

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально-гуманитарных технологий

Направление подготовки – Таможенное дело

Кафедра истории и регионоведения

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

| Тема работы                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| РОЛЬ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ<br>РФ НА ПРИМЕРЕ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК |

**УДК 339.542.44:656.7(41+57)**

Студент

| Группа | ФИО                    | Подпись | Дата |
|--------|------------------------|---------|------|
| 11912  | Мадиев Хасан Ахмедович |         |      |

Руководитель

| Должность                                     | ФИО                       | Ученая степень,<br>звание        | Подпись | Дата |
|-----------------------------------------------|---------------------------|----------------------------------|---------|------|
| доцент кафедры<br>истории и<br>регионоведения | Шараев Павел<br>Сергеевич | кандидат<br>исторических<br>наук |         |      |

**ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:**

| Зав. кафедрой | ФИО | Ученая степень,<br>звание | Подпись | Дата |
|---------------|-----|---------------------------|---------|------|
|               |     |                           |         |      |

Томск – 2016

## РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа на тему: роль таможенных органов в обеспечении экономической безопасности РФ на примере авиационных перевозок.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, воздушный транспорт, таможенные органы, таможенный контроль, авиационные перевозки.

**Целью данной работы,** является изучение деятельности таможенных органов РФ, направленных на обеспечении экономической безопасности РФ на примере контроля за авиационными перевозками.

**Объектом исследования** является экономическая безопасность государства.

**Предметом исследования** является деятельность таможенных органов, направленных на обеспечение экономической безопасности при авиаперевозках.

**В процессе исследования** была дана краткая характеристика состояния экономической безопасности России;

Определена роль и место таможенных органов в обеспечении экономической безопасности РФ на примере авиационных перевозок;

Рассмотрена практическая деятельность таможенных органов по обеспечению экономической безопасности при авиаперевозках (на примере ООО «Аэрофлот»);

Изучены существующие методы и способы обеспечения экономической безопасности при авиаперевозках;

Выявлены проблемы, возникающие у таможенных органов, при обеспечении ими экономической безопасности при авиаперевозках;

Дана оценка деятельности таможенных органов по обеспечению экономической безопасности в сфере авиаперевозок.

**Область применения-** деятельность таможенных органов по обеспечению экономической безопасности и предупреждение контрабанды в авиационных перевозках.

Объем ВКР- 87 стр., 60 источников.

## ABSTRACT

Final qualifying work on the theme: the role of customs in ensuring the economic security of the Russian Federation on the example of air transportation.

**Keywords:** economic security, air transport, customs, customs, air transport.

The aim of this work is to study the activities of customs authorities, aimed at ensuring the economic security of the Russian Federation on an example of control of air transportation.

**The object of research** is the economic security of the state.

**The subject of study** is the work of customs authorities to ensure economic security in air transport.

**The study was given** a brief description of the state of the economic security of Russia;

The role and place of the customs authorities to ensure the economic security of the Russian Federation on the example of air transportation;

We consider the practical activities of the customs authorities to ensure economic security in air transport (by the example of "Aeroflot" company);

We studied the existing methods and ways to ensure economic security in air transportation;

The problems encountered by the customs authorities, while ensuring the economic security of air transport at;

The estimation of activity of customs authorities to ensure economic security in the airline industry.

**Scope-** customs activities to ensure economic security organs and smuggling of warning in air transportation.

Volume final work- 87 p., 60 sources.

## Планируемые результаты обучения по ООП

| Код<br>результата                   | Результат обучения<br>(выпускник должен быть готов)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Требования ФГОС,<br>критериев и/или<br>заинтересованных сторон                                                                        |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Профессиональные компетенции</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                       |
| P1                                  | Постоянно повышать уровень профессиональных знаний и компетенций, находить, анализировать и применять необходимую информацию для решения профессиональных задач, владеть навыками использования компьютерной техники, информационных технологий и систем, проводить научные исследования, внедрять научные и инновационные методы и проекты в сфере профессиональной деятельности                                                                        | Требования ФГОС (ОК -5, 6, ПК-4, 5)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост            |
| P2                                  | Контролировать соблюдение участниками ВЭД таможенного, валютного законодательства РФ, достоверность классификации товаров, сведений о происхождении товара, установленных запретов и ограничений при таможенных перемещениях, заявленную таможенную стоимость перемещаемых товаров, правильность исчисления, полноты и своевременности уплаты таможенных платежей, пошлин, взимания пени, процентов, задолженности при осуществлении таможенных операций | Требования ФГОС (ПК-7, 10, 11, 14, 15, 16, 17)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост |
| P3                                  | Владеть навыками применения форм, технологий, средств таможенного контроля товаров, эксплуатации соответствующего современного оборудования и приборов; применять правила интерпретации ТН ВЭД, методы определения таможенной стоимости перемещаемых товаров, выявления фальсифицированного и контрафактного товара                                                                                                                                      | Требования ФГОС (ПК-8, 9, 10, 12, 19)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост          |
| P4                                  | Применять навыки заполнения и контроля деклараций и др. таможенной документации, использования в таможенном деле информационных технологий, статистических данных, анализа и прогнозирования поступления таможенных поступлений финансово-хозяйственной деятельности участников ВЭД,                                                                                                                                                                     | Требования ФГОС (ПК-13,14, 37, 38, 41, 44)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост     |
| P5                                  | Выявлять и противодействовать административным злоупотреблениям, правонарушениям, и преступлениям в сфере таможенного дела, совершать для этого юридически значимые действия                                                                                                                                                                                                                                                                             | Требования ФГОС (ПК -23, 24, 25, 27, 28)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост       |
| P6                                  | Управлять деятельностью таможенных органов и структур, персоналом в таможенных органах, качеством, результативностью и рисками в области профессиональной деятельности, прогнозировать и планировать личную и коллективную профессиональную деятельность; владеть приемами применения СУР в профессиональной деятельности, понимать место ТО в системе госуправления                                                                                     | Требования ФГОС (ПК- 29 – 33, 20, 36)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост          |
| P7                                  | Применять профессиональные знания для организации и содействия внешнеэкономической деятельности государственных органов, предприятий, фирм, связанной с таможенным перемещением и оформлением; информировать и консультировать участников ВЭД в области таможенного дела, состояния и развития российской и мировой экономики, потенциала таможенных территорий                                                                                          | Требования ФГОС (ПК-4,5, 38, 39, 42)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост           |

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ТОМСКИЙ  
ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ОТЗЫВ научного руководителя  
на выпускную квалификационную работу  
студента гр. \_11912\_\_\_\_\_  
Томского политехнического университета  
\_\_\_\_Мадиева\_Хасана Ахмедовича

На тему: РОЛЬ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РФ НА ПРИМЕРЕ  
АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК.

Специальность: 036401                      Таможенное дело

Актуальность темы представленного исследования совершенно очевидна и не вызывает сомнений. В настоящее время перед Российской Федерацией стоит задача создать эффективную систему обеспечения национальной экономической безопасности. Связанно это с открытым противостоянием между нашей страной и США и

Европейским Союзом. Серьёзное внимание в контексте экономической безопасности следует обратить на грузоперевозки, осуществляемые воздушным транспортом. Так, торговые санкции коснулись, многих отраслей промышленности. Многие из них, не могут быстро адаптироваться к новым экономическим условиям, учитывая сырьевую основу экономики страны. Обеспечение контроля над авиаперевозками имеет первостепенное значение, так как незащищённость данного сектора негативно сказывается на социальной и экономической ситуации в обществе. Рынок авиаперевозок занимает всё большее место во внешнеэкономической деятельности Российской Федерации. Это обуславливается тем, что в условиях глобализации быстрыми темпами растут объёмы грузо - и - пассажиропотоков.

И с каждым годом этот процесс только набирает обороты. В данной ситуации, контролирующая деятельность, осуществляемая таможенной службой РФ, без преувеличения, становится фактором обеспечения экономической безопасности государства. Именно в таком контексте и рассматривается соискателем, выбранная для исследования, проблема.

Для достижения поставленных задач Х.А. Мадиев отобрал и достаточно серьёзно изучил широкий круг литературы и источников по заявленной теме.

К достоинствам ВКР можно отнести правильную постановку целей и задач, в общем, логически верно выстроенную структуру исследования. При выполнении работы соискатель проявил себя как грамотный, дисциплинированный исследователь. Диплом, в целом, можно считать самостоятельным законченным исследованием, отвечающим

требованиям, предъявляемым к ВКР. Работа написана грамотным языком, имеет свою практическую значимость и оформлена в соответствии с требованиями.

К недостаткам ВКР можно отнести: не совсем полное знание соискателем всех деталей и специфики осуществления процедуры таможенного контроля в сфере авиаперевозок и превалирование теоретической части над практической. Иногда автор допускал повторы в тексте, нужно быть внимательнее. Есть замечания по оформлению ссылок. Но эти замечания больше технического характера.

В процессе выполнения выпускной квалификационной работы Х.А. Мадиеву удалось раскрыть заявленную тему исследования и добиться выполнения поставленных целей и задач. Он также продемонстрировал умение самостоятельно отбирать и анализировать материалы по теме диплома.

По календарному рейтинг-плану студент набрал 40 баллов из 40. Считаю, что выпускная квалификационная работа заслуживает высокой положительной оценки «отлично», а студент Мадиев Х.А. заслуживает присвоения ему квалификации «специалист» по специальности №036401 «Таможенное дело».

Руководитель выпускной квалификационной работы:

доцент кафедры истории и философии  
науки и техники ИСГТ ТПУ

Шараев Павел Сергеевич.

**Форма задания на выполнение выпускной квалификационной работы**

**Министерство образования и науки Российской Федерации**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего профессионального образования

**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ**

**ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**



---

Институт социально-гуманитарных технологий

Направление подготовки (специальность) Таможенное дело

Кафедра истории и философии науки и техники

УТВЕРЖДАЮ:

Зав. кафедрой

---

**(Подпись) (Дата) (Ф.И.О.)**

## ЗАДАНИЕ

### на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

|                    |
|--------------------|
| Дипломного проекта |
|--------------------|

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

| Группа | ФИО                    |
|--------|------------------------|
| 11912  | Мадиев Хасан Ахмедович |

Тема работы:

|                                                                                                                 |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>РОЛЬ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ<br/>БЕЗОПАСНОСТИ РФ НА ПРИМЕРЕ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК</b> |  |
| Утверждена приказом директора (дата, номер)                                                                     |  |

|                                                              |  |
|--------------------------------------------------------------|--|
| Срок сдачи студентом выполненной работы:<br><br>Июнь 2016 г. |  |
|--------------------------------------------------------------|--|

### ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:

|                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Исходные данные к работе</b><br><br><i>(наименование объекта исследования или проектирования;</i><br><br><i>производительность или нагрузка; режим работы</i><br><br><i>(непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования</i> | Объектом исследования является процесс обеспечения экономической безопасности государства таможенными органами.<br><br>Режим работы – непрерывный. Особых требований к процессу исследования нет. |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><i>к продукту,</i></p> <p><i>изделию или процессу; особые требования к особенностям</i></p> <p><i>функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в</i></p> <p><i>плане безопасности эксплуатации, влияния на</i></p> <p><i>окружающую среду, энергозатратам; экономический</i></p> <p><i>анализ и т. д.).</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p><b>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</b></p> <p><i>(аналитический обзор по литературным источникам с</i></p> <p><i>целью выяснения достижений мировой науки техники в</i></p> <p><i>рассматриваемой области; постановка задачи</i></p> <p><i>исследования, проектирования, конструирования;</i></p> <p><i>содержание процедуры исследования, проектирования,</i></p> <p><i>конструирования; обсуждение результатов выполненной</i></p> <p><i>работы; наименование дополнительных разделов,</i></p> <p><i>подлежащих разработке; заключение по работе).</i></p> | <p>Постановка цели и задачи исследования. Выявления предмета и объекта, составление плана работы. Исследованию подлежат нормативные правовые документы регулирующие деятельность таможенных органов при проведении таможенного контроля авиационных перевозок. Анализ научной литературы и научных публикаций по вопросу деятельности таможенных органов в сфере обеспечения экономической безопасности государства.</p> <p>Виды и формы таможенного контроля. Способы, порядок и принципы проведения таможенного контроля воздушных судов при авиаперевозках. Применение системы управления рисками при перемещении через таможенную границу товаров воздушным транспортом. Обсуждение результатов выполненной работы, заключение по исследованию.</p> |

|                                                                                                                                     |                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|                                                                                                                                     |                    |
| <b>Перечень графического материала</b><br><br><i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i>                                     | Отсутствуют        |
| <b>Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы</b><br><br><i>(с указанием разделов)</i>                              |                    |
| <b>Раздел</b>                                                                                                                       | <b>Консультант</b> |
| 1. Сущность национальной безопасности. Стратегия национальной безопасности РФ. Определение понятия экономическая безопасность.      | <b>Шараев П.С.</b> |
| 2. Анализ угроз, связанных с авиаперевозками, и их влияние на экономическую безопасность РФ в системе национальной безопасности.    | <b>Шараев П.С.</b> |
| 3. Меры государственного контроля за авиаперевозками в РФ. Роль таможенных органов в вопросах защиты интересов Российской Федерации | <b>Шараев П.С.</b> |
| 4. Виды, и формы таможенного контроля. Способы, порядок и принципы проведения таможенного контроля воздушных судов                  | <b>Шараев П.С.</b> |

|                                                                                                                                                |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| при авиаперевозках.                                                                                                                            |  |
| <b>Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:</b> Все разделы дипломной работы пишутся на русском языке. |  |

|                                                                                                 |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику</b> | <b>25.10.2015</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|

**Задание выдал руководитель**

| <b>Должность</b>    | <b>ФИО</b>                    | <b>Ученая степень, звание</b> | <b>Подпись</b> | <b>Дата</b> |
|---------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------|-------------|
| доцент кафедры ИФНТ | <b>Шараев Павел Сергеевич</b> | кандидат исторических наук    |                |             |

**Задание принял к исполнению студент:**

| <b>Группа</b> | <b>ФИО</b>                    | <b>Подпись</b> | <b>Дата</b> |
|---------------|-------------------------------|----------------|-------------|
| <b>11912</b>  | <b>Мадиев Хасан Ахмедович</b> |                |             |

## Оглавление

### Введение

1. Теоретические аспекты роли таможенных органов в обеспечении экономической, национальной безопасности РФ на примере авиационных перевозок

1.1 Сущность национальной безопасности. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации.....10

1.2 Характеристика роли таможенных органов в обеспечении экономической безопасности РФ на примере авиационных перевозок.....15

1.3 Организация работы таможенными органами авиаперевозок и показатели оценки эффективности авиаперевозок экспортно-импортных грузов.....41

2. Анализ процедуры таможенного контроля в аэропорту открытом для международного сообщения

2.1. Таможенный контроль товаров при перемещении их воздушными судами через таможенную границу ТС.....49

2.2. Анализ динамики и структуры потоков контрабанды в районе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево, принадлежащий компании «Аэрофлот» в 2012 - 2015 года.....64

2.3. Динамика потоков контрабанды.....71

2.4. Прогноз изменения структуры и динамики потоков контрабанды.....73

Заключение.....75

Список использованной литературы.....79

## **Введение**

В настоящее время в мире постоянно развивается существующая система экономических и торговых отношений между странами. Данные отношения могут быть как законными, и опираться на международные договора, соглашения, а могут быть и незаконными, например, контрабандные сделки или поставки. В этом случае сразу возникает проблема защиты национальных интересов как государства в целом, так и его граждан. В общем, встает вопрос обеспечения национальной безопасности.

Для России сейчас одним из главных вопросов является создание эффективной системы обеспечения экономической безопасности как значимой составляющей национальной. Это связано с откровенно враждебным отношением к нашей стране США и ЕС и реальной угрозой потери части всемирного рынка, а также многих международных партнеров и иностранных инвесторов. В этой ситуации поведение многих наших постоянных торговых соседей становится непредсказуемым. Это однозначно создает дополнительные внутренние риски для отечественного производителя, способствует росту социальной напряженности и усилению имущественного неравенства общества в целом. Данная ситуация также усугубляется разностью стратегических ориентиров партнеров по Евразийскому экономическому союзу, которая может привести к усилению напряженности в экономико-политических отношениях и невозможности дальнейшей организации и реализации различных значимых совместных проектов.

Исходя из вышеизложенного, серьезное внимание в контексте обеспечения экономической безопасности стоит уделить вопросу бесперебойного осуществления грузоперевозок всеми видами транспорта по всей территории Российской Федерации. Если возникнет такая проблема, то это может вызвать серьезные последствия и как минимум ухудшение внутрисредовой обстановки. Вне всякого сомнения, все это негативно повлияет на состояние

экономической безопасности страны, наряду с поддержанием и повышением уровня обороноспособности и защиты геополитических интересов государства на международной арене.

**Актуальность** темы данной ВКР заключается в необходимости обеспечения экономической безопасности на основе деятельности таможенных органов Российской Федерации при контроле за сферой авиаперевозок. Вообще, над решением проблемы обеспечения экономической безопасности работают Президент страны, Правительство, Совет Безопасности, законодательные и исполнительные органы государственной власти субъектов Федерации, многие научные и экспертные сообщества. Федеральная Таможенная Служба Российской Федерации (далее – ФТС) также вносит свой вклад в это дело в пределах своих полномочий. Данная работа рассматривает деятельность российской таможни в сфере контроля за авиаперевозками, именно с точки зрения обеспечения экономической безопасности.

Государство естественно способствует Федеральной Таможенной Службе проводить серьёзную работу в этом направлении.

Так, постоянно решаются организационные, систематические и другие вопросы, связанные с созданием современной информационно-технической инфраструктуры таможенных органов. Это необходимо для проведения более эффективного контроля за воздушными перевозками.

Кроме этого, повышению эффективности работы таможенной службы Российской Федерации и ее совершенствованию в области контроля воздушных судов и грузов, должна служить правильно организованная система управления. Потому что именно от неё зависит деятельности таможенной службы в целом.

**Целью** данной ВКР, исходя из вышеизложенного, является изучение деятельности таможенных органов РФ, направленных на обеспечении экономической безопасности РФ на примере контроля за авиационными перевозками.

Достижение поставленной цели может быть достигнуто посредством реализации следующих **задач**:

1. Дать краткую характеристику состояния экономической безопасности России;
2. Определить роль и место таможенных органов в обеспечении экономической безопасности РФ на примере авиационных перевозок;
3. Рассмотреть практическую деятельность таможенных органов по обеспечению экономической безопасности при авиаперевозках (на примере ООО «Аэрофлот»);
4. Изучить существующие методы и способы обеспечения экономической безопасности при авиаперевозках;
5. Выявить проблемы, возникающие у таможенных органов, при обеспечении ими экономической безопасности при авиаперевозках;
6. Дать оценку деятельности таможенных органов по обеспечению экономической безопасности в сфере авиаперевозок.

Переход России на новый уровень интеграции привёл к появлению новых угроз экономической безопасности государства и граждан. Поэтому представляется просто необходимым провести исследование в области деятельности таможенных органов России как одного из важных элементов обеспечения экономической безопасности вообще и на примере авиационных перевозок в частности.

**Объектом** исследования является экономическая безопасность государства.

**Предметом** исследования является деятельность таможенных органов, направленных на обеспечение экономической безопасности при авиаперевозках.

**Историография проблемы.** На данный момент в РФ написано уже определённое количество работ про обеспечение экономической безопасности.

Одной из ключевых публикаций, которая была использована в работе, является А.А. Ананьева «Воздушное фрахтование: о необходимости реформирования подхода российского законодателя». В данном труде изложены история и проблемы развития российского законодательства авиационных перевозок в РФ, также приведены методы по усовершенствованию законодательства.

В другой публикации С.А. Проскурин «Национальная безопасность страны» приводится подробный обзор работ и точек зрения различных исследователей на проблему изучения государственной политики РФ в сфере национальной безопасности. Анализируются публикации, произведения ученых, публицистов, политиков и общественных деятелей. Рассматривается методология изучения становления и развития национальной безопасности в РФ

Е.Н. Колесниковой «Экономическая безопасность: экономика и безопасность?» дается критический обзор научных взглядов на данную категорию. Экономическая безопасность рассматривается через призму экономических отношений общества и государства, также взаимодействия элементов экономической системы и управления ресурсами и контроля.

В труде М.А. Безугловой «Экономическая безопасность - в системе национальной безопасности России», автор раскрывает сущность системы экономической безопасности России. Представлены результаты исследования существующих внутренних и внешних угроз экономической безопасности страны. На основе разработанной автором причинно-следственной цепочки определено направление более эффективного формирования механизма экономической безопасности. В статье А.Н. Петренко «Алгоритм действий по борьбе с авиационными правонарушениями» анализируются особенности надзора за исполнением законов о безопасности полетов и авиационной безопасности.

В диссертационном исследовании Н.Н. Остроумова «Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок»,

выявлены основные причины застойных явлений в развитии унификации правового режима международных воздушных перевозок в конце прошлого века; выявлены юридические особенности договора международной воздушной перевозки, его разновидностей, форм и содержания договоров, его заключения и расторжения; сформулирована концепция причинно-следственной связи между правонарушением и наступившим вредом, как условия возникновения ответственности воздушного перевозчика. Во взаимосвязи рассматриваются проблемы применения и совершенствования норм, регулирующих условия наступления, объём и ограничение ответственности перевозчика по договору международной воздушной перевозки, а также её страхования, вопросы идентификации субъектов ответственности и порядка предъявления требований к ним. Данная работа представляет серьёзный интерес для будущих научных изысканий в этом направлении.

При выполнении данного исследования также были использованы труды и многих других авторов, таких как В.И. Авдийский, В.М. Безденежных, О.И. Аксаментов, А.В. Анищенко, В.Н. Батова, А.В. Колесников, А.А. Баталов и др.

Краткий обзор литературы по теме показывает, что уже существуют определенные теоретические наработки, касающиеся деятельности таможенных органов в области обеспечения безопасности государства. При этом исследований посвящённых роли и месту таможенных органов в обеспечении экономической безопасности именно в сфере авиаперевозок пока опубликовано совсем немного.

**Источниками** для проведения данного исследования послужили законодательные акты, такие как Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (до его вступления в силу - Таможенного кодекса Таможенного союза), федеральные законы, стандарты, относящиеся к источникам регулирования данной тематики, а также научные публикации различных авторов, статьи в периодических изданиях, посвященных данной тематике.

Информационной базой послужила современная научная и периодическая литература.

**Научная новизна** исследования выражается в выявлении роли и места таможенных органов в обеспечении экономической безопасности РФ на примере авиационных перевозок. Эта сфера их деятельности пока освящена в научной литературе явно недостаточно.

**Методологическую основу** работы составляют сравнительно - сопоставительный, логический методы, методы анализа и синтеза, а также методы обобщения и описания.

1. Исторический метод позволяет рассмотреть совершенствование мер обеспечения экономической безопасности в сфере авиационных перевозок в настоящее время;

2. Структурно-функциональный метод был применён для изучения целей и задачи экономической безопасности и таможенного контроля;

3. Системный анализ, помогает изучить взаимосвязь угроз и рисков экономической безопасности в сфере авиаперевозок.

**Практическая значимость** исследования заключается в возможности применения результатов работы в повседневной деятельности таможенных органов. Выводы могут быть использованы при формировании стратегии экономической безопасности Российской Федерации и разработке новых положений для более качественного таможенного контроля в сфере перевозок воздушным транспортом.

**Структура ВКР** подчинена целям и задачам исследования. Дипломное сочинение состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованных источников и литературы.

В первой главе рассмотрены теоретические аспекты роли таможенных органов в обеспечении экономической безопасности РФ на примере авиационных перевозок. Показаны полномочия и права таможенных органов при обеспечении

экономической безопасности РФ при осуществлении авиационных перевозок. Теоретические аспекты роли таможенных органов в обеспечении экономической безопасности РФ на примере авиационных перевозок.

Во второй главе представлена практическая деятельность таможенной службы по обеспечению экономической безопасности на примере контроля и анализа деятельности ООО «Аэрофлот» осуществляющей грузоперевозки воздушным транспортом.

В заключении содержатся основные выводы по проведенному исследованию и представлены результаты.

## **Глава 1. Теоретические аспекты роли таможенных органов в обеспечении экономической, национальной безопасности РФ на примере авиационных перевозок**

### **1.1 Сущность национальной безопасности. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации**

Без точного понимания термина «национальная безопасность» государство не сможет обеспечить свою территорию и своих граждан полной защищенностью от всех видов угроз.

Понятие «национальная безопасность» появилось с давних времен. Некоторые исследователи соотносят его с периодом становления наций или создания государств. Другие подчеркивают его современное толкование, делая акцент на комплексном характере безопасности, качественном изменении ее трактовки.

Исследовать национальную безопасность начали совершенно недавно, около середины сороковых годов XX века. Тогда безопасность была предметом военной деятельности, целью которой было обеспечение собственных военно-политических интересов.

Сегодня проблемами национальной безопасности занимаются не только представители военной науки, социологи, политологи, экономисты, но также представители других наук, занимающихся исследованием структурных и функциональных составляющих общей системы национальной безопасности. Это экологи, биологи, юристы, демографы, историки и др. Поэтому существует много трактовок понятия «национальная безопасность». С юридической точки зрения, национальная безопасность - это система правового гарантирования законами защищенности личности и общества, обеспечения их нормальной жизнедеятельности, прав и свобод; с психологической - это ощущение и переживание потребности в сохранении жизненных интересов людей; с философско-социологической - это состояние развития и условий

жизнедеятельности общества, его институтов и установлений, при которых обеспечивается защита их качественной определенности, оптимальное соотношение свободы и необходимости<sup>1</sup>.

Но обобщая приведенные выше примеры определения национальной безопасность можно понять как защищенность национальных интересов государства и общества от внутренних и внешних угроз<sup>2</sup>.

Под национальными интересами стоит понимать комплекс внутренних и внешних потребностей государства в обеспечении защищенности и устойчивого развития личности, общества и государства. Политика, направленная на удовлетворение этих потребностей, строится на выявлении угроз национальной безопасности. Основными глобальными угрозами, которые предопределили необходимость создания глобальных систем безопасности, являются терроризм, природные бедствия, противоборство вокруг Евразии, информационная война, обеспечение продовольственной безопасности, а также «традиционные» войны.

Следовательно, целью национальной безопасности является устранение прямой или косвенной возможности нанесения ущерба суверенитету и территориальной целостности государства, его устойчивому развитию, правам, свободам, достойному качеству и уровню жизни граждан.

Уровень национальной безопасности характеризует степень экономического, научно-технического, социального и социально-политического, культурного и военного развития государства, его способность в создании всех необходимых условий для развития общества. Поэтому своими основными задачами национальная безопасность ставит: открыть широкие границы для развития способностей и самореализации личности, удовлетворения материальных и духовных потребностей человека; определить меры по подъему экономики страны; совершенствовать законодательство, укреплять правопорядок,

---

<sup>1</sup> Проскурин С.А. Национальная безопасность страны. Сущность, структура, пути укрепления. Знание, 2001. С.8

<sup>2</sup> Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс]: утв. Указом Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 // Совет Безопасности РФ: официальный сайт.URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/1/99.html> (дата обращения 02.02.2015)

государственность, модернизировать местное самоуправление; сформировать взаимосвязанные межнациональные отношения; укрепить государственную безопасность в оборонной и информационной сферах; обеспечить жизнедеятельность населения в техногенно-безопасном и экологически чистом мире<sup>3</sup>.

В условиях глобализации процессов мирового развития, интеграции политических и социально-экономических отношений, которые формируют все новые и новые угрозы для развития личности, общества и государства, Россия намерена перейти к новой государственной политике в области национальной безопасности - разработке стратегии национальной безопасности<sup>4</sup>.

Стратегия национальной безопасности Российской Федерации<sup>5</sup> - установленная система стратегических ориентиров, задач и мер в области внутренней и внешней политики, определяющих уровень безопасности и устойчивого развития государства, общества и личности на долгосрочную перспективу.

Осуществление стратегии национальной безопасности призвано стать активизирующим фактором укрепления обороны страны, государственной безопасности и общественного правопорядка, социально-экономического развития, обеспечения политической стабильности в обществе, повышения конкурентоспособности и статуса Российской Федерации на международном уровне.

Цель, которую преследует стратегия национальной безопасности России, заключается в создании надежной среды для реализации конституционных прав и свобод граждан Российской Федерации, благоприятных условий для

---

<sup>3</sup> Цели, принципы и система обеспечения национальной безопасности РФ [Электронный ресурс] // Библиотека Источники знаний: портал науч. публ. URL: <http://uchebnik-besplatno.com/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/tseli-principyi-sistema-obespecheniya.html> (дата обращения 02.02.2015)

<sup>4</sup> Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс]: утв. Указом Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 // Совет Безопасности РФ: официальный сайт. URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/1/99.html> (дата обращения 02.02.2015)

<sup>5</sup> См. п.16.

осуществления устойчивого развития страны, а также в сохранении территориальной неприкосновенности и суверенитета государства.

Основная задача Российской Федерации по обеспечению национальной безопасности состоит в формировании и поддержании государственными органами власти внутренних и внешних условий, благоприятных для осуществления национальных приоритетов, а именно в следующем: своевременное выявление и предупреждение внешних и внутренних угроз и рисков; проведение независимого и социально ориентированного экономического курса; прохождение через научно-техническую и технологическую зависимость России от внешних источников; обеспечение личной безопасности граждан России, их конституционных обязательств, прав и свобод; совершенствование законодательства России, формирование взаимодополняющих, уравновешенных межнациональных отношений, укрепление правопорядка и социально-политической стабильности общества и российской государственности; подъём и поддержание на достойном уровне военного потенциала государства; укрепление режима нераспространения оружия массового уничтожения и средств его доставки; принятие эффективных мер по прекращению противоправных деяний разведывательной и подрывной деятельности иностранных государств против Российской Федерации; улучшение экологической ситуации в стране.

Прежде чем выделить основные направления стратегии национальной безопасности России, необходимо сказать о национальных интересах России в этой сфере, которые заключаются в следующем: необходимо развить демократию и гражданское общество, повысить конкурентоспособность национальной экономики, обеспечить население качественными и безопасными продуктами питания; важно обеспечить устойчивость конституционного строя, территориальной неприкосновенности и независимости Российской Федерации; превратить Российскую Федерацию в мировую державу, деятельность которой

направлена на поддержание стратегической стабильности и гармоничных партнерских отношений в условиях многополярного мира<sup>6</sup>.

Таким образом, основными направлениями обеспечения национальной безопасности Российской Федерации можно выделить государственную и общественную безопасность, экономическую безопасность, военную и оборонно-промышленную безопасность, безопасность в области здравоохранения, науки, технологии и образования, а также информационную и продовольственную безопасности.

В целом, национальная безопасность представляет собой совокупность взаимосвязанных элементов, включающую систему всех органов власти - законодательную, исполнительную и судебную ветви власти, государственных и иных организаций и объединений граждан, а также законодательную и нормативно-правовую базы, регламентирующие отношения в сфере безопасности личности, общества и государства, не позволяющих появления рисков и адекватно на них реагирующие<sup>7</sup>.

Делая общий вывод, можно сказать, что вопрос национальной безопасности связан с тенденциями развития геополитической ситуации, мировой экономики, вооруженных сил государств, научно-технического потенциала и внутривнутриполитической обстановки. Государственная деятельность в сфере безопасности только тогда будет эффективна, когда ясно и точно будет сформулирована официальная система принципов, на которых строится управление в области национальной безопасности и определена система национальных приоритетов.

---

<sup>6</sup> Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс]: утв. Указом Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 // Совет Безопасности РФ: официальный сайт. URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/1/99.html> (дата обращения 02.02.2015)

<sup>7</sup> Словарь терминов МЧС [Электронный ресурс] // Академик: словари и энциклопедии. URL: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/emergency/2648/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0#sel=3:1,3:27> (дата обращения 02.02.2015)

## **1.2 Характеристика роли таможенных органов в обеспечении экономической безопасности РФ на примере авиационных перевозок**

Постоянно развивающееся сотрудничество в области таможенного дела привело к необходимости создания Всемирной таможенной организации (ВТамО). История создания ВТамО берет начало в 1952 году, когда вступила в силу конвенция о создании Совета таможенного сотрудничества (СТС).

Первое заседание СТС состоялось 26 января 1953 года в Брюсселе. В это время членами организации являлись семнадцать европейских государств. С ростом членского состава организации было изменено ее название. В 1994 году СТС был переименован во Всемирную таможенную организацию. Целью изменения названия являлось отражение глобального характера и постоянно растущего международного значения этой организации. На сегодняшний день 180 стран мира являются членами ВТамО. Путем развития правильной и спрогнозированной таможенной среды ВТамО оказывает поддержку национальному экономическому благосостоянию и защите своих членов, что приводит к расцвету международной торговли.<sup>8</sup>

В настоящее время перед Всемирной таможенной организацией стоят следующие задачи:

1. содействие безопасности и упрощению процедур международной торговли, включая упрощение, гармонизацию таможенных процедур. Данная организация проводит работу со своими участниками в целях обеспечения укрепления и роста экономической конкурентоспособности стран-участниц.

Безопасность и упрощение процедур торговли является одним из ключевых факторов, влияющих на темпы развития национальной экономики, и декларируется государствами как одно из основных направлений национальной политики для достижения процветания, богатства, сокращению бедности и

---

<sup>8</sup> Адиятулина Л. Комплексный характер правового регулирования воздушных чартерных перевозок и воздушного чартера // Межсистемные и межотраслевые связи в правовой сфере: материалы VIII Международной научно-практической конференции студентов и аспирантов. - Казань: Изд-во Казан. ун-та, 2013, Т. 2. - С. 80-81

экономического развития стран и их населения. Кроме того, ВТамО является форумом для разработки документов и развития инструментов по упрощению таможенных процедур.

2. Содействие установлению справедливых, эффективных и оправданных таможенных платежей. Приоритетным направлением деятельности для многих таможенных администраций остается сбор пошлин, особенно в странах, где существенная часть поступлений в государственный бюджет получена от уплаты таможенных пошлин. Современные таможенные администрации должны применять соответствующий набор инструментов, разработанных ВТамО и другими международными организациями, в целях обеспечения справедливого, эффективного сбора таможенных платежей.

3. Защита и охрана общества, его здоровья и безопасности. Соответствие таможенной границы условиям эффективности и результативности, является определяющим фактором соблюдения законов и правил, достижения безопасности общества, роста конкурентоспособности экономики стран-участниц, увеличения международной торговли и развития мирового рынка. Организация продолжит разрабатывать и поддерживать стандарты и принципы в отношении защиты общества. Обмен правоохранительной информацией имеет решающее значение для исполнения стратегии. В рамках деятельности производится обмен информацией между таможенными органами стран-участниц, координация оперативной деятельности заинтересованных таможенных администраций.

4. Укрепление организационного потенциала. Действенные и эффективные таможенные органы являются неотъемлемой частью для экономического, социального развития и безопасности государств. ВТамО играет центральную роль в разработке, продвижении и поддержке современных таможенных стандартов, процедур, систем. Является мировым лидером в области предоставления технической базы для строительства, укрепления таможенного потенциала.

5. Содействие обмену информацией между всеми заинтересованными сторонами. ВТамО является форумом для международного сотрудничества и предоставляет возможность налаживать контакты, делиться информацией, практическим опытом между таможенными администрациями-членами, международными организациями и другими заинтересованными лицами.

6. Повышение профессионального уровня и производительности таможни. Цели организации и всего международного Таможенного сообщества достигаются путем сотрудничества, диалога, установления партнерских отношений между правительствами, различными международными и региональными организациями.<sup>9</sup>

7. Проведение исследований и их анализ. ВТамО проводит аналитические исследования широкого круга тем, касающихся работы таможенных учреждений и международной торговли, используя большой набор опробованных методов. Целью исследований является повышение уровня квалификации, профессиональной культуры, базы знаний участвующих сторон. ВТамО стремится к созданию и развитию современных эффективных многофункциональных таможенных служб во всех странах мира. Кроме того, данная организация занимается разработкой и распространением единых правил торговли, унификацией и совершенствованием таможенного законодательства, облегчением перемещения товаров и пассажиров через таможенные границы, усовершенствованием таможенных технологий и модернизацией таможенных администраций. Содействие гармонизации таможенной системы и таможенных законодательств, модернизации таможенных служб представляют существенное значение. ВТамО как межправительственная организация стремится к росту эффективности деятельности таможенных служб и убеждена, что вклад инвестиций в таможенное дело - значит вложение инвестиций в международную

---

<sup>9</sup> Ананьева А.А. Воздушное фрахтование: о необходимости реформирования подхода российского законодателя // Проблемы частного права в период реформирования законодательства: сборник научных трудов (Саратов, 25 апреля 2013 г.). - Саратов: Наука, 2013. - С. 65-68

торговлю. Как международная организация ВТамО является центром обсуждения передового опыта, который играет ведущую роль в вопросах развития таможенных служб на международном уровне. Также ВТамО берет на себя функции консультанта таможенных администраций по всему миру по вопросам управления и методам повышения их потенциала для осуществления эффективного и действенного пограничного контроля. Также данная организация занимается вопросами стандартизации и согласования таможенных процедур в целях упрощения законной торговли и пресечения незаконных операций и деятельности, а также созданием единой унифицированной номенклатуры для классификации товаров в таможенных тарифах.

Модернизация производства и систем доставки, а также расширение электронной торговли сделали экономическое развитие сильно зависимым от быстроты и простоты процедур таможенного оформления. Следовательно, улучшение эффективности и гармонизация таможенных процедур на мировом уровне стали неотъемлемой частью процесса содействия торговле. Принятие международных стандартов приводит к упрощению и гармонизации.

Поэтому ВТамО продолжает обеспечивать гармонизацию и стандартизацию процедур таможенного оформления. Инструменты и передовой опыт ВТамО признаны в качестве основы для работы современных таможенных служб. Все эти задачи невозможно выполнить без соответствующего законодательства, поэтому для ВТамО деятельность по сближению и развитию права в области таможенного дела является приоритетным направлением деятельности. Всемирная таможенная организация является главной организацией в области таможенного дела, благодаря деятельности которой созданы общепризнанные в международных таможенных отношениях нормы и стандарты. Нормативно-правовые основы всех возможных видов деятельности ВТамО закреплены в тексте Конвенции о создании Совета таможенного сотрудничества. Эта организация занимается подготовкой проектов конвенций и поправок к конвенциям, а также вынесением

рекомендаций относительно их принятия, разработкой рекомендаций, обеспечивающих единообразное толкование и применение конвенций. Вместе с тем нормотворческая деятельность ВТамО не ограничивается подготовкой лишь проектов конвенций и поправок к ним. Не менее важной ее составляющей является также разработка проектов международных договоров в таможенной сфере, принятие резолюций. В настоящее время считается общепризнанным, что унификация национальных таможенно-правовых систем создает благоприятные условия для расширения международного экономического сотрудничества. Унификация в области таможенного регулирования предполагает координацию основных направлений таможенной политики и наличие соответствующих нормативных актов различных государств, выработку общих международных принципов, стандартов и норм таможенного регулирования на основе международного права и межправительственных договоров. Сближение национальных правовых систем в области таможенного дела - это один из способов достижения главной цели ВТамО - сближения таможенных систем государств-членов организации. На сегодняшний день ВТамО является главной международной организацией в области таможенного дела, но все же и она нуждается в совершенствовании. В связи с этим, хотелось бы, указать какие существуют перспективы развития у данной организации. В первую очередь, - это расширение организации. Во-вторых, ВТамО должна больше внимания уделять проблемным регионам. Ведь благодаря деятельности организации возможно улучшение экономического состояния некоторых стран. В-третьих, организация будет разрабатывать и усовершенствовать технологии, применяемые в таможенном деле.<sup>10</sup>

Сейчас именно благодаря электронному декларированию таможенное оформление требует намного меньше времени, а благодаря техническим

---

<sup>10</sup>Ананьева А.А. Воздушное фрахтование: о необходимости реформирования подхода российского законодателя // Проблемы частного права в период реформирования законодательства: сборник научных трудов (Саратов, 25 апреля 2013 г.). - Саратов: Наука, 2013. - С. 80-82

средствам таможенного контроля таможня может бороться с контрабандой. Но все технологии требуют усовершенствования. В-четвертых, усовершенствование нормотворческой деятельности ВТамО. Для национальных таможенных ведомств, как и для осуществления внутригосударственного нормативно-правового регулирования таможенной деятельности, нормотворческая деятельность ВТамО будет и в дальнейшем иметь важное, основополагающее значение. ВТамО должна прилагать максимальные усилия для согласованного и равномерного внедрения в жизнь норм и стандартов в области таможенного дела. Дальнейшее усовершенствование законодательства в данной области желательны и необходимы, поскольку остается еще много нерешенных проблем, тормозящих развитие нормотворческой деятельности ВТамО и внедрения разработанных данной организацией правил правового регулирования таможенной деятельности в жизнь. Также в настоящее время перспектива развития ВТамО реализуется в возможностях ее трансформации в объект инновационного совершенствования человечества. Таким образом, создание ВТамО является результатом закономерных процессов, протекающих во всемирном торгово-экономическом развитии. Потребность в создании специальной международной организации, ответственной за разработку и распространение международных таможенных норм, направленных на упрощение и унификацию таможенных процедур, в том числе постоянной институциональной основы международного таможенного сотрудничества, в конечном счете, сделало необходимым создание международной организации на всемирном уровне - Всемирной Таможенной Организации. ВТамО, определяя новые концепции, новые подходы и технологии, более эффективно реализует свое назначение в среде с неопределяемыми заранее изменениями.

В настоящее время в связи с созданием и функционированием Таможенного союза в рамках ЕАЭС продолжает активно развиваться административное и таможенное законодательство. Наряду с этим одним из значимых направлений

деятельности таможенных органов России продолжает оставаться правоохранительная функция. Ее составная часть - борьба с административными правонарушениями в сфере таможенного дела. Считаем возможным отметить, что совершение правонарушений в данной области остается значительным и имеет тенденцию к росту. Так, например, исходя из практики ФТС России в 2015 году таможенными органами Российской Федерации возбуждено 80 385 дел об административных правонарушениях, в 2014 году - 79 727 дел. Большое количество дел возбуждается по составам, представляющим наибольшую угрозу экономической безопасности России. К ним относятся, например, нарушение статьи 16.2 КоАП РФ. Без проведения административного расследования возбуждено 47 649 дел об административных правонарушениях (в 2014 году - 47 265), из них составлено 42 674 протокола об административных правонарушениях (в 2014 году - 34 707), вынесено 446 постановлений прокурора (в 2014 году - 433), 996 постановлений без составления протокола с назначением наказания в виде предупреждения (в 2014 году - 2 353) и 3 533 постановления без составления протокола с назначением наказания в виде штрафа (в 2014 году - 9 772).<sup>11</sup>

Предметами административных правонарушений чаще всего являлись автотранспортные средства, валюта, табак, алкогольная продукция текстильные материалы и изделия, оружие и боеприпасы, а также мясная продукция. В 2015 году по делам об административных правонарушениях принято 79 353 решения (в 2014 году - 77 580), из них должностными лицами таможенных органов 50 809 решений (в 2014 году - 51 210), судом или уполномоченным органом 28 544 решения (в 2014 году - 26 370). Спецификой темы настоящей статьи является отражение значимых изменений правовых основ производства по делам об административных правонарушениях в связи с введением в действие Кодекса административного судопроизводства РФ, существенно изменившим административный процесс в целом, и, в частности, производство по делам об

---

<sup>11</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 01.05.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.05.2016)

административных правонарушениях.<sup>12</sup> Эффективность и результативность производства по делам об административных правонарушениях в значительной мере зависит от норм действующего законодательства, которое активно применяется должностными лицами таможенных органов в ходе расследования административных правонарушений. Рассмотрим правовые основы производства об административных правонарушениях в области таможенного дела путем исследования соответствующих положений нормативных правовых актов. 15.09.2015 года был введен в действие Кодекс административного судопроизводства РФ, имеющий предмет своего регулирования порядок осуществления административного судопроизводства.

Во-первых, фактическим основанием оказания правовой помощи по делу об административном правонарушении является поступивший запрос запрашивающего государства. Важно отметить, что в международных договорах Российской Федерации о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах приводятся различные терминологические обозначения запроса. Так, используются термины: «запрос», «обращение», «запрос о помощи», «запрос о содействии», «запрос об оказании содействия». Во-вторых, правовыми основаниями оказания правовой помощи по делам об административных правонарушениях являются: 1) международные договоры Российской Федерации; 2) принцип взаимности.<sup>13</sup>

При этом КоАП РФ не разъясняет, на что именно должен ориентироваться правоприменитель в соответствии с ч. 1 ст. 29.1.1 КоАП РФ при направлении запроса «на началах взаимности, которая предполагается, пока не доказано иное», поскольку законодатель не раскрывает содержания данного принципа. Представляется, что речь идет о письменном обязательстве взаимности оказания аналогичной запрашиваемой правовой помощи при возникновении такой

<sup>12</sup> Остроумов Н.Н. Основные итоги и тенденции развития унификации правового режима международных воздушных перевозок // Унификация международного частного права в современном мире: сборник статей. - М.: Инфра-М, Институт зак-ва и сравнит. правовед. при Правительстве РФ, 2014. - С. 98-104

<sup>13</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 01.05.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.05.2016)

необходимости, которое оговаривается в связи с фактическим отсутствием международного договора и направляется вместе с самим запросом об оказании помощи по конкретному делу об административном правонарушении. В-третьих, большое значение имеет развитость административного законодательства договаривающихся стран, поскольку каждая из них способна выполнить только такие процессуальные действия, которые предусмотрены ее законодательством и в соответствии с его требованиями. В-четвертых, данный вид деятельности подвергается контролю и (или) ограничению со стороны уполномоченных государственных органов. Деятельность таможенных органов иностранных государств и их должностных лиц по исполнению российских запросов об оказании правовой помощи по делам об административных правонарушениях осуществляется путем частичной передачи компетенции иностранному таможенному органу на основании соответствующего международного договора Российской Федерации и (или) на началах взаимности. В-пятых, оказание правовой помощи по делам об административных правонарушениях связано с частичной передачей компетенции запрашиваемому государству.

Так, деятельность таможенных органов иностранных государств и их должностных лиц по исполнению российских запросов об оказании правовой помощи по делам об административных правонарушениях осуществляется путем частичной передачи компетенции иностранному таможенному органу на основании соответствующего международного договора Российской Федерации и (или) на началах взаимности. Передача компетенции заключается в допущении государством возможности получения доказательств по собственному делу компетентными органами иностранного государства. Направление запроса об оказании правовой помощи, его исполнение запрашиваемым иностранным органом, а также последующее возможное приобщение полученных доказательств к материалам дела, по нашему мнению, необходимо рассматривать как составные элементы производства по делам об административных

правонарушениях. Представляется, что данная позиция разделяется и законодателем, поскольку урегулирована в главе 29.1 «Правовая помощь по делам об административных правонарушениях» помещена им в раздел 4 «Производство по делам об административных правонарушениях» КоАП РФ<sup>14</sup>. Таким образом, полагаем обоснованным вывод о том, что оказание правовой помощи по делам об административных правонарушениях является составной частью административного процесса (производства по делу об административном правонарушении), хотя и необязательной. В качестве вывода следует отметить: - в связи с изменением в уголовном законодательстве (отмены ст. 188 Уголовного кодекса России «Контрабанда») роль административной ответственности за нарушения таможенных правил и число данных нарушений будет неуклонно возрастать; - правовые основы производства по делам об административных правонарушениях в области таможенного дела представлены: КоАП России и отдельными нормами Таможенного кодекса Таможенного союза (ст. 199 «Выпуск товаров при выявлении административного правонарушения или преступления», ст. 208 «Последствия изъятия (ареста) товаров, помещенных под таможенную процедуру») и Федеральным законом «О таможенном регулировании в Российской Федерации»; - в связи с принятием и вступлением в силу новой редакции гл. 16 КоАП России «Административные правонарушения в области таможенного дела (Нарушение таможенных правил)» произошло некоторое увеличение количества составов нарушений таможенных правил, и оно в основном приведено в соответствие с нормами действующего таможенного законодательства Таможенного союза и России; - наряду с этим для повышения эффективности и целесообразности применения административной ответственности за нарушения таможенных правил, устранения пробелов и коллизий необходимо дальнейшее совершенствование административного и

---

<sup>14</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 01.05.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.05.2016)

таможенного законодательства в рамках функционирования Таможенного союза.<sup>15</sup>

Коррупция относится к одной из наиболее острых проблем глобального характера, наносящая вред политической стабильности и экономическому потенциалу не только отдельно взятой страны, но и целого региона. Коррупция негативно влияет на рост и развитие стран и таким образом ограничивает способность правительства проводить политику стабилизации, в результате также создает дополнительные барьеры в системе управления и дезорганизует экономику страны в целом. Наглядные иллюстрирующие примеры - падение уровня потребления, инвестиционного и экспортного уровней, замедление процесса модернизации страны, что в конечном итоге приводит к потере лояльности населения к государственным учреждениям.

Коррупция в современной России является одной из проблем национального масштаба. Хотя уровень коррупции снизился кардинально за последнее десятилетие (в России общий индекс доверия граждан к государственным служащим составил 40 единиц на 2011 г., 32 - на 2012, 36 - на 2013, 37-2014, что соответствует рейтингу страны с пониженным доверием к институтам власти), но при этом существенная часть отечественной экономики по-прежнему основана на нелегитимных механизмах. На сегодняшний день приходится признать справедливыми упреки о том, что Федеральная таможенная служба Российской Федерации относится к наиболее коррумпированным органам государственной власти.

Масштабы существующей коррупции в таможенных органах оказывают негативное влияние на результативность таможенной политики (искусственное занижение сумм налогов и сборов в федеральный бюджет, падение уровня инвестиций), перспективы развития бизнес-сообщества (недобросовестная конкуренция, дополнительные издержки и затраты) и модернизационный

---

<sup>15</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 01.05.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.05.2016)

потенциал (не соблюдаются правовые основы таможенного администрирования, ограничиваются возможности решения правительственных задач, формируется негативный имидж таможенных органов в российском обществе). В данной связи встаёт извечный русский вопрос: что делать? Стратегию борьбы с коррупцией международное таможенное сообщество, при участии Всемирной таможенной организации (ВТамО), выработало и изложило в Арушской декларации ВТО, одобренной сессией Совета ВТО еще в июне 2003 г. В настоящее время, в рамках реализации мероприятий Программы, таможенными органами Российской Федерации применяется система управления рисками для профилактики предотвращения таких нарушений, которые имеют устойчивый характер, связаны с уклонением от уплаты таможенных пошлин, налогов и в значительных размерах подрывают конкурентоспособность отечественных производителей, затрагивают другие важные интересы государства, обеспечение соблюдения которых возложено на таможенные органы.

Однако данные антикоррупционные меры недостаточно эффективны для радикальной корректировки ситуации в сфере российского таможенного администрирования. Большинство населения, невзирая на статистику и рейтинги убеждено, что уровень коррупционных рисков не снижается. Примечательно, что последние несколько лет антикоррупционные лозунги продолжают звучать не только с высоких политических трибун, но и на оппозиционных митингах. По данным социологических исследований, 92 % респондентов оценивает текущую экономическую ситуацию в России как неблагоприятную, при этом 90 % респондентов считают, что ситуация в экономике России за последний год ухудшилась, и лишь 5 % отмечают, что в последнее время произошли определенные позитивные изменения. Вместе с ухудшением экономической ситуации условия ведения бизнеса в России для большинства участников исследования незначительно (59 %) или заметно ухудшились (15 %). 42 % респондентов считают, что привлекательность России для иностранных

компаний, планирующих начать или расширить коммерческую деятельность, в течение ближайших двух лет снизится, и лишь 17 % полагают, что привлекательность будет повышаться. Обоснованность пессимизма россиян подтверждается низким рейтингом нашей страны по Индексу восприятия коррупции (136 место из 174 на 2014 год).<sup>16</sup> На основании этого рейтинга становится очевидно, что по состоянию текущего прогресса реализации антикоррупционных мер Российская Федерация находится не на уровне развитых, а развивающихся стран. Поэтому особый интерес в процессе совершенствования механизмов борьбы с коррупцией в отечественном таможенном деле представляют успешные примеры из практики именно развивающихся государств, близких по масштабам коррупционных проявлений к России, но при этом достигших определённого успеха в борьбе с этим явлением, например Уругвай. Прежде чем достичь низкого уровня коррупции и высоких показателей борьбы с ними, в государстве Уругвай планомерно и поэтапно совершенствовалась система таможенного администрирования, то есть проводились комплексные мероприятия на всех уровнях таможенного управления.

Объём поступающих в бюджет таможенных платежей напрямую зависит от избранной государством таможенно-тарифной политики, её направленности, способности быть адаптированной под постоянно изменяющиеся условия внешней среды. Однако каким бы действенным ни был на теории тот или иной таможенно-тарифный механизм, он не будет приносить ожидаемого результата без должной реализации на практике через систему таможенного регулирования соответствующих таможенных мер и инструментов, и в частности, речь идёт об эффективно проводимом таможенном контроле. Содержание таможенного контроля и его значение в государственном регулировании внешнеэкономической

---

<sup>16</sup> Безуглова М.А. Экономическая безопасность - в системе национальной безопасности России // Тенденции и перспективы инновационного развития правовых, социально-экономических и управленческих исследований: материалы международной научно-практической конференции СЗФ МГЭИ. - М.: МГЭИ, 2014. - С. 17-26

деятельности определяются в общем смысле через положения Киотской конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур. В правиле 6.1 Конвенции определено, что все товары и транспортные средства, перемещаемые через таможенную границу, подлежат таможенному контролю, который, в первую очередь, является действенным средством предотвращения возможного уклонения от уплаты субъектами таможенных правоотношений причитающихся бюджету таможенных платежей. Подавляющее число таможенных правонарушений совершается участниками внешнеэкономической деятельности с целью уплаты меньшего размера таможенных пошлин и налогов для извлечения выгоды, а также возможного повышения конкурентоспособности товаров за счёт меньшей составляющей таможенных платежей в их цене, что в прямой связи приводит к сокращению таможенных поступлений в государственный бюджет. И именно мероприятия в рамках таможенного контроля позволяют выявить и пресечь подобные нарушения, которые в случае их множественности и системности, будут представлять непосредственную угрозу экономической безопасности России.

В соответствии с пп. 31 п. 1 ст. 4 Таможенного кодекса Таможенного союза, таможенный контроль представляет собой совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том числе с применением системы управления рисками, в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства таможенного союза и законодательства его государств-членов. В частности, реализуя мероприятия таможенного контроля, применяя способы и средства в установленных законодательством формах таможенного контроля, как уже было отмечено выше, таможенные органы выполняют одну из своих основных функций: выявляют и пресекают правонарушения в таможенной сфере, обеспечивая соблюдение таможенного законодательства. При этом в качестве одного из механизмов совершенствования таможенного контроля рассматривается собственно система управления рисками - система таможенного

администрирования, обеспечивающая эффективность таможенного контроля посредством применения принципа выборочности объектов таможенного контроля, а также применяемых форм и степени проведения таможенного контроля. Управление рисками реализуется на всех этапах таможенного контроля в связи с функциями, возложенными на таможенную службу, позволяя эффективно распределять имеющиеся у неё ресурсы. Концепция управления рисками выражается в оценке вероятностей несоблюдения таможенного законодательства на основе формализации и систематизации имеющихся в распоряжении таможенных органов сведений о признаках нарушения таможенного законодательства. С одной стороны, система управления рисками за счёт основополагающего принципа выборочности, обеспечивает ускорение движения товаропотоков через таможенную границу и прохождение участниками внешнеэкономической деятельности таможенных формальностей, содействует внешней торговле, а с другой стороны, как отмечалось, обуславливает повышение эффективности таможенного контроля. Проведение проверочных мероприятий в отношении всех перемещаемых через таможенную границу товаров при объёме ежедневного товарооборота на сегодняшний день, безусловно, не представляется возможным, однако именно посредством системы управления рисками происходит выявление и пресечение правонарушений, имеющих устойчивый характер, способных нанести ощутимый ущерб государственным, в частности, экономическим интересам России. Все отслеживаемые риски, так или иначе, представляют собой угрозу охраняемым государством общественным отношениям, но на сегодняшний день главным риском в таможенной сфере является так называемый риск фискальный, связанный, в первую очередь, с занижением таможенной стоимости. Данный вопрос не раз поднимался на федеральном уровне: в частности, в апреле текущего года председатель Счётной палаты Российской Федерации Т. А. Голикова отметила, что в условиях наблюдаемого снижения объёмов импортно-экспортных операций, контрольные

мероприятия ведомства подтверждают тенденцию занижения таможенной стоимости, в особенности в отношении сельскохозяйственной техники, электронной техники, дорогостоящего технологического оборудования, водных биоресурсов, металлов и их лома. Занижение таможенной стоимости, как показывает практика, в подавляющем числе случаев происходит в отношении товаров, которые облагаются высокой ввозной таможенной пошлиной, так как в случае с экспортом, где закономерно преобладают сырьевые товары, большинство ставок таможенных пошлин являются специфическими, рассчитываемыми от количества.

Для воздушного транспорта характерны два вида авиаперевозчиков. Первый из них является традиционной, работающей по расписанию авиакомпанией. Она специализируется лишь на перевозке грузов или доставляет грузы в пассажирских самолетах. Можно с полным основанием утверждать: большинство авиалиний, работающих по расписанию, обращаются к экспедиторам (или комплектовщикам), создающим большую часть их бизнеса.<sup>17</sup>

В отличие от этого, другие авиаперевозчики продают свои услуги напрямую отправителям, тем, кто специализируются преимущественно на небольших отправлениях (массой до 32 кг). Хотя в последнее время некоторые из них стали обрабатывать большие отгрузки. Эти перевозчики предлагают отправителям также комплексную услугу: с помощью сети наземных перевозчиков вывозят товары с предприятия отправителя и доставляют их по назначению в другую страну. Независимо от предоставления такой услуги собственными или арендованными транспортными средствами такой авиаперевозчик обычно берет на себя полную ответственность за доставку груза «от двери до двери».

Авиаэкспедиторы отличаются от авиаагентов, занимающихся перевозками грузов (air cargo agent): первые представляют отправителей, а вторые -

---

<sup>17</sup> Колесникова Е.Н. Экономическая безопасность: экономика и безопасность? // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. - Нижний Новгород: Изд-во Нижегород. акад. МВД России, 2013, № 21. - С. 198-204

авиаперевозчиков. Авиаэкспедитор - «косвенный» воздушный перевозчик. Он действует как перевозчик для отправителя, выдает свою собственную авиагрузовую накладную (air waybill, NAWB) и несет ответственность за груз и транспортировку. Кстати сказать, грузовместимость (space allocation) он приобретает у коммерческих перевозчиков. Авиаэкспедиторы также предоставляют ряд дополнительных услуг, таких как подготовка экспортной и импортной документации, хранение и т.д. Короче говоря, для авиакомпании авиаэкспедиторы имеют видимость отправителя, так как они сами или их агенты отгружают или принимают грузы и указываются на счете как отправители со своими собственными договорными ставками и заключенными контрактами.

В то же время грузовые агенты представляют перед отправителем воздушных перевозчиков грузов. Хотя большинство экспедиторов являются также грузовыми агентами, а большинство грузовых агентов - экспедиторами. Многие их функции, такие как подготовка документации, по своему характеру идентичны.

Воздушные перевозчики и экспедиторы постоянно изыскивают пути повышения своего участия в перевозках «от двери до двери» в отличие от традиционной услуги (от аэропорта до аэропорта). Однако в некоторых случаях это ставит их в прямую конкуренцию друг с другом. Причина заключается в том, что эксплуатационные расходы авиалиний сильно выросли. Для получения дополнительных доходов они вынуждены предлагать нетрадиционную услугу. Многие перевозчики обеспечивают ее в ответ на просьбу отправителя осуществить доставку от аэропорта до «двери» получателя. Но мало кто из них продает эту концепцию как традиционный продукт. Это чувствительный вопрос для экспедиторов. Им не нравится, если авиакомпания обращается к отправителям с услугой, выходящей за пределы традиции. Если отправителю нужна доставка по назначению импортного груза авиаперевозчиком, то последний, ее организует с

помощью складских и авиатранспортных компаний.<sup>18</sup>

Как и в морском экспедировании, буквально те же требования заставляют авиаэкспедиторов повышать качество услуг. Большинство крупнейших морских экспедиторов основали свои авиаподразделения согласно тем же требованиям. Современный авиаэкспедитор должен предоставлять следующие услуги.

1. Услуги логистического управления перевозкой авиагрузов (airfreight logistics management services - ALMS) помогают заказчикам разрабатывать такие программы перевозок авиагрузов, которые наилучшим образом удовлетворяют их потребности в провозной способности, частоте рейсов и продолжительности перевозки по цене, соответствующей их бюджетам. ALMS может расширить варианты перевозки и дать объективные решения путем увеличения возможности получения лучшей услуги и минимальных ставок. Одновременно ALMS управляет информацией о поручениях на размещение заказов (purchase orders) таким образом, что заказчики могут более эффективно контролировать свои запасы. Если подойти к ALMS более детально, то они могут помочь заказчикам в:

- а) осуществлении брокерских операций по авиагрузу (airfreight brokerage), в рамках которых ALMS управляет выгодной воздушной перевозкой нешаблонных отправок;
- б) управлении перемещением авиагруза (airfreight management) профессионалами ALMS как собственными менеджерами заказчиков от места происхождения до места назначения;
- в) управлении информацией (information management), подразумевающей координацию связи между заказчиками, продавцами и экспедиторами, брокерами и воздушными перевозчиками посредством электронного обмена данными (electronic data interchange - EDI), Интернета, а также любым другим способом;
- г) консультациях по вопросам перевозок авиагрузов (airfreight consulting), оказываемых заказчиками для оценки их потребности в воздушных перевозках, установлении целей их

---

<sup>18</sup> Колесникова Е.Н. Экономическая безопасность: экономика и безопасность? // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. - Нижний Новгород: Изд-во Нижегород. акад. МВД России, 2013, № 21. - С. 151-160

производственных программ, определении потенциальных провайдеров услуг по перевозкам авиагрузов, тарифных ставок и уровней обслуживания, предлагаемых продавцами авиагруза. Основной отличительной чертой авиаэкспедирования является наземная операция. Действительно, после взлета самолета авиагруз перемещается с одинаковой скоростью. То есть наиболее важный аспект - это то, что происходит с отправкой до взлета самолета и после его приземления. Иначе говоря, коммерческую скорость самолета может значительно уменьшить сочетание плохой наземной координации, незавершенной «бумажной работы», ненадежной связи, неквалифицированного персонала и других проблем. Поэтому экспедиторы расширяют свою деятельность за счет большей профессиональной ориентации в области воздушного сообщения.

2. Комплексные услуги по обслуживанию авиагрузов (comprehensive airfreight services - CAS). Существует ряд требований в отношении операций отправителей и получателей, которые имеют форму специальных услуг: а) прямой авиагруз; б) укомплектованный авиагруз; в) комбинированное сообщение - морское и воздушное, воздушное и морское, автомобильное и воздушное, воздушное и автомобильное; г) перевалка с воздушного на воздушный транспорт; д) перевозка «от двери до двери»; е) экспресс-доставка (courier service); ж) вывоз и доставка груза; з) автомобильная перевозка; и) распределение; к) хранение; л) таможенная очистка; м) подготовка документации; н) специальные операции (упаковка, сортировка и т.д.); о) EDI; п) штриховое кодирование; р) информация слежения.

Заказчики воздушных перевозок стали такими же требовательными, как и на морском транспорте. Поэтому выживание на экспедиторском рынке возможно лишь при условии предоставления высококачественной услуги. Изменения в мировой деловой среде и интенсификация деловых связей вызвали к жизни новый вид провайдера услуг - глобального провайдера логистики (global logistics provider - GLP). В качестве таких провайдеров выступают прежде всего экспедиторские

компании.

В принципе, компании не склонны отвлекать свои фонды от основного бизнеса на открытие глобальной системы управления цепочкой поставок или логистической цепочкой. Однако у компаний, сильно зависящих от своевременного перемещения товаров из одной части мира в другую, есть острая потребность в эффективной логистической и транспортной системе. Чтобы предлагать своим клиентам максимальную гибкость решений, экспедиторы учреждают совместно с крупными перевозчиками и другими партнерами надежные сети услуг. Они позволяют, в частности, контролировать перемещение отправок по всему маршруту следования и обеспечивать заказчику их полную прозрачность, тем более что в современной деловой среде неопределенность статуса отправки неприемлема. Поэтому в условиях глобальной связи или глобального экспедирования любой экспедитор, желающий иметь разумную для него долю рынка, должен сначала решить эту задачу. Глобализация и ее требования также усиливают свое значение, так как мировая экономика, в общем, развивается и перевозка товаров - обычная составляющая бизнеса многих компаний.<sup>19</sup>

Положение глобального логистического провайдера подразумевает выход за рамки обычного экспедирования. Достаточно сказать, что он может располагать транспортными средствами (автотранспортом, самолетами и т.д.) и должен иметь адекватные информационные технологии - системы и опыт их эффективного использования. Только те компании, которые в состоянии управлять крупномасштабными логистическими операциями, могут рассчитывать на большой бизнес с крупными клиентами. Важна также интеграция транспортных услуг, вопросов управления запасами, распределения и вообще логистических услуг с учетом необходимости удовлетворения широких запросов

---

<sup>19</sup> Смирнова Л.Н., Титов В.А. Обеспечение стабильности экономической безопасности и устойчивости экономического роста государства за счет эффективного использования бюджетных средств // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. - С.-Пб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та МВД России, 2013, № 4 (60). - С. 140-143

клиентов на глобальном рынке. Только сочетание гибкости с финансовыми средствами и опытом оперативного управления может помочь экспедитору стать хорошим глобальным провайдером логистики. Все это, как правило, добавляет стоимость и дает клиенту дополнительные конкурентные преимущества.

Более конкретно основные услуги обычного GLP заключаются в следующем:

- 1) обеспечение производства и транспортировки по принципу «точно в срок»;
- 2) управление запасами;
- 3) хранение;
- 4) распределение запасов готовой продукции;
- 5) подготовка импортно-экспортной документации;
- 6) таможенная очистка;
- 7) разные технологические услуги;
- 8) управление интерфейсом поставщика;
- 9) связь (EDI);
- 10) сборка продукции;
- 11) комплектование сборных отправок;
- 12) обработка заказов.

Для глобального обслуживания экспедитору требуется надежная сеть офисов в мировом масштабе. Именно такие экспедиторы нужны крупным многонациональным корпорациям, которые также глобальны в производстве и распределении. От них ожидают, в частности, способности быстро интегрироваться в сеть клиентов и создать им определенные условия для успеха на рынках. Именно компании с налаженным управлением, стабильной базой потребителей и надежной рыночной нишей представляют интерес для глобальных экспедиторов. Путем инкорпорирования таких компаний в свою сеть глобальные экспедиторы усиливают свое лидерство в области представления

интегрированных глобальных логистических услуг.

Ибо главная цель экспедирования - способность надежно и своевременно переместить товар по назначению. Фактически здесь оказывается востребованным опыт провайдеров, базирующихся в месте назначения, который охватывает разгрузку (shipping)/разукomплектование (deconsolidation). Данная услуга предусматривает разгрузку контейнеров в месте назначения и их распределение в стране назначения автотранспортом или по железной дороге согласно инструкциям импортера.

Выгоды импортера от такой услуги существенны и выражаются в:

- а) возросшей гибкости, откладывании решений по распределению вдоль цепочки поставок заказчика ближе к центру распределения и розничным магазинам;
- б) сокращении времени цикла, уменьшении сроков обработки, минимизации количества пунктов распределения;
- в) уменьшении расходов, сокращении издержек перевозки и излишних запасов, увеличении у заказчика площади для розничной торговли;
- г) улучшенной «видимости» товаров, постоянном мониторинге движения запасов и товаров через глобальную информационную сеть.

Совершенствованию этого обслуживания служат ярлычная система слежения и контроля за движением грузов, автоматического считывания ярлыков, информация о поручениях на размещение заказов, EDI, Интернет. Предоставление таких услуг в месте назначения помогает GLP получать заказы на подготовку сборных отправок, разгружать контейнеры, хранить товар, пополнять запасы заказчика в стране назначения и т.д.

В процессе повышения эффективности своего глобального бизнеса компании обращают серьезное внимание на сокращение расходов. Прежде всего - на хранение и распределение. Для некоторых из них стратегический смысл имеет передача неосновных (non-core) видов деятельности другим фирмам (аутсорсинг).

Актуальной целью для экспедиторов является создание достаточно широкой сети центров распределения. В этом случае действительно улучшается система глобального управления складами и запасами, которая может полностью использовать преимущества штрихового кодирования и ввода данных на частоте радио. Понятно, что внедрить такую систему нелегко. Но подобные центры могут опираться на собственные компьютерные сети и профессионалов, подготовленных во всех областях (бухгалтерский учет, хранение, подготовка документации и счетов-фактур, упаковочные листы, обработка заявок, возврат и ремонт, экологические вопросы и т.д.).

Существует много видов экспедиторов. И именно импортер или экспортер делает среди них выбор, руководствуясь необходимостью обеспечить в широком смысле надежность своих международных отправок. Стремясь, в общем, использовать одного экспедитора, компании выясняют, может ли он удовлетворить их запросы. В частности, намечаемые способы отгрузки и доставки товаров. Неумение подобрать нужного экспедитора может побудить покупателя даже отказаться от сделки.

Экспедиторский бизнес отличается высокой конкуренцией. Он направлен на удовлетворение требований клиентуры. Последние, в общем, сводятся к низким тарифным ставкам, кредитам, глобальной географии обслуживания, более быстрому и надежному маршруту, стопроцентной гарантии отправки всего товара, отсутствию ошибок в документации и применению современных информационных технологий, включая электронный обмен данными и слежение за перемещением груза с помощью Интернет (Internet web site tracking and tracing). Поскольку логистика представляет собой деятельность по управлению всеми аспектами операций, то компоненты логистических информационных систем, используемые экспедиторами, нуждаются в постоянном обновлении. Открытость и доступность информации, относящейся к перевозкам, - приоритет большинства экспортеров и импортеров. Экспедитор, не обеспечивающий заказчиков должным

технологическим и информационным обслуживанием, имеет мало шансов выжить в своем переменчивом бизнесе.

Действительно, хорошего экспедитора можно в известном смысле назвать хамелеоном, ибо он гибко реагирует на запросы отправителей. «Чистые» экспедиторы, не имеющие транспортных средств и не предлагающие дополнительных (особых) услуг, могут уступать своим конкурентам с транспортными средствами, интегрированным экспресс-перевозчикам, с точки зрения объемов перевозок, количества отправок и прибылей. Факты показывают, что неинтегрированные экспедиторы уже потеряли значительную долю рынка, которая перешла к интегрированным компаниям. Это относится как к национальным, так и международным рынкам.

Преимущество интеграции информационных технологий с логистикой особенно заметно на примере таких корпораций, как FedEx Ltd и Wal-Mart (США), перевозящих большие количества товаров с высокой эффективностью. Причем повышению эффективности содействуют дальнейший прогресс в информационных технологиях - системах, программах и базах данных, а также широкое использование электронного обмена данными, штрихового кодирования (bar coding) и систем слежения за грузом. Иными словами, информационные технологии служат важнейшим фактором развития корпоративной логистики. Хотя многое из преимуществ интеграции логистики и информационных технологий еще подлежит реализации, информационные технологии играют ключевую роль в управлении цепочками поставок и смешанным сообщением.

Как уже отмечалось, существует ряд других специальных услуг экспедиторов, которые содействуют осуществлению общего процесса перевозки товаров. К ним относятся: таможенная очистка экспорта и импорта; управление поставками; операции по вывозу и доставке контейнеров; упаковка грузов; составление различных отчетов; хранение; контроль и регулирование спроса; полное страховое покрытие; выписка консолидированных счетов и т.д.

Особую группу составляют так называемые услуги деловой логистики (business logistics services - BLS). Под ними имеются в виду услуги по интегрированному логистическому управлению. Они, исходя из нужд клиентуры, могут объединять многочисленные транспортные и распределительные функции с разработкой и осуществлением компанией новаторских решений, удовлетворяющих требованиям клиентов к логистике. BLS выполняют это с помощью передовых аналитических инструментов, повышения качества операций, современной техники управления процессами, привлечения опыта глобального распределения, информационной технологии и провайдеров сопутствующих услуг. С этой же точки зрения можно сказать, что BLS добавляют стратегическую и экономическую ценность цепочкам поставок клиентов. В общем, BLS предоставляет контрактные логистические услуги национальным и международным отправителям, включая:

- управление перевозками;
- управление заказами;
- управление железнодорожным подвижным составом;
- комплектование менее чем автомобильных отправок;
- выбор маршрута следования;
- управление распределением;
- управление операциями перевозчиков;
- слежение за грузом (tracking and tracing).

BLS выявляют возможности совершенствования цепочек поставок, а затем разрабатывают специальные решения, которые направлены на:

- 1) оптимизацию сети;
- 2) модернизацию процессов;
- 3) моделирование глобальных цепочек поставок;
- 4) анализ оптимального вида транспорта;
- 5) рациональную маршрутизацию отправок;

- 6) анализ комплектования и разукрупнения грузов;
- 7) эффективное использование оборудования.

Среди результатов можно отметить стыковку автомобильных и железнодорожных перевозок с целью максимизации круговых рейсов и/или объема перевозок, и, следовательно, снижения транспортных расходов. Это относится к полным, менее чем автомобильным и контейнерным автомобильным отправлениям. Положительная черта BLS - обслуживание широкого диапазона клиентов - от крупных монополий до малых и средних компаний, представляющих такие отрасли, как химическая, автомобилестроение, пищевая, электроника и розничная торговля.

Еще одна уникальная услуга, предлагаемая экспедиторами заказчикам - комплектование сборных отправок у продавца (vendor consolidation service - VCS). Дело в том, что в условиях глобального развития мировой экономики отдельные компании и лица могут передавать информацию по всему миру посредством новейшего технологического оборудования. Но им еще трудно определить, когда зарубежный товар будет наверняка готов для отправки в их адрес.

Однако непрерывный поток информации стал абсолютно необходимым, ввиду того что компании стали относиться к импорту как к части процесса цепочки поставок, а не как к изолированному виду деятельности. Поэтому некоторые импортеры нашли выход в удовлетворении своей потребности в информации, а также в осуществлении контроля за товаром еще до его отправки с завода - в интеграции импорта в их внутреннюю логистическую систему. Без такой возможности они вынуждены принимать решения о распределении только после прибытия товара. А это почти гарантирует неэффективное использование складской емкости, невыполнение заказов в срок, несвоевременные поставки и много кризисных ситуаций, возникающих «в последнюю минуту». Чтобы обеспечить необходимую связь между международным и национальным распределением, все больше импортеров объединяются с компаниями

логистического управления, с такими, которые следят за движением грузов, оказывают экспедиторские услуги, комплектуют сборные отправки и отгружают товар, давая детальную информацию на всем пути его следования. Такие компании, известные как комплектовщики экспортных сборных отправок, могут быть связаны с морскими перевозчиками, экспедиторами, комплектовщиками, таможенными брокерами или они выступают в качестве независимых фирм. В основном они комплектуют груз от имени импортеров. Тем не менее, они предлагают много других услуг. Таким образом, в чистом виде рассматриваемая концепция предусматривает комплектование грузов многих продавцов от имени покупателя, укладку их в контейнеры и отгрузку в центры распределения покупателя или даже клиентам последнего.

### **1.3 Организация работы таможенными органами авиаперевозок и показатели оценки эффективности авиаперевозок экспортно-импортных грузов**

Варшавская конвенция предоставляет авиаперевозчику и отправителю право требовать выдачи накладной. Она предусматривает, что перевозчик сделает это путем отказа от льготных положений, которые исключают или ограничивают его ответственность в том случае, если накладная выдается без содержания определенных данных. Это правило продолжает действовать в соответствии с Гаагским протоколом 1955 г.

В соответствии с Монреальским протоколом N 4 Варшавская конвенция требует выдачи транспортного документа, который теперь называется авиагрузовой накладной. Вместе с тем несоблюдение этого положения не затрагивает ответственности перевозчика в соответствии с Конвенцией.

Как Гаагские правила, так и Гамбургские позволяют отправителю требовать от перевозчика выдачи коносамента после того, как перевозчик принял товар в

свое ведение. Кроме того, как только товар погружен на борт, отправитель имеет право получить «судовой» коносамент. Он может быть в форме записи на уже выданном коносаменте с указанием названия или названий того судна или тех судов, на которое или которые был погружен товар, а также даты или дат погрузки.<sup>20</sup>

Ни Гаагские, ни Гамбургские правила не предусматривают выдачи коносамента в том случае, если отправитель его не испрашивает. Вместе с тем режим ответственности по Гаагским правилам, включая освобождение от ответственности и ограничение ответственности, применяется только в том случае, если был заключен договор перевозки, «охватываемый коносаментом или любым аналогичным документом титула». С другой стороны, Гамбургские правила применяются к «любому договору, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти товар морем из одного порта в другой».<sup>21</sup>

Таким образом, хотя право отправителя требовать выдачи коносамента остается одинаковым как в соответствии с Гамбургскими правилами, так и в соответствии с Гаагскими, все же Гамбургские правила являются более открытыми в отношении использования морских накладных и других форм необоротных транспортных документов или методов составления небумажной документации.

Проект МОТ является наименее требовательным из всех рассматриваемых текстов: он требует, чтобы документ выдавался только в том случае, если его просит клиент. Этот проект не предполагает, что коносамент будет выдаваться во всех случаях.

Конвенция о смешанных перевозках позволяет оператору смешанных перевозок (при согласии с этим грузоотправителя) сохранять запись данных в соответствии с этой Конвенцией путем использования любых механических или

---

<sup>20</sup> Петренко А. Алгоритм действий по борьбе с авиационными правонарушениями // Законность. - М., 2014, № 4. - С. 41-45

<sup>21</sup> Петренко А. Алгоритм действий по борьбе с авиационными правонарушениями // Законность. - М., 2014, № 4. - С. 50-52

других средств, например, ЭВМ. В таком случае отправителю должен выдаваться читаемый документ в форме необоротного документа. Последний рассматривается как документ смешанных перевозок.

Проект МОТ предусматривает, что ничто, содержащееся в нем, не препятствует выдаче документов любыми механическими или электронными средствами, если это не противоречит закону той страны, где выдается данный документ.

В течение уже длительного времени технически возможным является выдача необходимых транспортных документов в месте назначения путем передачи по телеграфу перевозчику или его агенту в месте назначения соответствующей информации. С обеспечением стандартизации ввода данных о транспортных документах и с развитием сетей электронной связи непосредственная выдача документов в месте назначения является в настоящее время практически возможной.

Выдача транспортного документа в месте назначения не разрешается в соответствии с ЦИМ и СМГС для железнодорожных перевозок, в соответствии с КДПГ для дорожных перевозок и в соответствии с Варшавской конвенцией для воздушных перевозок. Причем каждая из этих конвенций требует, чтобы копия накладной направлялась вместе с товаром.<sup>22</sup>

Варшавской конвенции. В соответствии с Монреальским протоколом N 4 второй экземпляр должен иметь пометку «для получателя», однако эта Конвенция уже не требует конкретно, чтобы этот экземпляр накладной направлялся вместе с грузом или передавался получателю. В соответствии с Резолюцией 600 «k» Международной ассоциации воздушного транспорта в тех случаях, когда для передачи авиагрузовой накладной при международной перевозке используются телетайп или другие электронные средства, необходимо первоначально составлять бумажную грузовую накладную. После передачи груза последующему

---

<sup>22</sup> Правовое регулирование договора лизинга воздушных судов гражданской авиации по законодательству Российской Федерации. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Ваганов А.А. - М., 2013. - 26 с.

перевозчику второй экземпляр для получателя и копии подлежащей передаче авиагрузовой накладной должны быть представлены последующему перевозчику.

Поскольку ни Гаагские правила, ни Гамбургские правила не требуют выдачи никакого транспортного документа до тех пор, пока отправитель не попросит выдать ему транспортный документ, то, по-видимому, в соответствии с этими правилами для перевозчика не предусматривается никакого обязательства в отношении места выдачи такого документа. Если перевозчик и отправитель достигли согласия, то либо морская накладная, либо коносамент могут быть выданы перевозчиком в месте назначения. Тот же результат, по-видимому, является возможным и в соответствии с Конвенцией о смешанных перевозках и проектом КДГВ.

В соответствии с Монреальским протоколом N 4 вместо авиагрузовой накладной перевозчик может использовать «любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке». В этом случае отправителю товара должна быть выдана квитанция на товар.

В соответствии с проектом КДГВ могут использоваться электрические или автоматические средства записи производимой операции. В отличие от Монреальского протокола N 4 в этом случае не требуется выдачи никакой квитанции.<sup>23</sup>

Поскольку ни Гаагские правила, ни Гамбургские правила не требуют выдачи транспортного документа до тех пор, пока отправитель не попросит выдать ему коносамент, ни одна из конвенций не запрещает использование методов составления небумажной документации.

В соответствии с Роттердамскими правилами наряду с бумажным транспортным документом допустимы «оборотная транспортная электронная запись» (negotiable electronic transport record) и «необоротная транспортная электронная запись» (non-negotiable electronic transport record).

---

<sup>23</sup> Правовое регулирование договора лизинга воздушных судов гражданской авиации по законодательству Российской Федерации. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Ваганов А.А. - М., 2013. - 31с.

Погрузочно-разгрузочные работы с контейнерами на воздушном транспорте производятся на перронах аэропортов и грузовых складах, для чего используются бортовые средства механизации и аэродромное оборудование для погрузочно-разгрузочных операций.

Бортовые средства механизации летательных аппаратов подразделяются на 2 группы:

верхние средства механизации (кран-балки, тельферы);

напольные средства механизации (настилы, направляющие рельсы, рольганги);

Кран-балка предназначена для погрузки и перемещения грузов внутри грузовой кабины вдоль оси фюзеляжа. Подъем и опускание контейнеров производится лебедкой БЛ-47 с ручным приводом. Максимальный подъем крюка от линии пола не более 1900 мм. Перемещение кран-балки вдоль оси выполняется вручную. Выход за порог кабины 3,4 м. Грузоподъемность 2300 и 2800 кг в зависимости от модификации.

Тельфер перемещается вдоль самолета по рельсам, укрепленным на шпангоутах, с помощью шарниров в верхней части грузового помещения самолета. Подъем и опускание контейнеров производится электролебедками, управление которыми осуществляется с переносного пульта.<sup>24</sup>

Напольные средства механизации предназначены для приема контейнеров (пакетов) от средств наземной механизации и размещения их в самолете. Контейнеры перекатываются в грузовом помещении самолета по роликовым системам. В направляющих рельсах, уложенных на полу грузового помещения самолета, устанавливаются швартовочные замки, которыми контейнеры (пакеты) закрепляются в грузовом помещении самолета. Если погрузка в самолет выполняется с помощью верхних бортовых средств механизации, то окончательная их установка производится перекатыванием по роликовым

---

<sup>24</sup> Остроумов Н.Н. Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок. Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук /- М., 2013. С-79

системам с таким расчетом, чтобы закрепление контейнеров швартовочными замками производилось надежно.

В комплект аэродромного оборудования предназначенного для работы с контейнерами входят:

оборудование для доставки и погрузки контейнеров в самолеты;  
складское оборудование.

Для доставки контейнеров и пакетов к самолетам используются контейнерные колесные тележки грузоподъемностью 2 и 6 т, малогабаритный колесный тягач для буксировки и контейнерный колесный тягач- транспортер грузоподъемностью 6 т.

Для погрузки контейнеров и пакетов в самолет используются самоходные погрузчики грузоподъемностью 2 т (СПК-2) и 5,7 т (СПК-5), а также погрузчик СНАМР70U.

Погрузчик СНАМР70U служит для погрузки, разгрузки большегрузных самолетов с грузом. Погрузчик имеет три блока: шасси, переднюю платформу и главную платформу. Работу на погрузчике допускается производить при скорости ветра 20 м/с.

Наряду с самоходными погрузчиками используются прицепные погрузчики ППК-2 и ППК-5, представляющие собой несамоходные агрегаты с подъемной платформой. Перемещение погрузчиков от места стоянки к самолетам осуществляется тягачами. Электропитание привода производится кабелем от стационарной аэродромной электроколонки. Подъемная и перегрузочная платформы оборудованы не приводными роликовыми дорожками. Они предназначены для выполнения погрузочно-разгрузочных работ с авиационными багажными контейнерами и поддонами грузоподъемностью до 2000 (5000) кг на самолетах ТУ-154, ЯК-42, ИЛ-86. Нормальная эксплуатация ППК-2 (ППК-5) возможна при температуре окружающего воздуха от -40\*С до +40\*С в условиях умеренного климата в любое время суток. Управление прицепным погрузчиком

контейнеров ППК-2 (ППК-5) – электрогидравлическое с переносного пульта и пульта в гидроотсеке.<sup>25</sup>

Автомобиль с подъемным кузовом (АПК-К) предназначен для перевозки, загрузки (выгрузки) трех контейнеров типа АБК-1,5 и двух поддонов типа ПА-2,5. Конструкция АПК-К обеспечивает обслуживание самолетов Ил-86 и Ту-154 в грузовом варианте.

Автопоезд-контейнеровоз АК-6 предназначен для выполнения транспортных и погрузочно-разгрузочных операций на перронах аэропортов и грузовых складах.<sup>26</sup>

с грузовыми авиационными контейнерами;  
с пакетами, сформированными на грузовых авиационных поддонах;  
для механизации погрузочно-разгрузочных операций при обслуживании самолетов.

Эксплуатируется на открытом воздухе в условиях аэропортов, расположенных в районах страны с умеренным климатом. В составе АК-6 в качестве тягового автомобиля используется седельный тягач ЗИЛ-130.

Технические данные аэродромного оборудования для погрузки контейнеров в самолеты приведены в табл. 1.

Таблица 1

**Технические данные наземных средств доставки и погрузки  
контейнеров в самолеты**

| № | Показатели           | СПК-5 | СПК-2 | СНАМР 70U | АПК-К | ППК-5 | ППК-2 | АК-6  |
|---|----------------------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | Грузоподъемность, кг | 5700  | 2000  | 7000      | 5010  | 50    | 2000  | 12500 |

<sup>25</sup> Правовое регулирование воздушного фрахтования / Ананьева А.А. - Саратов: Наука, 2013. - 247 с.

<sup>26</sup> Правовое регулирование договора лизинга воздушных судов гражданской авиации по законодательству Российской Федерации. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Ваганов А.А. - М., 2013. - 26 с.

|   |                                                                     |              |              |              |    |              |              |    |
|---|---------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|----|--------------|--------------|----|
|   |                                                                     |              |              |              |    | 00           |              |    |
| 2 | Диапазон<br>обслуживаемых высот,<br>мм                              | 508-<br>3100 | 508-<br>3500 | 490-<br>5600 | -  | 490-<br>2400 | 508-<br>2800 | -  |
| 3 | Время подъема рабочей<br>площадки на<br>максимальную высоту,<br>сек | 30           | 25-30        | 30           | 60 | 40           | 30           | 30 |
| 4 | Клиренс, мм                                                         | 200          | 200          | -            | -  | 120          | 120          | -  |
| 5 | Рабочая скорость<br>передвижения, км/ч                              | 15           | 15           | 15           | 45 | 30           | 30           | 40 |

Складское аэродромное оборудование в крупных аэропортах может включать грузовую рампу, контейнерный штабелер и рольганговые стеллажи. Это оборудование предназначено для накопления, хранения и внутрискладской транспортировки контейнеров. Грузовая рампа представляет собой двухъярусную металлоконструкцию с приводным рольгангом. Она оборудована поворотным устройством и седлом. Контейнерный штабелер состоит из ходовой части,двигающейся по рельсовому пути, грузоподъемника, вертикальных колонн-направляющих, реверсивного рольганга и кабины оператора с пультом управления.<sup>27</sup>

Для работы в полевых условиях могут использоваться средства механизации общего и войскового назначения: стреловые самоходные краны повышенной проходимости на автомобильном и пневмоколесном ходу; автомобили-самопогрузчики, оборудованные консольными, порталными кранами и имеющие шасси повышенной проходимости; боковые и фронтальные автопогрузчики повышенной проходимости; авто- и электропогрузчики для работы на необорудованных площадках; вилочные гидравлические тележки;

<sup>27</sup> 58. Правовое регулирование договора лизинга воздушных судов гражданской авиации по законодательству Российской Федерации. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Ваганов А.А. - М., 2013. – 40 с.

конвейеры различных типов; механические и гидравлические домкраты на роликах, катках и колесных тележках другие средства малой механизации.

## **Глава 2. Анализ процедуры таможенного контроля в аэропорту открытом для международного сообщения.**

### **2.1. Таможенный контроль товаров при перемещении их воздушными судами через таможенную границу ТС**

В соответствии с п. 1 ст. 96 Таможенного кодекса Таможенного союза при ввозе на таможенную территорию таможенного союза товары находятся под таможенным контролем с момента пересечения таможенной границы. Воздушные суда, прибывающие в аэропорт открытый для международного сообщения, подлежат таможенному контролю в таможенном органе.

Товары, которые необходимы при эксплуатации и техническом обслуживании воздушных судов, припасы, которые предназначены для пассажиров и членов экипажа, находясь на воздушном судне при их прибытии на таможенную территорию ТС, при погрузке на воздушное судно во время стоянки на таможенной территории ТС, подлежат таможенному контролю. «Таможенный контроль припасов регламентируется Приказом ФТС России «Об утверждении порядка совершения отдельных таможенных операций при использовании таможенного режима перемещения припасов».

При получении информации о прибытии самолета выполняющего международный рейс в аэропорт Томск, назначаются должностные лица, которые ответственны за проведение таможенного контроля на данном самолете.

Воздушное судно после совершения посадки должно остановиться в местах

стоянки воздушных судов и оставаться там до завершения таможенного контроля, при убытии данного самолета на его место стоянки может встать другой самолет, выполняющий внутренний или международный рейс.

По прибытию самолета на его борт поднимаются сотрудник пограничного контроля, должностное лицо таможенного поста аэропорта Томск и санитарно-эпидемиологической службы.

Если на борту прибывшего воздушного судна неблагоприятная санитарно-эпидемиологическая обстановка, воздушное судно размещается на санитарной стоянке.

На борту воздушного судна устанавливается карантин, и проводится все необходимые санитарно-эпидемиологические мероприятия.

«Таможенный орган, осуществляющий в аэропорту международного сообщения таможенный контроль воздушных судов прибывающих (убывающих) с территории таможенного союза, регистрирует прилёт и вылет воздушных судов в журнале регистрации прилета/вылета воздушных судов регистрирует заявки на погрузку припасов и топлива в журнале регистрации»<sup>28</sup>.

По прибытию воздушного судна на территорию РФ командир воздушного судна обязан предъявить должностному лицу таможенного поста аэропорт Томск в двух экземплярах документы необходимые для проведения таможенного контроля:

«стандартный документ перевозчика, предусмотренный международными соглашениями в области гражданской авиации, который содержит информацию о воздушном судне, владельце судна, маршруте полета, данные об экипаже и иные

---

<sup>28</sup> Приказ Федеральной таможенной службы от 27 мая 2011 г. N 1070 г. Москва «Об утверждении Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров»

сведения (генеральная декларация);

- документы, содержащие сведения о перевозимых на борту товарах (грузовой манифест);
- документы, содержащие сведения о перевозимых на борту пассажирах и их багаже (пассажирский манифест);
- авиагрузовая накладная (если имеется груз);
- документы, предписываемые Всемирной почтовой конвенцией;
- документ, содержащий сведения о припасах;
- задание на полет»<sup>29</sup>.

В случае нахождения оружия и боеприпасов, командир воздушного судна обязан указать данную информацию в графе служебных отметок при подаче Генеральной декларации.

После предоставления документов,ждавших разрешения должностного лица таможенного поста аэропорт Томск, пассажиры могут быть доставлены в зал прилета.

«Должностное лицо таможенного органа вправе потребовать для проверки сведений, указанных в представленных документах, иные документы, необходимые для таможенных целей»<sup>30</sup>.

После получения документов сотрудник таможенного органа:

- ознакомливается с номенклатурой перемещаемых товаров для обнаружения

---

<sup>29</sup> Всемирная Таможенная Организация. Международная конвенция от 18 мая 1973 г. об упрощении и гармонизации таможенных процедур в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 г.

<sup>30</sup> Положение «О Федеральной таможенной службе» утверждено Постановлением Правительства РФ от 26 июля 2006 г. № 459.

товаров, которые запрещенных для ввоза на территорию РФ, немедленно осведомляет непосредственного начальника, если таковы были обнаружены;

- вправе потребовать от владельца или уполномоченного агента лицензию на товары, ввоз которых может производиться только по лицензиям;

- «принимает решение о необходимости таможенного досмотра воздушного судна, экипажа и их личных вещей».

При наличии товаров, подлежащих обязательному письменному декларированию, члены экипажа обязаны заполнить декларацию, которую необходимо представить должностному лицу таможенного органа на борту самолета, совместно с багажом, ручной кладью при прохождении таможенного контроля.

По окончании таможенного контроля судна и экипажа, должностные лица отдела приступают к досмотру воздушного судна.

Члены экипажа обязаны предоставить должностным лицам отдела доступ в любое интересующее их помещение самолета.

«После завершения таможенного контроля должностное лицо отдела проставляет на генеральной декларации штамп, подтверждающий завершения таможенного оформления воздушного судна, ставит подпись, дату, и заверяет оттиском личной номерной печати (далее ЛНП)»<sup>31</sup>.

После завершения контроля иных государственных контрольных органов, если товары при ввозе на таможенную территорию Таможенного союза подлежат контролю иных государственных контрольных органов, либо при отсутствии таких товаров на борту воздушного судна принимает решение о выгрузке товаров

---

<sup>31</sup> Приказ ФТС РФ 1786 от 28.09.10 «О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом»

путем проставления на представленных экземплярах авиагрузовой накладной и грузовой ведомости отметки "Груз таможенный. Выгрузка разрешена", которую заверяет подписью, оттиском личной номерной печати с проставлением времени и даты.

Выгрузка товаров с борта воздушного судна производится только с разрешения должностного лица таможенного поста аэропорт Томск, который проверяет соответствие количества мест, выгруженных с борта, заявленных в авианакладной.

«В случае несоответствия количества выгруженных мест, должностное лицо таможенных органов фиксирует данные факт в грузовой ведомости»<sup>32</sup>.

Выгружаемый багаж пассажиров с воздушного судна, отправляется для прохождения таможенного контроля.

Грузовые авианакладные на выгруженные товары передаются в таможенный орган аэропорта Томск, который осуществляет их таможенное оформление.

«При убытии воздушного судна, совершающего нерегулярный рейс, администрация международного аэропорта уведомляет таможенный орган за 3 часа до предполагаемого вылета».

До вылета уполномоченный представитель авиакомпании обязан предоставить в служебное помещение таможенного органа аэропорт Томск должностному лицу отдела, выполняющему обязанности диспетчера, следующие документы:

«генеральную декларацию;

- задание на полет;

---

<sup>32</sup> Приказ ФТС РФ 1786 от 28.09.10 «О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом»

- пассажирский манифест (при наличии пассажиров на борту воздушного судна);
- грузовой манифест и авианакладные (при наличии груза на борту воздушного судна);
- заявку на припасы».

Должностное лицо обязан после проверки документов, зарегистрировать их в установленном порядке, заверить их соответствующими штампами таможенного оформления и ЛНП, оставив себе один экземпляр каждого документа, а остальные передать представителям авиакомпании.

Экипаж воздушного судна, вписанные в задание на полет до вылета самолета обязаны пройти таможенный контроль на борту воздушного судна. По принятию решения должностным лицом отдела, таможенный контроль может быть проведен в помещении таможни, для более детального проведения таможенного контроля с применением технических средств.

При прохождении таможенного контроля членам экипажа необходимо:

- « предоставить заполненную лично таможенную декларацию (при наличии товаров, подлежащих обязательному письменному декларированию);
- предъявить багаж и ручную кладь для досмотра»<sup>33</sup>.

Загрузка багажа, груза и почты на воздушное судно производится только после досмотра самолета и с разрешения должностного лица таможенного органа аэропорт Томск. Погрузка товаров (за исключением багажа) на воздушное судно разрешается после представления должностному лицу таможенного органа аэропорт Томск авианакладных, на которых проставлены отметки отдела

---

<sup>33</sup> Ершов В.А. Международные грузоперевозки. Справочник для импортеров и экспортеров. – М.: ГроссМедиа: РОСБУХ, 2008. – 320 с.

таможенного оформления и таможенного контроля «Выпуск разрешен».

«После завершения таможенного контроля должностное лицо отдела проставляет на генеральной декларации штамп, подтверждающий завершение таможенного оформления воздушного судна и дату, подписывает и заверяет оттиском ЛНП»<sup>34</sup>.

В случае совершения воздушным судном нескольких посадок в коммерческих целях на территории РФ, товары, которые находятся на борту воздушного судна, помещаются под таможенный режим транзита, при этом оформляется транзитная декларация в таможенном органе, который находится аэропорту первой посадки. Воздушное судно, совершающее одну посадку в коммерческих целях на таможенной территории ТС, не производит оформление транзитной декларации.

«Таможенный орган, расположенный в месте посадки воздушного судна, информирует по электронным каналам связи таможенный орган, расположенный в месте последующей посадки на территории РФ, о вылете в их адрес воздушного судна, совершающего нерегулярный рейс, с указанием номера рейса, наименования перевозчика, даты и времени вылета»<sup>35</sup>.

Таможенный орган, расположенный в месте посадки воздушного судна, в течение двух часов после посадки подтверждает таможенный орган, расположенному в месте предыдущей посадки воздушного судна на территории Российской Федерации, факт посадки воздушного судна, совершающего нерегулярный рейс, с указанием даты и времени посадки.

При незапланированной посадке воздушного судна, администрация

---

<sup>34</sup> Ершов В.А. Международные грузоперевозки. Справочник для импортеров и экспортеров. – М.: ГроссМедиа: РОСБУХ, 2008. – 320 с.

<sup>35</sup> Ершов В.А. Международные грузоперевозки. Справочник для импортеров и экспортеров. – М.: ГроссМедиа: РОСБУХ, 2008. – 320 с.

международного аэропорта обязана уведомить таможенный орган о технической посадке не менее чем за час до времени посадки.

«Техническая посадка - это не запланированная посадка, связанная с техническими неисправностями воздушного судна не имеющих коммерческих целей».

При перемещении товаров воздушными судами по территории РФ с совершением технических посадок таможенные органы, расположенные в местах технической посадки, не производят оформление доставки в отношении товаров, находящихся на борту воздушного судна. Груз, находящийся на борту воздушного судна не выгружается.

Должностное лицо отдела:

- «обеспечивает недопущение проведение любых грузовых операций с товарами;
- проставляет на генеральной декларации штамп, в котором указывается до какого аэропорта следует воздушное судно, дату, и делает запись "Техническая посадка в целях подписывает и заверяет оттиском личной номерной печати».

Согласно Приказа ФТС России от 28.09.2010 №1786 «О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом», таможенные органы, указанные в приложении к Приказу, являются специализированными таможенными органами, чья компетенция ограничивается исключительно совершением таможенных операций в открытых воздушных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации и открытых для международных полетов аэропортах в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом через воздушные пункты пропуска или международные

аэропорты, входящие в регион их деятельности, а также товаров, перемещаемых иными видами транспорта .

Товаров, прибывающих или убывающих воздушным транспортом, входящие в регион их деятельности, за исключением случаев, указанных в пунктах 2, 3, 4 настоящего приказа.

Товаров, перемещаемых иными видами транспорта, в случае:

- помещения товаров под процедуру беспошлинной торговли;
- обеспечения деятельности воздушного пункта пропуска или международного аэропорта, магазинов беспошлинной торговли, расположенных на территории воздушного пункта пропуска или международного аэропорта, находящегося в регионе деятельности соответствующего таможенного органа, и авиаперевозчиков;
- перемещения в рамках заключенного договора авиаперевозки с использованием авиагрузовой накладной, в которой международным аэропортом назначения указан данный международный аэропорт в т.ч .
- перемещения товаров, предназначенных для демонстрации на международных встречах, проводимых на территории воздушного пункта пропуска или международного аэропорта;
- перемещения товаров специализированными транспортно - экспедиционными организациями в качестве экспресс-грузов;
- помещения товаров, находящихся на территории морского (речного) пункта пропуска или порта, под таможенную процедуру таможенного;
- завершения таможенной процедуры таможенного транзита ;
- завершения действия таможенной процедуры переработки на таможенной территории, переработки вне таможенной территории, временного ввоза и временного вывоза, если товары были помещены под указанные тамо-

женные процедуры в этом таможенном органе.<sup>36</sup>

«Таможенное декларирование - заявление декларантом таможенному органу сведений о товарах, об избранной таможенной процедуре и (или) иных сведений, необходимых для выпуска товаров».

К таможенному декларированию относятся товары:

- перемещение товаров через таможенную границу;
- в случае изменения таможенной процедуры;
- товар является отходами, которые образовались в результате применения таможенных процедур переработки;
- товары, которые были незаконно ввезены на таможенную территорию Таможенного Союза и приобретены лицом, которое осуществляет предпринимательскую деятельность при этом, не имея отношений к незаконному перемещению.

При декларировании товаров в зависимости от заявляемых таможенных процедур, применяются следующие виды таможенной декларации:

- «декларация на товары;
- пассажирская таможенная декларация;
- декларация на товары;
- декларация на транспортное средство»<sup>37</sup>.

Решением Комиссии Таможенного союза, определяются формы для заполнения таможенной декларации, а так же их порядок.

Перечень сведений, которые подлежат указанию в таможенной декларации, ограничиваются лишь сведениями, необходимые в целях исчисления, взимания

---

<sup>36</sup> Ершов В.А. Международные грузоперевозки. Справочник для импортеров и экспортеров. – М.: ГроссМедиа: РОСБУХ, 2008. – 320 с.

<sup>37</sup> Ершов В.А. Международные грузоперевозки. Справочник для импортеров и экспортеров. – М.: ГроссМедиа: РОСБУХ, 2008. – 320 с.

таможенных платежей, для формирования таможенной статистики, применения таможенного законодательства таможенного союза и иного законодательства государств - членов Таможенного союза.

Факт подачи таможенной декларации, представления необходимых документов фиксируется в день их получения таможенным органом.

С момента принятия таможенная декларация становится документом, свидетельствующим о фактах, имеющих юридическое значение.

При регистрации ТД уполномоченные должностные лица вносят информацию, которая предоставлена в таможенной декларации в графах 1-9, 11 Журнала учета и регистрации ТД, который ведется в электронном виде.

Если товары, сведения о которых заявлены в ТД, могут декларироваться таможенному органу, уполномоченное должностное лицо в течение не более 2 часов с момента подачи осуществляет проверку:

а) «полномочий лица, которое подает ТД, которые могут подтверждаться следующими документами:

- паспортом или иным документом, удостоверяющим личность;
- договором таможенного представителя и декларантом, если ТД подается таможенным представителем;
- доверенностью на совершение действий от имени декларанта.

б) полномочий лица выступать декларантом товара, которые подтверждаются договорами международной купли-продажи;

в) наличия подписи лица, заполнившего ТД, и печати;

г) наличия электронной копии ТД и ДТС;

д) наличия транспортных, таможенных документов и сведений,

коммерческих документов, которые необходимы для проведения таможенного контроля, с обязательным указанием информации о представленных документах в двух экземплярах описи;

е) наличия письменного обязательства о предоставлении недостающей информации, если таковая имеется»<sup>38</sup>.

Должностное лицо проверяет сроки подачи ТД. В случае нарушения сроков подачи ТД, и лицо заинтересованное не обращалось для продления, то могут приниматься меры, которые установлены КоАП РФ.

«При выполнении всех условий принятия ТД уполномоченное должностное лицо в пределах 30 минут оформляет принятие ТД путем присвоения ей регистрационного номера».

После чего должностное лицо в обязательном порядке формирует комплект документов, в данный комплект включаются документы, которые представлены декларантом, документы, полученные от должностных лиц, несущих ответственность за проверку помещений товаров на временное хранение.

В ходе документального контроля должностное уполномоченное лицо проводит проверку выполнения условий выпуска товаров путем осуществления следующих операций:

- «проверки соответствия сведений, заявленных в таможенной декларации, в том числе о наименовании товаров, их количественных данных, сведениям, содержащимся в документах, представленных в таможенный пост для проверки таможенной декларации, электронных таможенных документов;
- контроля правильности определения классификационного кода по ТН

---

<sup>38</sup> Ершов В.А. Международные грузоперевозки. Справочник для импортеров и экспортеров. – М.: ГроссМедиа: РОСБУХ, 2008. – 320 с.

ВЭД ТС;

- проверка достоверности определения страны происхождения по товарам, к которым могут быть применены меры тарифного и нетарифного регулирования;
- контроля соблюдения актов законодательства Таможенного союза, устанавливающих запреты и ограничения на ввоз в Таможенный союз и на вывоз из Таможенного союза отдельных товаров;
- выявления товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, включенные в реестр ФТС России
- валютного контроля и контроля за исполнением внешнеторговых бартерных сделок;
- контроля таможенной стоимости;
- контроля статистической стоимости;
- контроля правильности исчисления и своевременности уплаты таможенных пошлин, налогов, а также внесения обеспечения уплаты таможенных платежей и его размера (если требуется);
- контроля требований заявленной таможенной процедуры ;
- выявления рисков, содержащихся в профилях риска, доведенных до таможенных органов в бумажном и в электронном виде».

Если при проверке таможенной декларации выявлен риск, содержащийся в профиле риска, устанавливающий необходимость проведения таможенного досмотра, решение о проведении таможенного досмотра должно быть принято не позднее 10 минут с момента выявления необходимости его проведения.

«Таможенный досмотр осуществляется согласно порядку, который установлен статьями 115, 116 ТК ТС в срок не позднее одного рабочего дня с момента принятия решения о его проведении».

По окончании проведения таможенного досмотра один экземпляр досмотра

и акт таможенного досмотра предоставляется уполномоченному должностному лицу, который ответственен за выпуск товаров, в целях хранения совместно с первым экземпляром таможенной декларации, а другой экземпляр акта передается лицу, подавшему таможенную декларацию.

Во время принятия решения о выпуске товара должностное уполномоченное лицо обязано осуществить проведение анализа всех имеющихся документов для таможенных целей путем сопоставления данных, заявленных в таможенной декларации, сведениям:

- «указанным в документах, при помещении на временное хранение;
- содержащимся в стандартных документах перевозчика;
- в таможенных документах, оформленных при перевозке товаров под таможенным контролем;
- содержащимся в акте таможенного досмотра;
- полученным в результате применения форм таможенного контроля, в том числе, установленными в конкретном профиле риска;
- содержащимся в электронных копиях таможенных документов .»

На основании ст. 195, 196 ТК ТС при соблюдении всех условий осуществляется выпуск товаров.

Оттиском ЛНП и подписью уполномоченного должностного лица, заверяется штамп с указанным регистрационным номером и датой.

«Сведения о штампе и номере ЛНП уполномоченное должностное лицо вносит также в соответствующие поля электронной копии таможенной декларации»<sup>39</sup>.

Ветеринарный контроль является составной частью санитарно-

---

<sup>39</sup> Ершов В.А. Международные грузоперевозки. Справочник для импортеров и экспортеров. – М.: ГроссМедиа: РОСБУХ, 2008. – 320 с.

эпидемиологического контроля, который проводится в пунктах пропуска через границу с целью охраны территории РФ от ввоза и распространения опасных инфекционных заболеваний людей, животных, особо опасных болезней животных.

Контролю органов государственного ветеринарного надзора подлежат все виды животноводческих грузов:

- « животные всех видов;
- продукты животного происхождения;
- сырье животного происхождения;
- корма для животных ;
- препараты ветеринарии, биологические материалы и предметы коллекционирования животного происхождения .»

Работники государственного пограничного ветеринарного надзора осуществляют проведение ветеринарного досмотра всех видов транспортных средств и грузов, следующих через границу.

**2.2. Анализ динамики и структуры потоков контрабанды в районе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево, принадлежащий компании «Аэрофлот» в 2012 - 2015 года.**

Изучая структуру потоков контрабанды необходимо определить показатели статистики незаконного перемещения товаров через таможенную границу Российской Федерации.

Здесь представлен анализ видов контрабанды (по количеству задержаний), видов правонарушений, то есть квалификация каждого правонарушения, а также направлений незаконного перемещения товаров.

| Вид<br>контрабанды                                                       | 2012 год | 2013 год | 2014 год | I полугодие<br>2015 года |
|--------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|--------------------------|
| Валюта и валютные ценности                                               | 56       | 117      | 155      | 306                      |
| Оружие (огнестрельное, холодное, товары двойного назначения, боеприпасы) | 14       | 12       | 10       | 3                        |
| Радиоактивные вещества, радиационные источники и ядерные материалы       | 4        | 10       | 7        | 2                        |
| Объекты СИТЕС                                                            | 4        | 1        | 0        | 1                        |
| Культурные ценности                                                      | 8        | 9        | 7        | 2                        |
| Наркотические средства, психотропные и сильнодействующие вещества        | 6        | 30       | 26       | 25                       |
| Электроника                                                              | 13       | 14       | 17       | 16                       |
| Изделия из меха и кожи                                                   | 19       | 37       | 50       | 18                       |
| Ювелирные изделия, драгоценные металлы и камни                           | 32       | 76       | 45       | 48                       |

Таблица 1. Основные виды контрабанды в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2012-2015 гг. (количество задержаний)

В Таблице 1 представлены виды контрабанды, задерживаемые в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2012 - 2015 годах. Необходимо сказать, что это не исчерпывающий перечень предметов контрабанды, но задержание других товаров носили единичный характер и практически не оказывают влияние на общую картину потоков контрабанды.

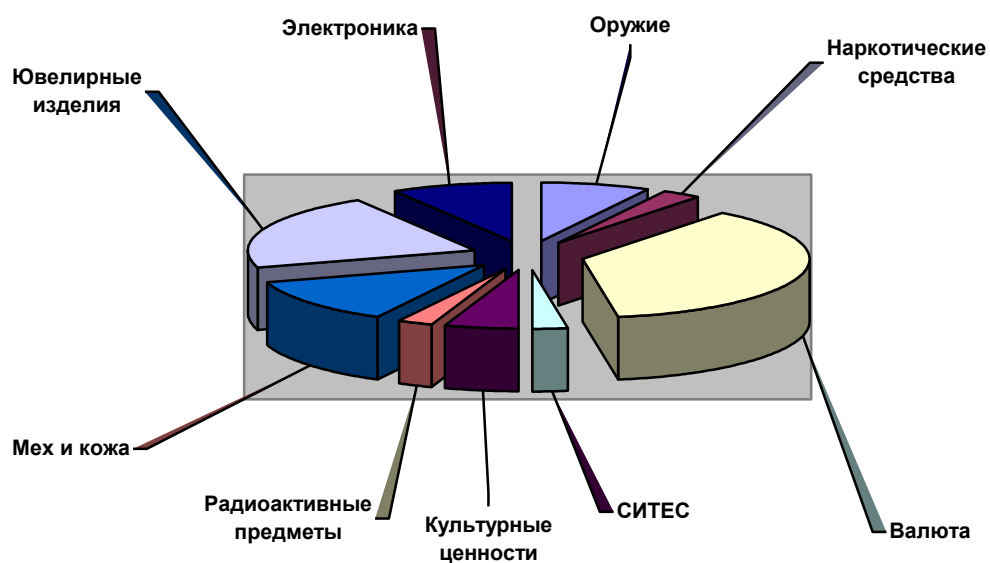


Диаграмма 1. Основные виды контрабанды в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2012 году

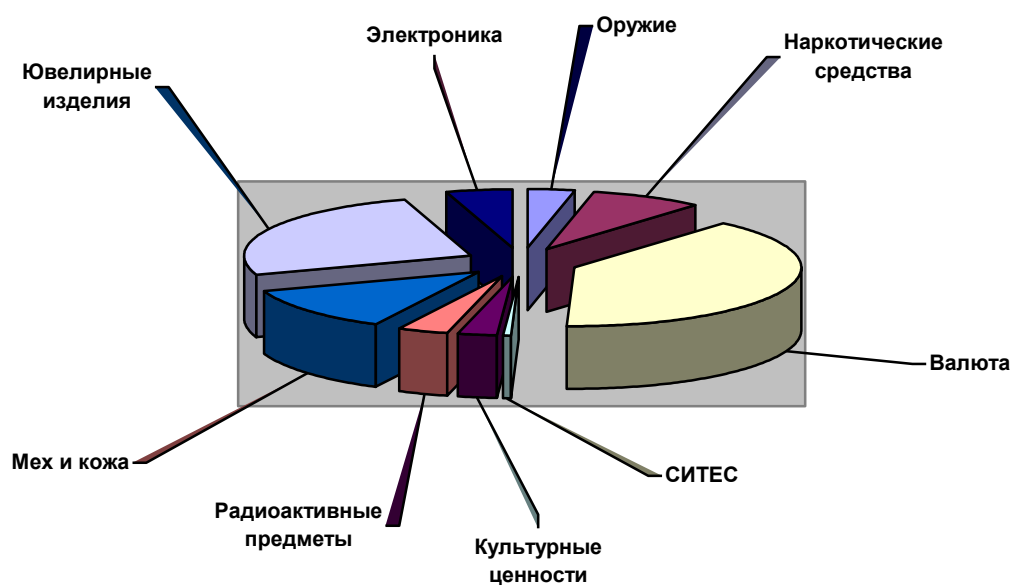


Диаграмма 2. Основные виды контрабанды в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2013 году

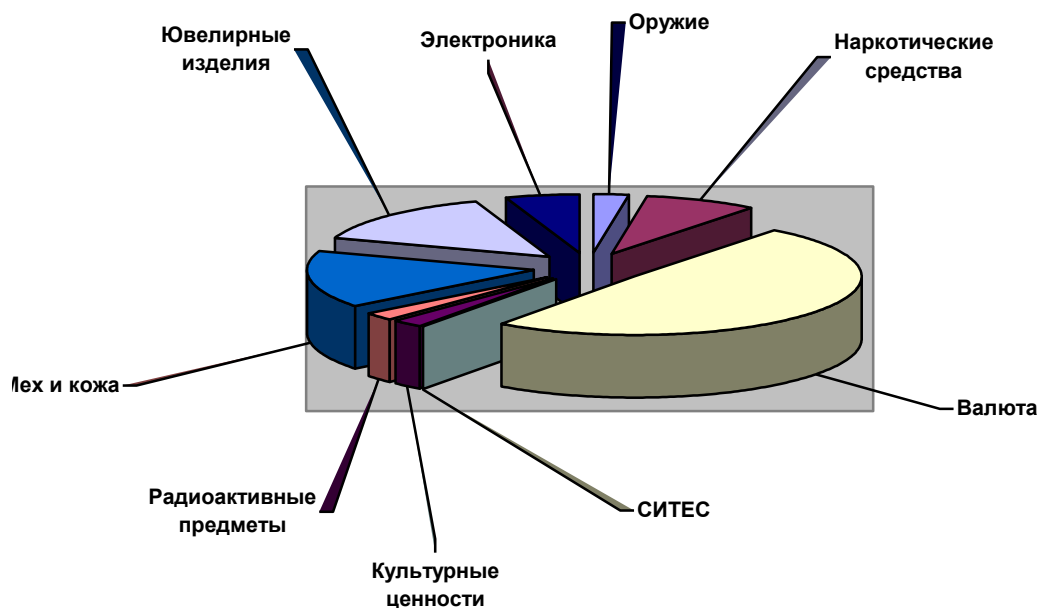


Диаграмма 3. Основные виды контрабанды в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2014 году

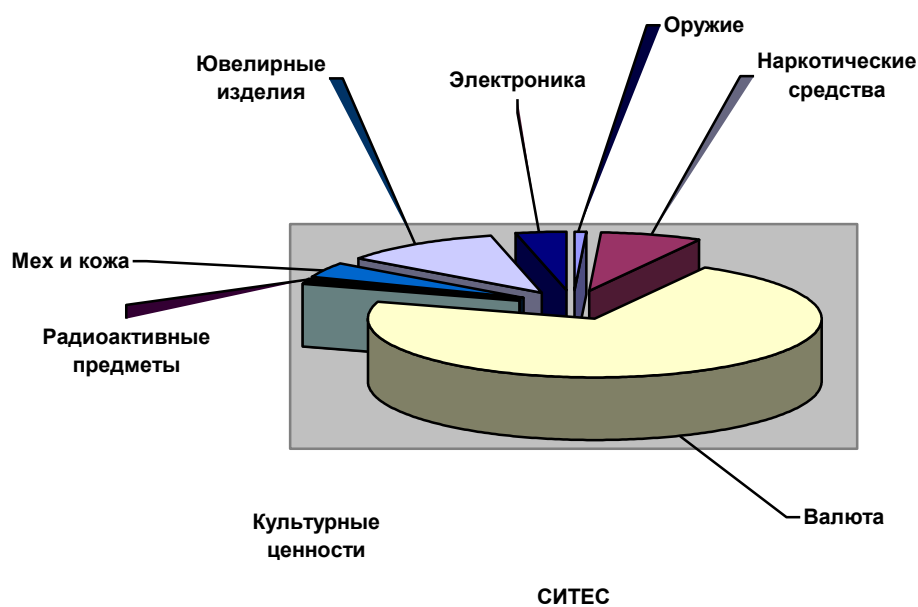


Диаграмма 4. Основные виды контрабанды в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в I полугодии 2015 года

На Диаграммах 1-4 представлен графический анализ предметов контрабанды в 2012 - 2015 годах.

На основе данного анализа видно, что основным предметом контрабанды является валюта и валютные ценности. Данное обстоятельство можно объяснить спецификой региона таможенного поста - Международный аэропорт Шереметьево, а также особенностью декларантов, которые являются физическими лицами. Учитывая факт, что большинство международных рейсов из аэропорта Шереметьево в страны Северной Америки и Европы, делается вывод о материальном благополучии декларантов и, как следствие, о крупных суммах валюты, перемещаемых данной категорией лиц.

| Направление<br>контрабанды | 2012 год | 2013 год | 2014 год | I полугодие<br>2015 года |
|----------------------------|----------|----------|----------|--------------------------|
| Ввоз                       | 60       | 213      | 220      | 139                      |
| Вывоз                      | 76       | 120      | 161      | 295                      |

Таблица 2. Основные направления контрабанды в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2012-2015 гг. (количество задержаний)

Анализируя направления контрабандных потоков достаточно сложно сделать вывод о преобладании ввоза или вывоза контрабанды.

Данный факт характеризуется большим пассажиропотоком аэропорта и примерно равным количеством убывающих с территории Российской Федерации и прибывающих в Российскую Федерацию физических лиц.

Однако, преобладание вывоза над ввозом контрабанды может свидетельствовать об уровне оттока из страны денежных средств, так как контрабанда валюты выявляется в основном при выезде пассажиров из Российской Федерации. Соответственно увеличение количества случаев контрабанды валюты можно объяснить нестабильностью российской экономики.

| Квалификация правонарушения | 2012 год | 2013 год | 2014 год | I полугодие 2015 года |
|-----------------------------|----------|----------|----------|-----------------------|
| ч. 1 ст. 188 УК РФ          | 77       | 222      | 268      | 144                   |
| ч. 2 ст. 188 УК РФ          | 10       | 52       | 45       | 42                    |
| ч. 1 ст. 16.2 КоАП РФ       | 44       | 59       | 57       | 25                    |
| ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ       | 4        | 2        | 7        | 2                     |
| ч. 2 ст. 16.2 КоАП РФ       | 11       | 4        | 0        | 0                     |
| ст. 16.4 КоАП РФ            | 0        | 0        | 9        | 231                   |

Таблица 3. Количество возбужденных уголовных дел и дел об административных правонарушениях в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2012-2015 гг.

В Таблице 3 представлены данные о количестве возбужденных уголовных дел, дел об административных правонарушениях, а также протоколах об административных правонарушениях, административное расследование по которым не проводилось, в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2012-2015 годах.

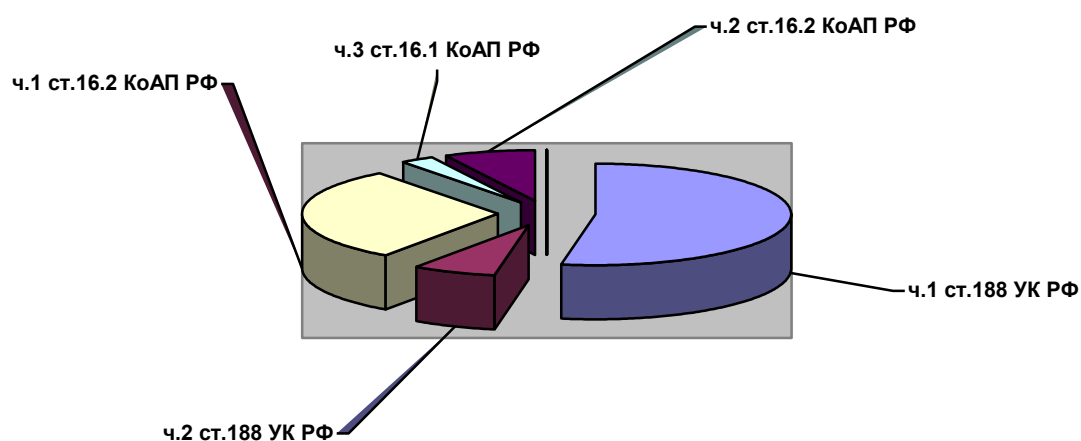


Диаграмма 5. Квалификация правонарушений в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2012 году

На Диаграммах 5-8 представлен графический анализ количество возбужденных уголовных дел и дел об административных правонарушениях в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2012-2015 годах и их квалификация.

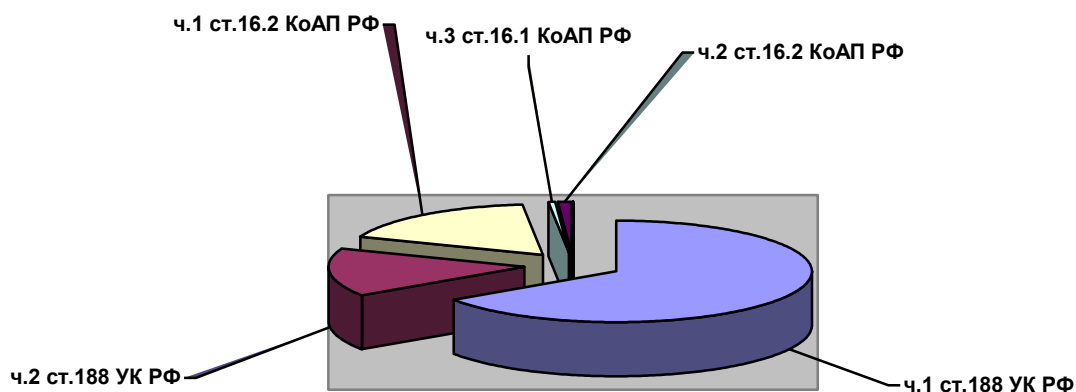


Диаграмма 6. Квалификация правонарушений в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2013 году

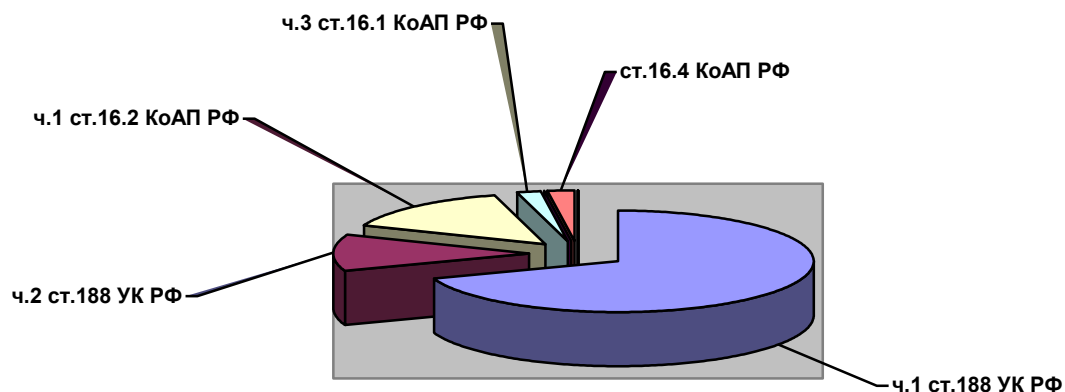


Диаграмма 7. Квалификация правонарушений в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2014 году

Из представленных диаграмм видно, что на протяжении исследуемого периода основным таможенным правонарушением в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) является контрабанда товаров народного потребления, то есть преступление, ответственность за которое предусмотрена частью 1 статьи 188 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Также необходимо отметить увеличивающуюся долю квалификаций по статье 16.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях - недекларирования либо недостоверного декларирования физическими лицами иностранной валюты и валюты Российской Федерации. Данное правонарушение предусматривает административную ответственность за недекларирование и недостоверное декларирование небольших сумм валюты, эквивалент которых не превышает 250 000 рублей, то есть не является крупным и не может квалифицироваться как преступление.

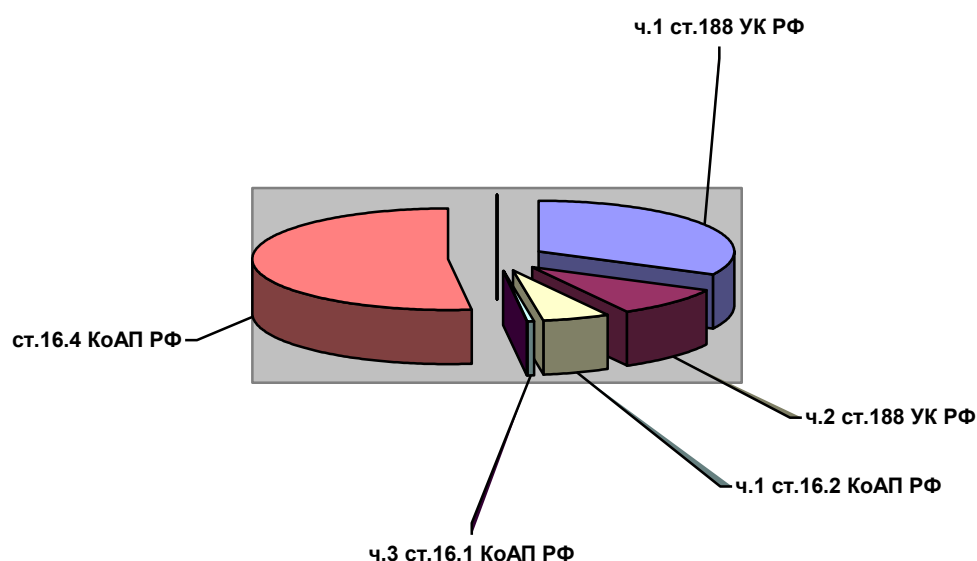


Диаграмма 8. Квалификация правонарушений в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в I полугодии 2015 года

### **2.3. Динамика потоков контрабанды**

Анализ структуры потоков контрабанды является лишь предварительным. На его основании, нельзя достоверно делать какие либо прогнозы. Для построения прогноза потоков контрабанды необходимо провести анализ динамики, то есть изменений предметов контрабанды на протяжении исследуемого периода.

Рассмотрим динамику основных видов контрабанды в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский).

Подводя итог анализу структуры контрабандных потоков, можно сделать вывод об основных видах контрабанды, задерживаемых в регионе деятельности таможенного поста в период с 2012 по 2015 годы:

- валюта и валютные ценности;
- ювелирные изделия, драгоценные металлы и камни;
- изделия из меха и кожи;
- наркотические средства, психотропные и сильнодействующие вещества.

На данные категории предметов приходится от 70% до 85% выявляемой контрабанды.

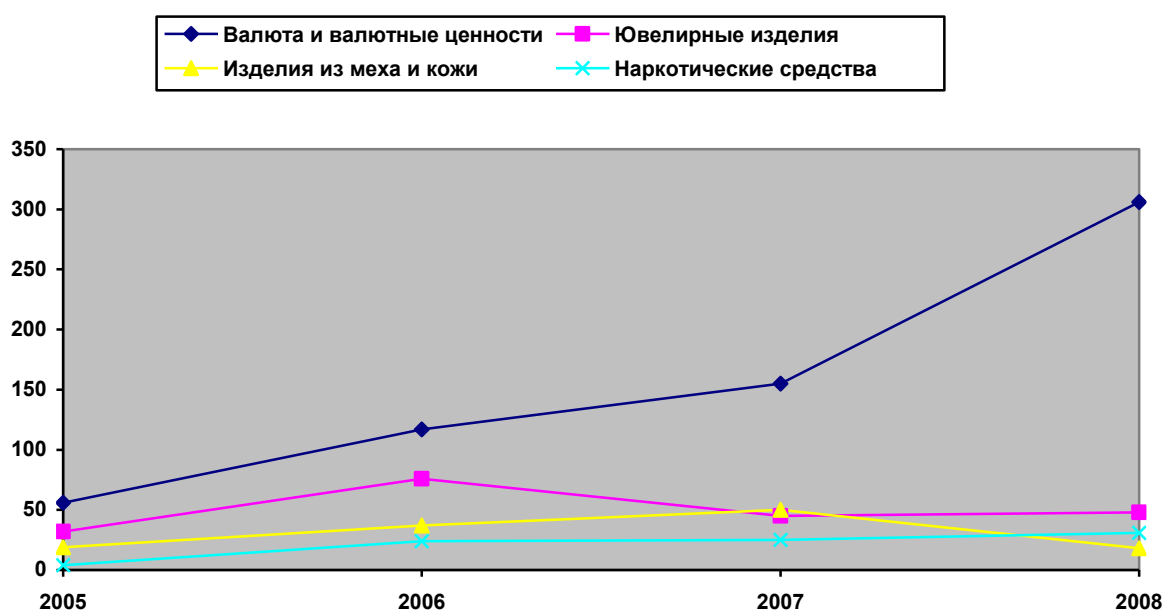


График 1. Динамика потоков основных видов контрабанды в регионе деятельности таможенного поста  
Аэропорт Шереметьево (пассажирский) в 2012-2015 гг.

График 1 позволяет анализировать динамику потоков контрабанды. Достоверно можно утверждать о резком росте контрабанды валюты и валютных ценностей.

Число контрабанды валюты на протяжении всего исследуемого периода постоянно росло и выросло в I квартале 2015 года по сравнению с 2012 годом:  $306/56 = 5,5$  раз.

Данный рост обусловлен активным применением таможенным постом Аэропорт Шереметьево (пассажирский) статьи 16.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Также, косвенно данный рост зависит от резкого роста благосостояния населения в московском регионе и оттока капитала из Российской Федерации в связи с мировым финансовым кризисом.

Кроме того ярко выражена тенденция к снижению контрабанды изделий из меха и кожи. Это связано с активным применением таможенным постом при осуществлении таможенного контроля соответствующих профилей риска,

предусматривающих 100% таможенный осмотр с помощью технических средств таможенного контроля багажа пассажиров, прибывающих из Китая и Турции. Именно из этих стран в 2012-2015 годах контрабандно ввозились изделия из меха и кожи.

Говоря о контрабанде наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ, ярко выражено увеличение количества случаев контрабанды в I полугодии 2015 года по сравнению с 2014 и стремление данного показателя к уровню 2012 года. Можно сделать вывод об упущениях в борьбе с контрабандой наркотиков в 2013 году, что выразилось в слабом взаимодействии таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) с кинологическим подразделением и подразделением по борьбе с контрабандой наркотиков Шереметьевской таможни.

#### **2.4. Прогноз изменения структуры и динамики потоков контрабанды**

Прогноз изменения структуры и динамики потоков контрабанды в регионе деятельности таможенного поста Аэропорт Шереметьево (пассажирский) носит условный характер. Выявление контрабанды зависит от множества условий, начиная от администрирования, то есть управления таможенным органом, кадров, технологий осуществления таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами, заканчивая пассажиропотоком, совершенствованием схем незаконного перемещения товаров через таможенную границу Российской Федерации и меняющимся законодательством.

Однако, если не брать во внимание данные условия и погрузиться в цифры, то можно сделать прогноз дальнейшего увеличения количества случаев контрабанды валюты и валютных ценностей.

На основе данных за 2012 год - I полугодие 2015 года можно спрогнозировать увеличение количества случаев контрабанды валюты в 2015 году до 600 случаев, а к концу 2015 года - до 1000 фактов контрабанды валюты.

Также можно спрогнозировать рост задержаний контрабанды наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ. Данному росту способствует активное противодействие контрабанде наркотиков должностных лиц таможенного поста на рейсах из наркоопасных регионов, а также целенаправленная деятельность кинологического и подразделения по борьбе с контрабандой наркотиков.

Что касается контрабанды ювелирных изделий, драгоценных металлов и драгоценных камней, то данные за 2012 год - I полугодие 2015 года показывают примерно одинаковые показатели. Отсюда следует вывод, что контрабанда ювелирных изделий, драгоценных металлов и драгоценных камней будет расти пропорционально росту пассажиропотока в Международном аэропорту Шереметьево, так как попытки ввезти данную категорию товаров на территорию Российской Федерации беспощинно пресекаются в среднем у одного пассажира из 75 000 - 80 000 прибывающих на территорию Российской Федерации.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам проведенного исследования, мы можем прийти к следующим выводам.

Одной из важных особенностей современного мира является постоянный рост процесса глобализации. В таких условиях ни одно государство не может развиваться в состоянии изоляции. Международное сотрудничество является одним из главных факторов развития государств в различных сферах отношений. В деятельности человека есть сферы, которые нуждаются в выходе из рамок суверенитета конкретного государства и регулировании на международном уровне. К ним в первую очередь относятся таможенное дело и международная торговля.

Безусловно, перемещение товаров через таможенную границу предусматривает в отношении них как совершение таможенных операций, под которыми понимаются «действия, совершаемые лицами и таможенными органами в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза», так и проведение таможенного контроля, который представляет собой «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». Таким образом, если совершение таможенных операций лицами и таможенными органами призвано обеспечить соблюдение таможенного законодательства Таможенного союза, то проведение таможенного контроля только лишь таможенными органами - соблюдение как таможенного законодательства Таможенного союза, так и законодательства государств - членов Таможенного союза. Несомненно, «таможенная система, как социально-экономический государственный институт, призвана минимизировать негативные процессы, которые могут возникнуть при перемещении товаров через

таможенную границу, то есть не применение системы управления рисками или неэффективное управление таможенными рисками негативно отражается на: развитии экономического потенциала, как страны, так и отдельных ее регионов; формировании оптимальной структуры экономики, оборота внешней торговли, экспорта и импорта товаров; повышении качества и уровне жизни; обеспечении экономической безопасности», что в совокупности оказывает существенное влияние на конкурентоспособность национальной экономики, под которой мы понимаем «реализацию совокупности различных инноваций в виде национального материально-вещественного продукта, который востребован как на национальном, так и на внутреннем Таможенного союза и мировом рынках товара, обуславливающую повышательную динамику темпов экономического роста и качества жизни населения».

В аэропортах доставка контейнеров к воздушному судну осуществляется транспортными средствами, а их погрузка непосредственно на борт – бортовыми средствами механизации, а также различными наземными средствами механизации погрузо-разгрузочных работ.

Таким образом, совершенствование технологии выполнения контейнерных перевозок с одной стороны, с другой – научно – технический прогресс привели к появлению новых средств перевозки контейнеров: специализированных (фитинговых) железнодорожных платформ; судов- контейнеровозов повышенной контейнеровместимости; воздушных судов, способных осуществлять перевозку среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров. Конструкция, параметры и размеры специализированных транспортных средств и контейнеров взаимосвязаны. Кроме того все эти средства, будучи специализированными по назначению, могут использоваться для перевозки боевой техники, вооружения, транспортных и других средств.

Как и для контейнеров износ отечественных средств составляет 50% и более. Ощущается постоянная потребность в увеличении и обновлении парка этих

средств. В этой связи на видах транспорта осуществляются меры, направленные на увеличение объемов модернизации и капитально – восстановительных ремонтов существующего парка транспортных средств.

В работе нами также проведен анализ конкурентоспособности ООО «Аэрофлот», доля ООО «Аэрофлот» на внешних перевозках наибольшая и составляет 30%, доля компании «Трансаэро» меньше (23%), однако настораживает тот факт, что эта компания появилась на рынке авиаперевозчиков сравнительно недавно, но за счет более низких цен на авиабилеты смогла завоевать значительную часть рынка авиаперевозок, доля «Домодедовских авиалиний» составляет 16%, а доля Уральских авиалиний – 14%. В среднем доля ООО «Аэрофлот» практически совпадает с долей рынка Компании «Уральские Авиалинии».

Показано, что ООО «Аэрофлот» значительно уступает многим конкурентам в таких показателях как цены на услуги, оказание клиентам дополнительных услуг, но что касается ассортимента продукции и оснащенности техникой, то здесь компания имеет довольно хорошее устойчивое положение. Анализ конкурентоспособности позволяет констатировать, что из рассматриваемых авиаперевозчиков на внешних авиалиниях у ООО «Аэрофлот» баллы по конкурентоспособности средние.

Главная стратегическая цель компании – построить компанию международного класса, основываясь на лучших традициях гражданской авиации России.

Таким образом, для достижения этой цели ООО «Аэрофлот» необходимо стремиться:

- укреплять свое положение в гражданской авиации России;
- обеспечить доставку пассажиров в большинство крупных городов мира, создавая удобную для пассажиров и экономически оправданную собственную сеть маршрутов и сотрудничая с авиакомпаниями-партнерами;

- предоставлять пассажирам стабильное качество сервиса на уровне или выше уровня конкурентов;
- достичь уровня производственных и экономических показателей авиакомпаний, входящих в Ассоциацию Европейских Авиакомпаний;
- создать эффективную систему отношений внутри компании.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.

1. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) (в ред. Протокола от 16.04.2010, Договора от 10.10.2014, Протокола от 08.05.2015, с изм., внесенными Договором от 29.05.2014) Ратифицирован Федеральным законом от 2 июня 2010 г. № 114–ФЗ «О ратификации Договора о Таможенном кодексе таможенного союза» // СЗ РФ. 2014. № 56. Ст. 1643.
2. Соглашение о правовой помощи и взаимодействии таможенных органов государств - членов таможенного союза по уголовным делам и делам об административных правонарушениях" (заключено в г. Астане 05.07.2010) (ред. от 08.05.2015)
3. Федеральный закон от 27.11.2010 N 311–ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О таможенном регулировании в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2016) // URL: <http://base.consultant.ru> (дата обращения: 12.03.2016).
4. Приказ ФТС России 09 июля 2014 г. № 1331 «О типовой инструкции по делопроизводству и работе архива в таможенных органах Российской Федерации». [Электронный ресурс] // URL: <http://base.consultant.ru> (дата обращения: 12.03.2016).
5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 № 2575–р «О Стратегии развития Федеральной таможенной службы до 2020 года» [Электронный ресурс] // URL: <http://base.consultant.ru> (дата обращения: 12.03.2016).
6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 октября 2005 г. № 1789-р. «Концепция административной реформы в Российской Федерации в 2006-2010 годах» // Справочно-информационная система КонсультантПлюс.

7. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс]: утв. Указом Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 // Совет Безопасности РФ: официальный сайт.URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/1/99.html> (дата обращения 02.02.2015)
8. Проскурин С.А. Национальная безопасность страны. Сущность, структура, пути укрепления. Знание, 2001. С.8
9. Авдийский В.И., Безденежных В.М. Экономическая безопасность как системообразующий фактор устойчивости сложных социально-экономических систем // Безопасность бизнеса. - М.: Юрист, 2014, № 1. - С. 2-6
10. Агамагомедова С. Роль правообладателя в административном механизме защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, осуществляемой таможенными органами // Хозяйство и право. - М., 2014, № 2. - С. 71-80
11. Адиятулина Л. Комплексный характер правового регулирования воздушных чартерных перевозок и воздушного чартера // Межсистемные и межотраслевые связи в правовой сфере: материалы VIII Международной научно-практической конференции студентов и аспирантов. - Казань: Изд-во Казан. ун-та, 2013, Т. 2. - С. 80-81
12. Аксаментов О.И. Об ответственности воздушного перевозчика в связи с присоединением Российской Федерации к Монреальской конвенции 1999 года // Транспортное право. - М.: Юрист, 2013, № 3. - С. 13-16
13. Ананьева А.А. Воздушное фрахтование: о необходимости реформирования подхода российского законодателя // Проблемы частного права в период реформирования законодательства: сборник научных трудов (Саратов, 25 апреля 2013 г.). - Саратов: Наука, 2013. - С. 3-6
14. Анищенко А.В. Влияние долларизации национальной экономики на экономическую безопасность России // Актуальные проблемы теории и практики борьбы с экономическими преступлениями и коррупцией: материалы научно-практической конференции по профилю специализации выпускников с

приглашением сотрудников практических подразделений. - М.: Моск. ун-т МВД России, 2013. - С. 90-92

15. Артемьев Н.В. Криминализация малого бизнеса и экономическая безопасность России // Труды академии управления МВД России. - М., 2013, № 4 (28). - С. 71-74

16. Байгузина Д.С., Загородных И.Ю. Применение авиационных подразделений МВД России в специальных операциях // Человек. Общество. Право: материалы международной научной конференции курсантов, слушателей и студентов. - Омск: Омск. акад. МВД России, 2013, Вып. 3. - С. 126-128

17. Барикаев Е.Н., Сараджева О.В. Влияние рынка труда на экономическую безопасность различных субъектов общественных отношений // Вестник Московского университета МВД России. - М.: Изд-во Моск. ун-та МВД России, 2013, № 3. - С. 155-159

18. Баталов А.А. Некоторые тенденции международно-правового регулирования борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в свете Пекинской международной конференции по воздушному праву 2010года // Евразийский юридический журнал. - М., 2013, № 6 (61). - С. 56-61

19. Баталов А.А. Рецензия на монографию: Лю Синь Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность. Право. М., 2013. 191 с. // Евразийский юридический журнал. - М., 2014, № 4 (71). - С. 207-208

20. Батова В.Н., Колесников А.В., Павлов А.Ю. Институциональные экономико-юридические преобразования, обеспечивающие экономическую безопасность муниципальных образований // Правовая политика и правовая жизнь. - М., Саратов: Саратов. филиал ИГИП РАН, 2015, № 1. - С. 40-46

21. Безуглова М.А. Экономическая безопасность - в системе национальной безопасности России // Тенденции и перспективы инновационного развития правовых, социально-экономических и управленческих исследований: материалы

международной научно-практической конференции СЗФ МГЭИ. - М.: МГЭИ, 2014. - С. 17-26

22. Безуглый Э.А. Экономическая безопасность региона в системе национальной безопасности: угрозы и факторы риска // Сборник научных трудов Белгородского юридического института МВД России. - Белгород: БелЮИ МВД России, 2013, Вып. 2. - С. 25-29

23. Бекряшев А.К. Фондовый рынок и экономическая безопасность: теоретические аспекты влияния // Научный вестник Омской академии МВД России. - Омск: ОНиРИО Омской академии МВД России, 2014, № 3 (54). - С. 8-13

24. Березкин А.М. О некоторых мерах по обеспечению безопасности лиц, находящихся на борту воздушного судна во время полета // Транспортное право. - М.: Юрист, 2013, № 4. - С. 11-14

25. Бородушко И.В. Государственное управление экономической безопасностью России и экономическая безопасность предприятия // Вестник Санкт-Петербургской юридической академии. - С.-Пб.: НОУ ВПО "Санкт-Петербургская юр. акад.", 2013, № 4 (21). - С. 86-90

26. Босхолов С.С., Босхолов А.С. Экономическая безопасность как неотъемлемая часть национальной безопасности России // Проблемы организации органов государственной власти и местного самоуправления: история, теория, практика и перспективы: сборник научных трудов. - Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2013. - С. 62-67

27. Васильев И.Р., Карамышева К.А. Правоохранительная деятельность таможенных органов в условиях либерализации таможенного законодательства // Актуальные проблемы теории и истории государства и права: сборник научных работ профессорско-преподавательского состава, членов студенческого научного общества при кафедре теории и истории государства и права. - М.: Изд-во Российской тамож. акад., 2014, Вып. 3. - С. 116-119

28. Васильев Ф.П., Долинко В.И. Федеральная антимонопольная служба как субъект, обеспечивающий экономическую безопасность России и ее правовое положение // Вестник Московского университета МВД России. - М.: Изд-во Моск. ун-та МВД России, 2014, № 8. - С. 174-183
29. Васильев Ф.П., Долинко В.И. Федеральная служба по финансовому мониторингу как субъект, обеспечивающий экономическую безопасность России и её правовое положение // Вестник Московского университета МВД России. - М.: Изд-во Моск. ун-та МВД России, 2013, № 12. - С. 109-113
30. Васильев Ф.П., Торопин Ю.В. Министерство финансов России как основной субъект финансовой политики, обеспечивающий экономическую безопасность России // Вестник Московского университета МВД России. - М.: Изд-во Моск. ун-та МВД России, 2014, № 1. - С. 127-131
31. Вологодина Е.С., Савосина Н.Г. К вопросу о защите таможенными органами прав на объекты интеллектуальной собственности // Право и кибербезопасность. - М.: Юрист, 2014, № 1 (4). - С. 38-45
32. Выгодянский А.В. Международно-правовое регулирование гражданско-правовой ответственности воздушного перевозчика при осуществлении международных воздушных перевозок // Юрист. - М.: Юрист, 2013, № 12. - С. 18-22.
33. Выгодянский А.В. Правовое регулирование международных воздушных перевозок пассажиров и грузов // Юрист. - М.: Юрист, 2013, № 2. - С. 12-15
34. Герасимов А.П. К вопросу о законодательном определении понятия экономическая безопасность // Актуальные проблемы государства и общества в области обеспечения прав и свобод человека и гражданина. Материалы международной научно-практической конференции (посвящена 65-й годовщине со дня принятия Всеобщей декларации прав человека и 20-й годовщине принятия Конституции Российской Федерации), г. Уфа, 28 ноября 2013 года: в IV ч.. - Уфа: УЮИ МВД РФ, 2013, Ч. 1. - С. 169-173.

35. Герасимов А.П. Теоретико-правовые и терминологические аспекты проблемы категории "экономическая безопасность" // Актуальные проблемы российского права в современных условиях: сборник материалов научно-практической конференции. - Уфа: БАГСУ, 2013, Вып. 3. - С. 13-22
36. Гордеенко В.Е. Сущность экономической безопасности и безопасность национальной экономики в Российской Федерации // Гражданско-правовое регулирование общественных отношений в современной России: сборник материалов Первой и Второй межрегиональной заочной научно-практической конференции. - Орел: Изд-во ОФ РАНХиГС, 2013. - С. 174-178
37. Демин В.А. ВТО: глобальная экономика и экономическая безопасность России (продолжение) // Юридическая мысль. - С.-Пб.: Изд-во юрид. ин-та (Санкт-Петербург), 2013, № 1 (75). - С. 5-20
38. Дога Е.А. Особенности судебно-медицинской экспертизы, при авиационных происшествиях // Актуальные проблемы борьбы с преступностью. Сборник статей Международной научно-практической конференции студентов и молодых ученых, проводимой в честь почетного работника органов прокуратуры, Заслуженного юриста РСФСР, доцента кафедры прокурорского надзора и организации правоохранительной деятельности Челябинского государственного университета Роберта Валентиновича Голубева, 20-21 декабря 2013 года. - Челябинск: Полиграф-Мастер, 2014. - С. 140-142
39. Докучаев А.Н., Зыков В.М. Экономическая безопасность России в контексте ее вступления во Всемирную торговую организацию // Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии: сборник материалов Международной научно-практической конференции (Воронеж, 27 июня 2013 г.). - Воронеж: Изд-во Воронеж. ин-та МВД России, 2013, Ч. 1. - С. 114-116
40. Евстигнеева И.С., Юрьев С.С. Некоторые аспекты правового регулирования авиационного лизинга в свете Кейптаунской конвенции о международных

гарантиях в отношении подвижного оборудования 2001 г // Международное публичное и частное право. - М.: Юрист, 2014, № 6 (81). - С. 30-33

41. Елисеев Б.П., Сvirкин В.А. Правовая регламентация контроля (надзора) в сфере обеспечения безопасности на воздушном транспорте // Транспортное право. - М.: Юрист, 2013, № 1. - С. 8-11

42. Еркеев И.Х. Экономическая безопасность государства как часть национальной экономической безопасности и безопасности государства // "Черные дыры" в Российском Законодательстве. - М.: ООО "К-Пресс", 2014, № 2. - С. 36-40

43. Защита интеллектуальных прав таможенными органами в условиях Евразийского экономического пространства: монография / Агамагомедова С.А. - М.: Изд-во НП "Евразийская академия административных наук", 2014. - 164 с.

44. Изгагина Т.Ю. Противодействие таможенными органами незаконному вывозу капитала за пределы Российской Федерации // Современные тенденции развития российского уголовного законодательства: сборник материалов круглого стола (Москва, 10 июня 2014 г.). - М., 2014. - С. 114-118

45. Ишмуратов П.Н. Административно-правовые основы обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортного комплекса воздушного транспорта // Административное право и процесс. - М.: Юрист, 2014, № 6. - С. 58-61

46. Киреев М.П., Комаров В.В. Особенности организации безопасности на объектах воздушного транспорта // Пробелы в российском законодательстве. - М.: Медиа-ВАК, 2014, № 1. - С. 198-201

47. Колесникова Е.Н. Экономическая безопасность: экономика и безопасность? // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. - Нижний Новгород: Изд-во Нижегор. акад. МВД России, 2013, № 21. - С. 170-173

48. Колесникова М.М. Влияние на экономическую безопасность Российской Федерации невозвращенных из-за границы средств в иностранной валюте // Вестник Санкт-Петербургской юридической академии. - С.-Пб.: НОУ ВПО "Санкт-Петербургская юр. акад.", 2014, № 2 (23). - С. 46-48
49. Комаров В.В. Повышение эффективности предупреждения и пресечения актов незаконного вмешательства на объектах воздушного транспорта // Библиотека криминалиста. Научный журнал. - М.: Юрлитинформ, 2013, № 4 (9). - С. 207-212
50. Комаров В.В. Правовые вопросы обеспечения безопасности на объектах воздушного транспорта // Пробелы в российском законодательстве. - М.: Медиа-ВАК, 2014, № 3. - С. 201-205
51. Комарова Т.М., Сухаренко А.Н. Экономическая безопасность в ракурсе личной безопасности жителей Дальнего Востока России // Безопасность бизнеса. - М.: Юрист, 2015, № 1. - С. 21-26
52. Комов А.А., Моховиков О.В. Международный опыт обеспечения авиационной безопасности // Транспортное право. - М.: Юрист, 2014, № 3. - С. 14-16
53. Коришева О.В. Экономическая безопасность грузовых железнодорожных транспортных компаний как составляющая общественной безопасности // Проблемы применения уголовного закона в современных условиях: сборник научных статей по итогам межвузовского научно-практического семинара в Московском университете МВД России, 24 мая 2013 г., памяти д.ю.н., профессора Н.И. Ветрова. - М.: Юриспруденция, 2014. - С. 249-255
54. Кудрявцев Ю.А. Экономическая безопасность личности, общества, государства: проблемы и пути обеспечения (ежегодная всероссийская научно-практическая конференция) // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. - С.-Пб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та МВД России, 2014, № 2 (62). - С. 241-244

55. Маркин Д.Н. Типовая конструкция воздушного судна Обоснованно ли предоставление безвременной монополии разработчикам авиационной техники // Транспортное право. - М.: Юрист, 2014, № 1. - С. 10-14
56. Мартынюк С.Б. Некоторые проблемы обеспечения авиационной безопасности в деятельности государственной авиации Российской Федерации // Закон и право. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013, № 3. - С. 110-112
57. Микаилов С.М. Деятельность вневедомственной охраны полиции по обеспечению авиационной безопасности // Закон и право. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013, № 5. - С. 92-94
58. Остроумов Н.Н. Основные итоги и тенденции развития унификации правового режима международных воздушных перевозок // Унификация международного частного права в современном мире: сборник статей. - М.: Инфра-М, Институт зак-ва и сравнит. правовед. при Правительстве РФ, 2014. - С. 98-104
59. Петренко А. Алгоритм действий по борьбе с авиационными правонарушениями // Законность. - М., 2014, № 4. - С. 41-45
60. Правовое регулирование воздушного фрахтования / Ананьева А.А. - Саратов: Наука, 2013. - 138 с.