенный союз: Перспективы интеграционного сотрудничества : Материалы IV Международной науч.-практ. конференции студентов, магистрантов, аспирантов, преподавателей, практических работников. – Саратов : Изд-во «Саратовский источник», 2013. – С. 90-93.

35. Мешечкина, Р.П. Инновационный подход к решению проблем таможенного декларирования товаров и транспортных средств [Текст] / Р.П. Мешечкина, И.А. Алейников // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2014. – № 10-3. – С. 94-98.

36. Об аэропорте [Электронный ресурс] : офиц. сайт международного аэропорта Белгород. – Режим доступа: <http://belgorodavia.ru/ob-aeroporte>.

37. Подходы к анализу эффективности реализации основных функций таможенных органов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2015/4/economics/rubinshtein-blinova.pdf.

38. Попова, Л.И. Технологии таможенного контроля [Текст] / Л.И. Попова. – М. : Юрайт, 2016. – 288 с.

39. Прохождение таможенного контроля при перемещении воздушным транспортом [Электронный ресурс] : офиц. сайт Федеральной таможенной службы. – Режим доступа: http://www.customs.ru/index.php?catid=142&id=13789&Itemid=2057&option=com_content&view=article.

40. Силкина, Ю.С. Реализация проектов в таможенном деле с учетом системы управления рисками [Текст] / Ю.С. Силкина, К.Е. Киселева // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2014. – № 2 (5). – С. 52-55.

41. Сурник, А.П. Об актуальности создания таможенно-логистических терминалов [Текст] / А.П. Сурник // Логистические системы в глобальной экономике. – 2011. – № 1. – С. 199-200.

42. Таможенный пост аэропорта Белгород вышел на новый уровень технического оснащения [Электронный ресурс] : офиц. сайт международного аэропорта Белгород. – Режим доступа: <http://belgorodavia.ru/news/tamozhennyj-post-aeroporta-belgorod-vyshel-na-novyj-uroven-texnicheskogo-osnashheniya>.

43. Территориально-структурное деление таможенных органов Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральная таможенная служба. Официальный сайт. – Режим доступа: http://www.customs.ru/index.php?option=com_centstruct&view=struct&Itemid=1.

44. Трофимова, И.М. Совершенствование процесса принятия управленческих решений с использованием информационных таможенных технологий в таможне [Текст] / И.М. Трофимова // Евразийский союз ученых. – 2015. – № 9-1 (18). – С. 115-117.

45. Филиппова, С.А. Совершенствование таможенного администрирования на основе автоматизированного учета логистической информации [Текст] / С.А. Филиппова, Р.П. Мешечкина // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – 2015. – Т. 3. – № 8-1. – С. 360-364.

46. Халипов, С.В. Таможенное право [Текст] / С.В. Халипов. – М. : Издательский дом «Юриспруденция», 2015. – 320 с.

47. Целигоров, Н.А. Использование принципов работы систем для неконтактной идентификации багажа физических лиц при проведении таможенного контроля [Текст] / Н.А. Целигоров, М.Ю. Щерба // Вестник Донского государственного технического университета. – 2015. – Т. 15. – № 4 (83). – С. 123-129.

48. Целигоров, Н.А. Особенности транспортной и таможенной логистики при экспорте нефтепродуктов из Ростовской области [Текст] / Н.А. Целигоров, М.Ю. Щерба // Академический вестник. – 2014. – № 1. – С. 18.

49. Чуяко, Е.Б. Обучение методам математического моделирования в таможенном деле [Текст] / Е.Б. Чуяко // Вестник Майкопского государственного технологического университета. – 2015. – № 2. – С. 114-117.

50. Швидченко, С.А. Цифровая обработка рентгенографических изображений в таможенном деле [Текст] / С.А. Швидченко, Д.А. Безуглов //

Перспективы развития науки и образования: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции в 13 частях. – Тюмень, 2015. – С. 17-18.

51. Шевчук, П.С. Новые подходы к таможенному администрированию в рамках Евразийского экономического союза: проблемы и перспективы [Текст] / П.С. Шевчук, М.Ю. Щерба // Управление инвестициями и инновациями. – 2016. – № 2. – С. 111-116.

52. Шевчук П. С. Особенности применения технических средств таможенного контроля при проведении отдельных форм таможенного контроля [Текст] / П.С. Шевчук, М.Ю. Щерба, Д.А. Безуглов. – Ростов н/Д : Российская таможенная академия, Ростовский филиал, 2016. – 180 с.

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

54. Щерба, М.Ю. К вопросу о возможности применения радиочастотной технологии в технических средствах идентификации багажа физических лиц [Текст] / М.Ю. Щерба, Н.А. Целигоров // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2015. – № 1 (18). – С. 5-8.

55. Щерба, М.Ю. Шевчук П.С. Проект таможенного кодекса ЕАЭС: новые подходы к проведению таможенного контроля [Текст] / М.Ю. Щерба, П.С. Шевчук // Особенности государственного регулирования внешнеторговой деятельности в современных условиях материалы научно-практической конференции в 2 частях. – Ростов н/Д., 2015. – С. 156-162.

56. Эмирова, А.Е. Системный подход к развитию транспортно-таможенной инфраструктуры [Текст] / А.Е. Эмирова // Научные труды Северо-Западного института управления. – 2014. – Т. 5. – № 4 (16). – С. 124-128.