**Проблемы, возникающие при осуществлении таможенного контроля транспортных средств международной перевозки на примере воздушного судна.**

Одной из проблем при перемещении транспортных средств международной перевозки через таможенную границу Евразийского экономического союза является трудоемкое осуществление таможенного контроля. В данном случае объект таможенного контроля достаточно специфичен: транспортные средства международной перевозки, которые используются для международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа, с находящимися на них специальным оборудованием, предназначенным для погрузки, разгрузки, обработки и защиты грузов, предметами материально-технического снабжения и снаряжения, а также запасными частями и оборудованием, предназначенными для ремонта, технического обслуживания или эксплуатации транспортного средства в пути следования.

Методологической базой исследования стали общенаучные принципы и методы исследования – анализ и синтез, индукция и дедукция, логический и комплексный подходы к оценке экономических явлений.

Липатова Н.Г., Левин М.А., Сорокин Е.И., Шевчук П.С., М.Ю. Щерба излагают особенности и правовую основу осуществления таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств.

Глава 38 ТК ЕАЭС регламентирует порядок и условия перемещения вышеназванных транспортных средств, а также содержит положения о сроке, условиях нахождения и использования ТСМП на таможенной территории.

Согласно п. 4 с. 272 ТК ЕАЭС транспортные средства международной перевозки (далее – ТСМП) подлежат таможенному декларированию и выпуску без помещения под иные таможенные процедуры.

Анализ судебной практики в области таможенного дела показывает о значительных суммах таможенных платежей, которые подлежат уплате при несоблюдении условий таможенной процедуры временного ввоза (допуска) в отношении транспортных средств международной перевозки. Это связано с высокой стоимостью товара, который используется в качестве ТСМП: в данной статье рассмотрим авиационный транспорт.

Любой бизнес предполагает снижение издержек, участники ВЭД стремятся выбрать наименее затратный путь и заявляют о временном ввозе самолета, стоимость которого колеблется от 100 миллионов рублей до 2 миллиардов рублей, как ТСМП. Это означает, что данный борт должен следовать из конкретно указанных точек по определенному маршруту, например, Франкфурт – Москва. К тому же, запрещена передача данного судна другому лицу. Для освобождения от уплаты таможенных платежей необходимо выполнение условий, соблюдение которых проверяется таможенными органами при осуществлении таможенного контроля.

В настоящее время при осуществлении таможенными органами таможенного контроля ТСМП возникает ряд проблем, требующих решения.

Большое количество воздушных судов в крупных авиаузлах не позволяет осуществить таможенный контроль полноценно и в полном объеме. Сложность заключается в том, что должностное лицо при осуществлении таможенного контроля ТСМП обращает внимание как на документы, так и на само транспортное средство: замеряет радиационный фон, проверяет количество заявленных посадочных мест, бортовой номер, количество кресел пилотов, объем грузовых отсеков, наличие двойного дна или двойной стенки, определяет предназначение воздушного судна (например, самолет заявлен как пассажирский, а при осуществлении фактического таможенного контроля выясняется, что самолет переделан под осуществление грузовых перевозок). К тому же, при обратном ввозе временно вывезенного ТСМП в целях ремонта и технического обслуживания данное воздушное судно подлежит таможенному досмотру по поручению, где указано, что необходимо проверить. Например, нужно проверить воздушное судно, которое было вывезено с целью ремонта, а именно ремонт двигателя. Каждая деталь в самолете пронумерована и имеет сво й шильдик с указанным номером. При осуществлении подобных проверочных мероприятий таможенный орган привлекает технических специалистов – бортинженера, от компетентности которого зависит и время проведения таможенного досмотра. Должностные лица таможенного органа должны проверить детали, которые были заменены и сверить их номера, это означает значительные временные издержки, на которые накладывается большое количество объектов таможенного контроля.

Отсутствие взаимодействия между экипажем воздушного судна и таможенным органом также затрудняет проведение таможенного контроля. Например, при осуществлении фактического таможенного контроля инспектор поднимается на борт и запрашивает документы в зависимости от специфики воздушного судна: генеральная декларация, таможенная декларация на транспортное средство, декларация на товары, пассажирский манифест (если на борту есть пассажиры), карго манифест (если на борту есть груз), сведения о наличии технической аптечки и перечень технической аптечки. Как показывает практика, экипаж не всегда готов своевременно предоставить пакет документов в полном объеме, необходимом должностному лицу для корректного осуществления таможенного контроля. Например, при перемещении воздушного судна в качестве ТСМП инспектору необходимо предоставить ДТ с целью подтверждения соблюдения срока таможенной процедуры временного ввоза (допуска). Сложность определения статуса воздушного судна не позволяет экипажу своевременно предоставить таможенному органу запрашиваемые сведения, необходимо тратить время на поиск нужной информации, привлекать переводчиков и представителей авиакомпаний, взаимодействовать с другими таможенными органами, а также осуществлять международные звонки с иностранными авиаузлами.

Частота внедрений новых программных продуктов с одновременным использованием уже действующих систем также препятствует оптимальному таможенному контролю. Информационные системы в таможенных органах – это огромные массивы различных данных, которые хранятся и обрабатываются годами. С внедрением новой программы, которая, как правило, недоработанная, с возникающими системными ошибками (например, задвоение данных), должностные лица вынуждены работать в двух программах и заносить сведения в несколько баз данных. Из этого следуют временные издержки, дублирование информации, а также недостоверность статистических данных: для создания оперативных отчетов и статистических форм учета инспектору необходимо пересчитывать запрашиваемые данные самостоятельно, поскольку программный продукт работает с ошибками.

С точки зрения автора, вышеназванные проблемы возможно решить путем осуществления следующих действий:

− изменение направлений кадровой политики, а именно увеличение штата должностных лиц крупных пунктов пропуска путем привлечения молодых специалистов. Это позволит осуществлять таможенный контроль в полном объеме. Увеличение количества штатных единиц будет способствовать повышению качества таможенного контроля. Большое внимание здесь должно уделяться профессионализму и компетентности должностных лиц, пониманию специфики работы в том или ином пункте пропуска, рабочей нагрузке на одно должностное лицо в течение одной рабочей смены и т.д.;

− создание единого программного продукта во взаимодействии с должностными лицами, фактически работающими с подобными программами, своевременное исправление технических и системных ошибок, круглосуточная техническая поддержка, а также своевременная замена одной программы на другую во избежание дублирования работы. Из нескольких действующих информационных систем таможенных органов нужно сделать одну, но качественную, доработанную и наиболее полно отражающую необходимую информацию;

– в целях упрощения отслеживания статуса воздушного судна, которое не базируется в авиаузле, куда прибыло или откуда убывает, предлагаем создать единый реестр ТСМП с применением информационных технологий. Например, инспектору не нужно будет тратить время на поиск документа в бумажном варианте, всю необходимую информацию можно будет увидеть на мониторе перед проведением фактического таможенного контроля.

Таким образом, осуществление таможенного контроля транспортных средств международной перевозки сопряжено с временными издержками, а также требует от инспектора высокой степени профессионализма. Должностному лицу необходимо не только определить статус транспортного средства, но и проверить соблюдение таможенного законодательства, применить формы таможенного контроля, достаточные для минимизации риска нарушения таможенного законодательства. Специфика объектов таможенного контроля на каждом виде транспорта определяет порядок, условия и индикаторы, с которыми инспектору предстоит осуществлять таможенный контроль.