

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ

ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ КАК ФАКТОР ВЛИЯНИЯ НА ДВИЖЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНЫХ ПОТОКОВ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК: СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ

*Дмитрий Кольчугин**

На сегодняшний день основным объектом исследования, оптимизации и управления в логистике являются материальные потоки. Под материальным потоком понимается находящиеся в состоянии движения материальные ресурсы, незавершенное производство и готовая продукция, к которым применяются логистические операции и (или) функции, связанные с физическим перемещением в пространстве: погрузка, разгрузка, затаривание, перевозка, сортировка, консолидация, разукрупнение и т.п.¹

В современной динамичной среде большое значение имеет фактор времени. Об этом свидетельствует и выработанный в зарубежной практике логистический микс, в котором фактор времени играет важную роль: «the right product, in the right quantity and the right condition, at the right place, at the right time, for the right customer, at the right cost». От того, каким будет цикл выполнения заказа, сроки поставки, зависит репутация субъекта, осуществляющего логистические функции и операции.

Сдерживающим и ограничивающим фактором по движению материальных потоков часто выступает малоэффективный, довольно продолжительный и «затратный» таможенный контроль, что в свою очередь ведет к стоимостным и временным издержкам участников цепей поставок.

В то же время на современном этапе развития внешней торговли, в том числе с учетом вступления России в ВТО, перед таможенной службой России возникают новые задачи. Одними из приоритетных задач выступают

** Кольчугин Дмитрий Михайлович, студент Юридического факультета Ульяновского государственного университета; 32700, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 40/9, Email: dima-kolchugin@yandex.ru*

упрощение и гармонизация таможенных процедур и сокращение времени совершения таможенных операций.

В этой связи возможны несколько путей развития таможенного администрирования в нашем государстве. Условно их можно назвать

"Возможны несколько сценариев развития таможенного регулирования в России..."

«пессимистический» и «оптимистический», исходя из достижения поставленных задач.

Рассмотрим первый сценарий.

При этом сценарии уровень таможенного администрирования будет оставаться на довольно невысоком уровне. Среди участников ВЭД будет по-прежнему довольно большое количество недовольных и негативно настроенных. Даже несмотря на вступление России во Всемирную торговую организацию и следование таможенной администрации нашего государства отдельным принципам Всемирной таможенной организации, таможенный контроль в целом не претерпит каких-либо кардинальных изменений. Сложившееся практика таможенного контроля не будет носить системного и интегрированного характера с западными таможенными службами, не будет отвечать современным тенденциям развития внешней торговли и будет выступать сдерживающим фактором движения материальных потоков в цепях поставок.

О невысоком уровне таможенного администрирования свидетельствует и аналитический доклад Всемирного банка «Doing Business in a More Transparent World»², опубликованный в октябре 2011 г., Россия по показателю «Международная торговля», в котором также учитывается уровень таможенного администрирования, занимала 160-е место из 183 государств. Респондентам, участвующим в опросе, предлагалось оценить:

- 1) документы, которые требуют государственные министерства и ведомства, таможенная администрация, власти порта и контейнерного терминала, органы охраны здоровья и технического контроля и банки;
- 2) время (в днях), необходимое для этого, а также учитывается время ожидания между прохождением процедур, в частности, во время разгрузки груза;
- 3) материальные затраты (долл. США), необходимые для завершения всех официальных процедур по экспорту и импорту товаров, начиная с заключения двумя сторонами договора и до поставки товаров.

Как мы можем видеть из Таблицы 1, временные и стоимостные издержки очень большие, что негативно отражается на продвижении материальных потоков. Для сравнения в Германии для экспорта необходимо всего 4 документа. Суммарный временной промежуток для осуществления экспорта составляет всего 7 дней, а суммарные издержки – 872 \$. Те же показатели для импорта составляют 5 документов, 7 дней, 937 \$.

Таблица 1

Временные и стоимостные показатели при прохождении таможни

	Подготовка документов	Таможенное оформление и технический контроль	Обработка в портах	Наземные перевозки	Итого
Импорт	25 дней, 150 USD	3-4 дня, 500 USD	2-3 дня, 250 USD	5 дней, 900 USD	10 док-ов, 36 дней, 1800 USD
Экспорт	25 дней, 200 USD	3-4 дня, 500 USD	2-3 дня, 250 USD	5 дней, 900 USD	8 док-ов, 36 дней, 1850 USD

Данный сценарий «предполагает» сохранение имеющихся проблем и противоречий в сложившейся системе таможенного контроля. И принцип управления рисками, заложенный в основу проведения таможенного контроля, предстает в России в несколько искаженном виде. Среди имеющихся проблем можно выделить следующие:

1) профиль риска содержит весьма усредненный ценовой уровень, что дает недобросовестным участникам ВЭД широкие возможности для таможенного декларирования товаров с занижением таможенной стоимости, с одной стороны, и создает серьезные препятствия осуществлению таможенного декларирования товаров ниже уровня, установленного профилем риска, - с другой. Результатом этого является неэффективность самой системы управления рисками (СУР) при осуществлении контроля таможенной стоимости.

Ценовая информация Федеральной таможенной службы (ФТС) России часто не учитывает такие факторы, как объем поставки, идентичность (аналогичность) товаров, регион продаж и производителя товара, сезонность цен, отсутствие возможности производства ввозимых товаров на территории РФ, объем и сроки поставки, дату производства товаров, текущую ситуацию на рынке, ценовые колебания рынка в меньшую сторону, долгосрочное сотрудничество компании с рядом поставщиков, объем закупки товаров у их производителей в больших количествах и по прямым контрактам.

2) формальный подход должностных лиц при осуществлении таможенного контроля (например, контроля таможенной стоимости) ввозимых товаров, подпадающих под действие профилей риска, без учета принципов таможенной оценки, установленных нормативными правовыми актами, считаем неправомерным и недопустимым.

Формальное отношение таможенных органов к процедуре контроля таможенной стоимости товаров, сводящееся к простому применению прямых мер по минимизации риска и принятию решений по таможенной стоимости без учета качественных характеристик ввезенных товаров и условий организации конкретной внешнеторговой сделки, приводит к принятию необоснованных решений по таможенной стоимости и нарушению правовых норм, установленных законодательством Таможенного союза и Российской Федерации.

Стоит учитывать и то обстоятельство, что в результате развития этого сценария уровень обслуживания потребителей снизится. Уровень обслуживания складывается из трех показателей уровня сервиса: доступность, функциональность, надежность. Рассмотренный нами «затратный» таможенный контроль особенно негативно отразится на двух показателях – функциональности, которая предполагает, в том числе, скорость прохождения функционального цикла, и бесперебойности

Какие последствия имеет описанное положение дел для российской экономики в целом, особенно учитывая ее сырьевую специфику?

(способности придерживаться ожидаемых сроков исполнения заказа на протяжении многих функциональных циклов); надежности, которая, среди прочего, предполагает способность и готовность снабжать потребителей точной

информацией о текущей логистической деятельности, месте нахождения товара и прочих обстоятельствах.³ При проведении таможенного контроля субъект, осуществляющий логистическую деятельность (поставщик, экспедитор, перевозчик и др.) теряют «автономию» над возможностью предоставлять потребителю точную информацию о движущихся материальных потоках, не говоря уже о возможности соответствовать показателям скорости прохождения функционального цикла и бесперебойности.

"Сценарий, при котором уровень таможенного администрирования останется на невысоком уровне, является неблагоприятным не только для участников ВЭД, но и для самой системы таможенного администрирования в России..."

В итоге, данный сценарий характеризуется как неблагоприятный не только для участников ВЭД, но и для самой системы таможенного администрирования в нашем государстве.

Рассмотрим второй сценарий, который также дает представление о возможной будущей системе таможенного контроля. Для полноценной реализации данного сценария необходимо провести большой объем работы. Причем, это должно происходить как со стороны участника ВЭД, так и со стороны таможенных органов. Реализация данного сценария позволит сформировать новый взгляд на таможенное администрирование со стороны участника ВЭД. Отношения с таможенными органами будут рассматриваться не как противопоставление и «противостояние», а как сотрудничество.

Реализация данного сценария предполагает адаптацию к модели, речь о которой пойдет ниже.

Нивелирование издержек таможенного контроля для участников ВЭД и его совершенствование как достижение одной из приоритетных целей в таможенном администрировании возможны благодаря внедрению и использованию Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли, базирующихся на системе управления рисками и предварительном информировании.

Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли – это набор принципов и стандартов, которые позволяют повысить безопасность международной торговли и облегчить ее.

Рамочные стандарты Всемирной таможенной организации состоят из четырех основных элементов.

Во-первых, они предусматривают гармонизацию требований в отношении предварительного электронного уведомления о грузе при входящих, исходящих и транзитных отправлениях.

Во-вторых, все страны, присоединяющиеся к Рамочным стандартам, берут на себя обязательство последовательно подходить к вопросам управления рисками с целью решения вопросов безопасности.

"Совершенствование таможенного контроля возможно благодаря внедрению и использованию Рамочных стандартов безопасности ВТО, базирующихся на системе управления рисками и предварительном информировании..."

В-третьих, Рамочные стандарты требуют, чтобы по обоснованному запросу принимающей страны, основанному на сопоставимой методике отслеживания рисков, таможенная администрация направляющей страны производила досмотр грузов повышенного риска при экспорте желательно с использованием неинтрузивной аппаратуры обнаружения.

В-четвертых, в Рамочных стандартах определяются льготы, которые таможенные службы будут предоставлять компаниям, соблюдающим минимальные стандарты безопасности международной цепи поставок товаров и использующим эффективные методы работы.⁴

Организации, перемещающей груз повышенного риска, в соответствии с Рамочными стандартами безопасности при пересечении таможенных границ необходимо заранее предоставить всю имеющуюся у нее информацию о своей отправке. Это возможно только с помощью предварительного электронного информирования путем автоматизированного предоставления данных о компании, торговле, анализа аналогичных ситуаций. То есть, субъект ВЭД должен сделать все, чтобы максимально снизить таможенные риски в цепи поставки своего товара. Таможенные органы, в свою очередь, в соответствии с требованиями Рамочных стандартов должны проводить упрощенные таможенные процедуры при перемещении товара через таможенные границы.

Так на основе системы предварительного информирования работает почти вся Европа. Конечно, там эта система имеет некоторую специфику, заключающуюся в тесном сотрудничестве таможенных органов с бизнесом, но все же весьма поучительна для таможенной службы РФ. Больших результатов в данном направлении достигла Швеция. До 90 % выявления правонарушений в Швеции идет по результатам именно предварительного информирования. По сути, государство даже может и не иметь огромный штат оперативных сотрудников, они уже есть в бизнесе. Если один играет честно и видит, что его сосед играет по другим правилам и у него образуются

сверхприбыли, то сообщение об этом таможенным органам – прямая конкурентная борьба.⁵

Риски, с которыми сталкиваются таможенные службы, уменьшаются в той степени, в какой таможенные службы могут полагаться на меры, принимаемые их партнерами в торговом сообществе с целью оценки и минимизации угроз для собственных цепей поставок товаров. Поэтому компании, которые проявляют подлинную готовность повышать безопасность цепей поставок, оказываются в выигрыше. Минимизация рисков, таким образом, способствует тому, что таможенные службы могут выполнять свои функции по обеспечению безопасности и облегчению законной торговли.

Одним из основных векторов Рамочных стандартов является создание системы соглашений между таможенными службами с целью содействия непрерывному прохождению грузов по надежным международным цепям поставки товаров. Это расширит возможности таможенных администраций по обнаружению отправок повышенного риска, позволит усилить контроль международной цепи поставок и более оптимально и эффективно распределить таможенные ресурсы, а также снизит административные таможенные барьеры при движении материальных потоков.

Также система соглашений между таможенными службами укрепит сотрудничество между таможенными администрациями и даст им возможность на более раннем этапе осуществлять контроль международной цепи поставок товаров, например, в том случае, когда администрация страны-импортера обращается к администрации страны-экспортера с просьбой произвести досмотр груза от ее имени. Кроме того, Рамочные стандарты предусматривают в определенных обстоятельствах взаимное признание контроля.

Таблица 2
Преимущества использования Рамочных стандартов

	Участник ВЭД	Таможенный орган
Меры по минимизации	<ul style="list-style-type: none"> -предварительное электронное декларирование; -предоставление автоматизированных данных о компании, торговле; - анализ аналогичных ситуаций; - показатели безопасности поставки товаров. 	<ul style="list-style-type: none"> - наличие информации от иностранной таможенной службы
Выгоды	<ul style="list-style-type: none"> - сокращение времени прохождения границы; - минимизация рисков участника ВЭД; - снижение транспортных расходов; - отсутствие штрафных санкций; - доверие таможенного органа. 	<ul style="list-style-type: none"> - снижение рисков; - получение полной информации для принятия решения и т.д.

Необходимо отметить, что внедрение Рамочных стандартов в российскую таможенную практику будет способствовать дальнейшему преобразованию системы управления таможенными рисками. Оно будет обусловлено переходом от постконтроля к управлению рисками на этапе, предшествующем процессу основного таможенного контроля. Другие преимущества Рамочных стандартов представлены в Таблице 2.

Реализация этого сценария будет способствовать возрастанию движения товаропотоков в несколько раз, следует также ожидать снижения стоимостных издержек участников ВЭД, что в совокупности выступит движущим фактором на пути к повышению эффективности управления материальными потоками и повышения уровня обслуживания потребителей. Адаптация к рамочным стандартам безопасности и облегчения мировой торговли позволит достичь поставленных задач в направлении упрощения таможенных процедур, что будет способствовать повышению уровня таможенного администрирования и дальнейшей интеграции России в мирохозяйственные связи. Более того, реализация данного сценария позволит выйти на совершенно иной уровень развития отношений участников ВЭД и таможенных органов.

Ограничиваются ли возможные варианты системы таможенного регулирования в России двумя приведенными автором сценариями, или возможны другие пути развития?

Таким образом, были представлены сценарии развития системы таможенного контроля. Более благоприятный характер и последствия как для участников ВЭД, так и для таможенных органов несет второй сценарий. Его реализация позволит решить существующие проблемы и будет выгодна как участникам ВЭД, так и таможенным органам.

Примечания

- 1 Корпоративная логистика в вопросах и ответах / под общ. и науч. ред. проф. В. И. Сергеева. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2013. – С. 6-7.
- 2 Doing business in a more transparent world. Comparing Regulation for Domestic Firms in 183 Economies: A Copublication of the World Bank and the International Finance Corporation. URL www.doingbusiness.org (дата обращения 01.02.2013).
- 3 Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2010. – С. 81 – 85.
- 4 Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли // <http://www.vch.ru>.
- 5 Дудкова В. СУР: проверка практикой // Таможня. – 2007. - № 13. – С. 20.