

Управление инвестициями и инновационной деятельностью

Investment and innovation activity management

Научная статья
УДК 338.27
DOI: 10.14529/em230213

СТАНОВЛЕНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЕЕ ПРИМЕНЕНИЯ

С.С. Соколов, sokolovss@susu.ru
И.Н. Дмитриева, dmitrievain@susu.ru

Южно-Уральский государственный университет, Челябинск, Россия

Аннотация. Статья посвящена основным этапам становления и развития системы управления рисками (СУР). Выделен новый этап развития СУР, связанный с внедрением электронного декларирования и автоматизированных систем в деятельность таможенных органов Российской Федерации. В работе проведен обзор основных нормативных и правовых актов, которыми законодательно закреплены понятия и нормы применения системы управления рисками для обеспечения выборочности форм таможенного контроля. Определено, что система управления рисками основывается на эффективном использовании ресурсов таможенных органов для предотвращения нарушений таможенного законодательства РФ участниками внешнеэкономической деятельности. На примере показателей результативности и эффективности деятельности ФТС России представлена оценка эффективности деятельности таможенных органов с учетом применения СУР. Наиболее результативными были показатели в 2020 году, что напрямую связано с развитием электронной таможни и внедрением в ее деятельность информационных технологий. В дальнейшем при реализации стратегии развития таможенной службы РФ до 2030 года планируется создание «умной», самонастраивающейся системы управления рисками, которая будет обеспечивать проведение анализа каждой отдельной товарной партии в режиме реального времени.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, категорирование, участники ВЭД, управление рисками, СУР, таможенные органы, контроль, анализ, формы таможенного контроля, субъектно-ориентированная модель

Для цитирования: Соколов С.С., Дмитриева И.Н. Становление системы управления рисками и эффективность ее применения // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». 2023. Т. 17, № 2. С. 152–162. DOI: 10.14529/em230213

Original article
DOI: 10.14529/em230213

FORMATION OF A RISK MANAGEMENT SYSTEM AND THE EFFECTIVENESS OF ITS APPLICATION

S.S. Sokolov, sokolovss@susu.ru
I.N. Dmitrieva, dmitrievain@susu.ru

South Ural State University, Chelyabinsk, Russia

Abstract. The article is devoted to the main stages of the formation and development of the risk management system. A new stage in the development of the risk management system is highlighted, which is associated with the introduction of electronic declaration and automated systems in the activities of the customs authorities of the Russian Federation. The paper provides an overview of the main regulatory and legal acts that enshrine in law the concepts and norms of the application of the risk management system to ensure the selectivity of customs control forms.

© Соколов С.С., Дмитриева И.Н., 2023

It is determined that the risk management system is based on the effective use of the resources of customs authorities to prevent violations of the customs legislation of the Russian Federation by participants in foreign economic activity. On the example of performance indicators and efficiency of the Federal Customs Service of Russia, an assessment of the effectiveness of the customs authorities is presented, taking into account the application of the risk management system. The most effective indicators were in 2020, which is directly related to the development of electronic customs services and the introduction of information technologies into the activities of the customs services. In the future, while implementing the development strategy of the Customs Service of the Russian Federation until 2030, it is planned to create a smart, self-adjusting risk management system that will ensure performing the analysis of each individual consignment in real time.

Keywords: foreign economic activity, categorization, participants in foreign economic activity, risk management, risk management system, customs authorities, control, analysis, forms of customs control, subject-oriented model

For citation: Sokolov S.S., Dmitrieva I.N. Formation of a risk management system and the effectiveness of its application. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 2023, vol. 17, no. 2, pp. 152–162. (In Russ.). DOI: 10.14529/em230213

Введение

Финансовый контроль эффективен при минимизации затрат, на это влияет не только количество и качество проводимых контрольных мероприятий, но и в большей степени, правильность отбора объектов и субъектов проверки, осуществляемого на этапе планирования. Без сбора и анализа соответствующей информации о проверяемом лице выявить субъекты с высокой вероятностью несоблюдения законодательства невозможно [1]. Таможенные органы в настоящее время применяют на практике систему, позволяющую реализовать принцип выборочности таможенного контроля. Это дает возможность проводить не сплошные, а «точечные» проверки, и сосредоточить внимание на товарах, при декларировании которых высока вероятность предоставления недостоверных сведений в целях занижения суммы таможенных платежей.

С момента изменения позиции ФТС России, в результате перехода к субъектно-ориентированному подходу во взаимодействии с участниками ВЭД, вопросы, связанные с категорированием участников ВЭД, рассматривались неоднократно [8–11, 15, 16]. При этом основное внимание уделяется анализу преимуществ отнесения участника ВЭД к категории низкого уровня риска по сравнению с высоким уровнем риска, в основном в плоскости применения форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, что можно проследить при анализе доли деклараций на товары, в отношении которых были применены наиболее затратные как для таможенного органа, так и для участника ВЭД меры по минимизации рисков. Можно констатировать, что к участникам ВЭД, отнесенным к категории низкого уровня риска, в среднем в 15 раз реже применялась такая форма таможенного контроля, как таможенный досмотр, в 4 раз реже назначалась таможенная экспертиза, в 15 раз реже запрашивались дополнительные документы [13].

Однако необходимо отметить, что преимущества или недостатки категорирования для сторон административного взаимодействия (таможенный орган – «зеленый» участник ВЭД) возможно только на основе понимания процесса становления системы управления рисками. Цель данного исследования заключается в анализе становления системы управления рисками в таможенной службе Российской Федерации, определении перспектив развития в будущем.

Теория

В экономических публикациях [8, 16] условно выделяют четыре этапа становления управления рисками в таможенной службе Российской Федерации. Первый этап относится к периоду, когда действовала философия «тотального контроля» (1990-е), формула «никому не доверяй» была нормой на этапе становления таможенной службы и таможенного контроля. В этот период таможенные досмотры проводились в отношении каждой партии товаров, пересекаемых таможенную территорию России. Вполне очевидной была ситуация необходимости применения новых подходов и методов таможенного контроля, иной формы и глубины проверки.

Первое упоминание о выборочности таможенного контроля было закреплено в правовых нормах Таможенного кодекса РФ 1993 года, а именно в статье 187 Таможенного кодекса РФ, где говорилось, что «при проведении таможенного контроля таможенные органы Российской Федерации используют, как правило, те его формы, которые являются достаточными для обеспечения соблюдения законодательства Российской Федерации о таможенном деле» [19].

Законодательное закрепление применения только тех форм контроля, которые являются достаточными для обеспечения соблюдения законодательства РФ, свидетельствовали о начале перехода к новому постулату в деятельности таможенных органов РФ при осуществлении таможенного кон-

троля: «доверяй, но проверяй». Однако при этом ни в Таможенном кодексе РФ, ни в ведомственных нормативно-правовых документах, издаваемых во исполнение статей Кодекса, не были формализованы принципы определения приоритетных областей таможенного контроля, а также порядок определения таких областей. Другими словами, не были определены случаи, когда, в частности, возможно было принять решение о непроведении таможенного досмотра.

Первые шаги по внедрению принципа выборочности связаны с изданием в 1999 г. приказа ГТК России № 756 «О внедрении системы оперативного контроля за деятельностью таможенных органов», как результат – были созданы постоянно действующие аналитические группы, в обязанности которых вменялось:

- регулярное проведение сверки данных (масса, стоимость и код по ТН ВЭД СНГ, на уровне не менее 6 знаков), указанных в электронной копии ГТД и электронных уведомлениях о доставляемом товаре;

- проведение сверки количественных показателей и наименования товара, указываемых в краткой декларации при помещении товара на СВХ и задекларированных в ГТД при основном таможенном оформлении;

- проведение сравнительного анализа уплаченных таможенных платежей с единицы массы или количества товара.

Данный факт можно рассматривать как формирование особого направления – аналитической работы в таможенных органах.

Второй этап становления управления рисками – внедрение элементов СУР в процесс таможенного оформления и таможенного контроля относится к периоду в 2000–2003 гг. Усиление контроля за достоверностью и полнотой сведений, заявляемых при декларировании товаров и транспортных средств, связано с приказом ГТК России от 10.04.2000 г. № 288 «О создании отделов контроля за таможенным оформлением». В связи с этим в региональных таможенных управлениях и таможнях были созданы отделы контроля за таможенным оформлением, основными функциями которых являлось, в том числе:

- проведение анализа основных сведений о товарах (вес брутто, фактурная стоимость, наименование и код в соответствии с ТН ВЭД СНГ), представляемых при пересечении таможенной границы РФ, указываемых при помещении товара на СВХ и заявляемых при декларировании;

- проведение сравнительного анализа среднего взвешенного значения уплаченных таможенных платежей за единицу веса или количества однородных товаров в дополнительных единицах измерения по одной грузовой таможенной декларации и по одному транспортному средству в разрезе

таможенных органов и контролирующих подразделений;

- проведение анализа изменения товаропотоков в разрезе СВХ, а также объемов оформления товаров и транспортных средств контролирующими подразделениями.

Следующим шагом по внедрению в практику работы таможенных органов системы анализа и управления рисками явилось определение перечня рисков при выпуске товаров в свободное обращение, при выявлении которых необходимо принятие решения о согласовании выпуска товаров, сформирован «Типовой порядок проведения согласования решений о выпуске товаров в свободное обращение» (приказ ГТК России от 14.02.2001 года № 155 «О проведении согласования решений при выпуске товаров в свободное обращение»). В последующем был определен перечень критериев отнесения товаров и внешнеэкономических операций к группам риска (Приказ ГТК России от 08.05.2002 № 465 «Об утверждении Положения о критериях отнесения товаров и внешнеэкономических операций к группам риска»).

В статье 358 Таможенного кодекса РФ впервые говорится о необходимости применения системы управления рисками при выборе форм таможенного контроля. При этом определено, что система управления рисками основывается на эффективном использовании ресурсов таможенных органов для предотвращения нарушений таможенно-законодательства РФ:

- имеющих устойчивый характер;

- связанных с уклонением от уплаты таможенных пошлин и налогов в значительных размерах;

- подрывающих конкурентоспособность отечественных товаропроизводителей;

- затрагивающих другие важные интересы государства, обеспечение соблюдения которых возложено на таможенные органы [19].

Определено, что таможенные органы применяют методы анализа рисков для отбора товаров, транспортных средств, документов и лиц, подлежащих проверке, и степени такой проверки.

Системную роль имело принятие Концепции системы управления рисками в таможенной службе РФ, определены основные задачи (приказ ГТК России от 26.09.2003 № 1069):

- выявление причин и условий, способствующих совершению таможенных правонарушений;

- оценка возможного ущерба в случае возникновения потенциальных рисков и ущерба при выявленных рисках;

- определение возможности предотвращения или минимизации рисков, а также определение требуемых ресурсов и разработка предложений по их оптимальному распределению;

– разработка и практическая реализация мер по предотвращению или минимизации рисков;

– оценка эффективности применяемых мер по управлению рисками и корректировка управленческих решений [13].

Таким образом, в период 2000–2003 гг. были созданы предпосылки и заложен фундамент для непосредственно создания и внедрения системы управления рисками в таможенной службе Российской Федерации.

Третий этап – становление системы управления рисками в соответствии с требованиями Киотской таможенной конвенции (2004–2009 гг.).

В Таможенном кодексе РФ, который был введен в действие с 01.01.2004 г., впервые нашли нормативное закрепление основные понятия и принципы управления рисками в сфере таможенного регулирования. В статье 358 ТК РФ «Принципы таможенного контроля» были определены главные аспекты таможенного контроля, а также общие начала управления рисками с учетом положений стандартных правил главы 6 Киотской Конвенции (1999 г.) [20].

Главным документом, регламентирующим применение системы управления рисками, стал приказ ГТК России от 28.06.2004 № 750дсп «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при применении системы управления рисками». При этом в открытом доступе, в целях упорядочения проведения таможенного контроля в соответствии с инструкцией по работе с рисками, появился приказ ФТС России от 03.12.2004 г. № 358 «Об особенностях действий должностных лиц отделов контроля таможенного оформления, отделов организации таможенного оформления и таможенного контроля, и других структурных подразделений региональных таможенных управлений, и таможен, а также таможенных постов при применении системы управления рисками». Тем не менее, данный приказ носил отчасти фрагментарный характер с точки зрения построения системы управления рисками. За основу внедрения СУР были приняты три принципа: централизация, комплексный подход и планирование.

Таким образом, на третьем этапе были нормативно закреплены основные понятия и принципы управления рисками в сфере таможенного регулирования.

Четвертый этап – развитие системы управления рисками в условиях интеграции, стандартизации и модернизации таможенной службы (2010–2020 годы). Вместе с тем вступление Российской Федерации во Всемирную торговую организацию послужило стимулом к дальнейшему упрощению таможенных процедур в рамках происходящих интеграционных процессов на основе дальнейшего развития информационных технологий. Подписание Россией в 2010 г. Киотской таможенной кон-

венции, выполнение Рамочных стандартов безопасности и содействия торговли (WCO, 2005 г.) сформировали предпосылки для совершенствования таможенной деятельности, в том числе на основе применения системы управления рисками.

С 1 июля 2010 года вступил в силу Таможенный кодекс Таможенного союза, системе управления рисками посвящена глава 18, в которой уточнена терминология, обозначены цели применения СУР, объекты анализа риска, а также деятельность таможенных органов по оценке и управлению рисками [18]. Аналогичную роль имели принятые позже нормативные документы статья 162 «Система управления рисками» в Федеральном законе РФ от 27.11.2011 г. №311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации».

Таким образом, можно констатировать, что процесс создания и внедрения в практику работы таможенных органов Российской Федерации системы управления рисками занял около 20 лет (в ряде зарубежных стран данный процесс занимал около 40–50 лет).

Во Всемирной таможенной организации 2016 год был посвящен продвижению «Цифровой таможни», в этот период запущена обновленная версия приложения «Национальной сети таможенного контроля» (nCEN), которое содержит широкий спектр инструментов и средств, помогающих таможенным органам внедрять информационные и коммуникационные технологии (ИКТ) в повседневную работу. Это позволяет эффективно собирать, хранить, анализировать и распространять информацию правоохранительных органов на национальном уровне, создавать надежные разведывательные возможности, улучшить профилирование на стратегическом, тактическом и оперативном уровнях, что положительно повлияло на управление рисками [5]. Данное событие несомненно дало толчок в разработке автоматизированных систем, внедряемых в ФТС России.

Помимо этого, Всемирная таможенная организация регулярно публикует справочный материал, в том числе в области управления рисками [7], данные по обмену опытом сбора и анализа в сфере управления рисками [2, 4, 6]. В Таможенном кодексе ЕАЭС, принятом в январе 2018 года, системе управления рисками посвящена глава 50 [17], а также глава 54 Федерального закона от 03.08.2018 года № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [21].

При реализации Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года достигнуты существенные результаты в области управления рисками. Вся история становления системы управления рисками свидетельствует о том, что системе управления рисками всегда уделялось повышенное внимание, что в настоящее

время фиксируется в статье 378 Таможенного кодекса ЕАЭС, а именно:

- обеспечение эффективности таможенного контроля;
- сосредоточение внимания на областях риска с высоким уровнем и обеспечение эффективного использования ресурсов таможенных органов;
- создание условий для ускорения и упрощения перемещения через таможенную границу Союза товаров, по которым не выявлена необходимость применения мер по минимизации рисков;
- реализация принципа выборочности объектов таможенного контроля, форм таможенного контроля и (или) мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, исходя из необходимости достижения максимальной эффективности при минимальных затратах на осуществление таможенного контроля [17].

Цели СУР непосредственно связаны с критериями оценки работы таможенных органов, основными критериями оценки их работы являются:

- скорость совершения таможенных операций при ввозе товаров в Российскую Федерацию и вывозе товаров из Российской Федерации, а также сокращение издержек заинтересованных лиц при совершении таможенных операций;
- своевременность и полнота поступления таможенных платежей;
- эффективность противодействия преступлениям и административным правонарушениям [13].

Комплексная оценка целей СУР, в привязке к критериям оценки деятельности таможенных ор-

ганов, приводит к следующим выводам:

1) невозможно обеспечить достижение только одной обособленной цели. Выстраивается логическая цепочка, представленная на рис. 1;

2) цель СУР как «создание условий для ускорения и упрощения перемещения через таможенную границу Союза товаров, по которым не выявлена необходимость применения мер по минимизации рисков» тесно взаимосвязана с критериями оценки деятельности таможенных органов: скорость совершения таможенных операций при ввозе и вывозе товаров из Российской Федерации, а также сокращение издержек заинтересованных лиц при совершении таможенных операций.

Как видно, на четвертом этапе Федеральной таможенной службой России проведена работа по совершенствованию таможенного администрирования, снижению административной нагрузки со стороны таможенных органов на участников ВЭД. Появление и развитие электронной таможни и информационных технологий существенно повлияли и на функциональность системы управления рисками, что, несомненно, позволило авторам выделить ещё один этап в становлении и развитии СУР.

Пятый этап – автоматизация и цифровизация системы управления рисками – можно отнести к 2020 г. Расширяется цифровизация таможенных органов на всех этапах осуществления таможенного контроля. Масштабное реформирование системы таможенных органов с концентрацией декларирования товаров в центрах электронного декларирования, с разделением полномочий и функций



Рис. 1. Логическая цепочка постановки и достижения целей СУР

таможенных органов позволяет минимизировать коррупционную составляющую в деятельности таможенных органов [12]. Автоматизация таможенных операций вышла на качественно иной уровень.

Во-первых, введено обязательное предварительное информирование в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС всеми видами транспорта. При этом информация подается заинтересованными лицами в электронном виде, что позволяет таможенному органу получить возможность с использованием СУР провести анализ поступившей информации и выработать в отношении каждой товарной партии алгоритм действий при ее прибытии на таможенную территорию Союза.

Во-вторых, регистрация деклараций на товары и выпуск товаров, в отношении которых не выявлены риски нарушения законодательства, осуществляется преимущественно в автоматическом режиме. Это свидетельствует о том, что СУР на этапе декларирования товаров и транспортных средств на сегодняшний день является основным инструментом для определения объекта контроля. Именно применение СУР в автоматическом режиме позволяет избежать излишнего бюрократического давления на участников ВЭД.

В-третьих, обеспечен качественно новый уровень таможенного контроля после выпуска товаров, в том числе:

- внедрен риск-ориентированный подход по выбору объектов контроля;
- возросла эффективность проверочных мероприятий при одновременном снижении их количества;
- снижена административная нагрузка на добросовестных участников внешнеэкономической деятельности и уполномоченных экономических операторов на этапе таможенного декларирования и выпуска товаров.

В то же время при реализации стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года планируется создание «умной», гибкой, информационно-насыщенной, самонастраиваемой системы управления рисками [3], которая должна обеспечить проведение анализа каждой отдельной товарной партии в режиме реального времени.

Результаты

В 2017 году приказом ФТС России Министерства финансов Российской Федерации от 30.10.2017 г. № 1720 утверждены показатели результативности и эффективности деятельности ФТС России, территориальных таможенных органов и центрального аппарата ФТС России [14]. Статьей 266 Федерального закона № 289-ФЗ определены основные критерии оценки работы таможенных органов, а именно:

- скорость совершения таможенных операций при ввозе товаров в Российскую Федерацию и вы-

возе товаров из Российской Федерации, а также сокращение издержек заинтересованных лиц при совершении таможенных операций;

- своевременность и полнота поступления таможенных платежей;
- эффективность противодействия преступлениям и административным правонарушениям [21].

В качестве примеров рассмотрим ряд показателей в привязке к критериям оценки деятельности таможенных органов с учетом применения СУР.

Показатель В.1.2.2. Объем ущерба, предотвращенного за счет доначисления таможенных и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы, на основании решений таможенных органов по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС (Y_k) рассчитывается по формуле:

$$Y_k = \sum_{i=1}^k S_i^k, \quad (1)$$

где K – количество решений таможенных органов по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС; S_i^k – предотвращенный ущерб за счет доначисления таможенных и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы, на основании i -го решения по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС, млн руб. [14].

Общая сумма предотвращенного ущерба только в рамках решений по классификации товаров за период с 2018 по 2021 год составила 40826,89 млн руб. (рис. 2).

Как видно из рис. 2, за анализируемый период суммы таможенных платежей, доначисленных по результатам проведенных проверок правильности классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС, были подвержены незначительным колебаниям. Исключение составляет 2021 год, когда общая сумма доначисленных платежей, по сравнению с 2020 годом, увеличилась на 25 %. Это связано с тем, что, во-первых, автоматизация процессов совершения таможенных операций в этот период вышла на качественно новый уровень. Во-вторых, достигнут качественно новый уровень таможенного контроля после выпуска товаров путем внедрения риск-ориентированного подхода по выбору объектов контроля и повышения эффективности проверочных мероприятий при одновременном снижении их количества.

Показатель В.1.2.3. Объем ущерба, предотвращенного за счет доначисления таможенных и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы, на основании решений таможенных органов о корректировке сведений о стране происхождения товаров (Y_c) рассчитывается по формуле:

$$Y_c = \sum_{i=1}^c S_i^c, \quad (2)$$

где C – количество решений таможенных органов о корректировке сведений о стране происхождения товаров; S_i^c – предотвращенный ущерб за счет доначисления таможенных и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы, на основании i -го решения о корректировке сведений о стране происхождения товаров, млн руб. [14].

Общая сумма предотвращенного ущерба только в рамках решений по корректировке сведений о стране товаров за период с 2018 по 2021 год составила 6114,67 млн руб. (рис. 3).

Достоверность и правильность заявленных сведений о происхождении товаров оказывает очень существенное влияние на суммы таможенных пошлин, налогов, которые подлежат уплате при ввозе товаров на таможенную территорию ЕАЭС.

Как видно из рис. 3, эффективность мероприятий, направленных на контроль сведений о происхождении товара, повышается с каждым годом. Однако, если в 2020 году, по сравнению с 2019, общая сумма таможенных платежей, довысканных на основании решений таможенных органов о корректировке сведений о стране происхождения товаров, увеличилась в 1,7 раза, то в 2021

году наблюдается резкий (практически в 3 раза) рост сумм довысканных сумм.

Обеспечить такой резкий рост эффективности таможенного контроля без оптимального распределения ресурсов таможенных органов, без использования автоматизации процессов проведения таможенного контроля практически невозможно. В частности, это стало возможным в результате автоматизации и цифровизации деятельности таможенных органов, достигнутых в ходе реализации Стратегии развития ФТС России до 2020 года.

Показатель В.1.2.4. Объем ущерба, предотвращенного за счет доначисления таможенных и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы, на основании решений таможенных органов об отказе в предоставлении (восстановлении) тарифных преференций (U_{II}) рассчитывается по формуле:

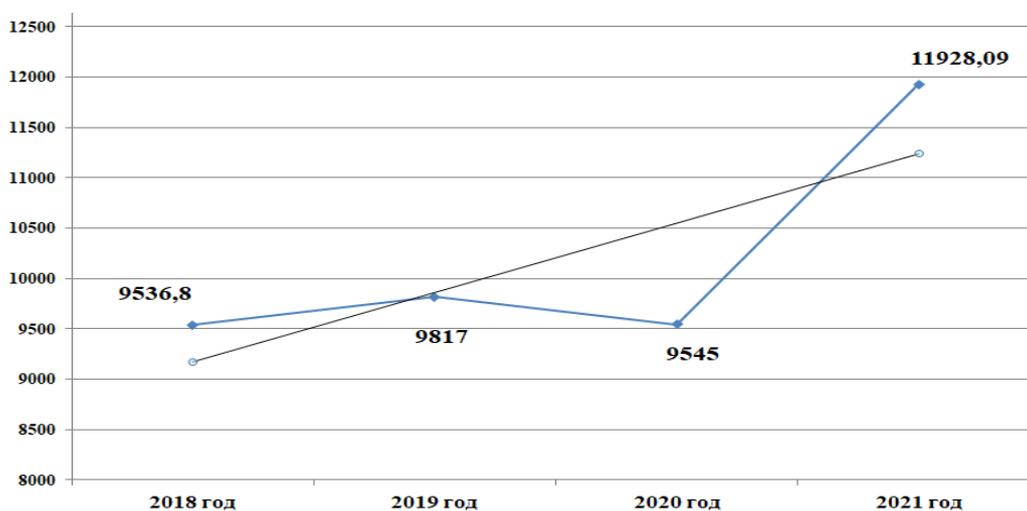


Рис. 2. Динамика объема ущерба, предотвращенного за счет доначисления таможенных и иных платежей, млн руб.

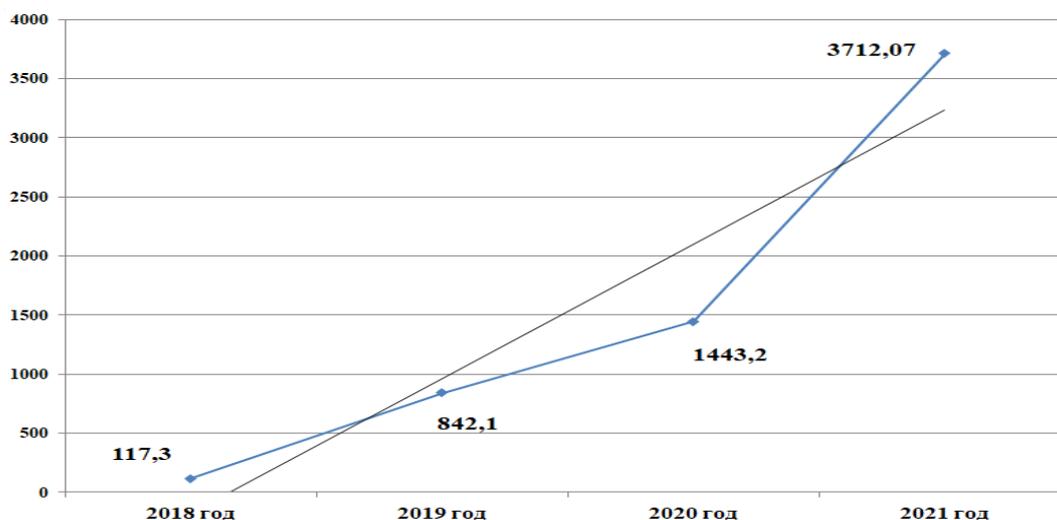


Рис. 3. Динамика U_c , млн руб.

$$U_{\Pi} = \sum_{i=1}^n S_i^n, \quad (3)$$

где Π – количество решений таможенных органов об отказе в предоставлении (восстановлении) тарифных преференций; S_i^n – предотвращенный ущерб за счет доначисления таможенных и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы, на основании i -го решения об отказе в предоставлении (восстановлении) тарифных преференций, млн руб. [14].

Общая сумма предотвращенного ущерба только в рамках решений об отказе в предоставлении (восстановлении) тарифных преференций за период с 2018 по 2021 год составила 2704,58 млн руб. (рис. 4).

Важность принятия правильного решения о предоставлении тарифных преференций заключается в следующем: применение «0» или «75 % от базовой» ставок ввозной таможенной пошлины при ввозе товара из развивающихся или наименее развитых стран, пользующихся системой тарифных преференций, в отличие от базовой ставки, может привести к недополучению федеральным бюджетом значительных сумм таможенных платежей.

В результате анализа тенденций, представленных на графике может сложиться впечатление, что эффективность работы таможенных органов в данном направлении недостаточна и не отвечает поставленным целям и задачам. Необходимо отметить, что реализация СУР невозможна без устойчивой работы «обратной связи» между таможенными постами и вышестоящими таможенными органами.

При внесении отчетной информации должностные лица таможенных постов четко ориентируются на соблюдение причинно-следственной связи между принятыми решениями и достигнутыми результатами.

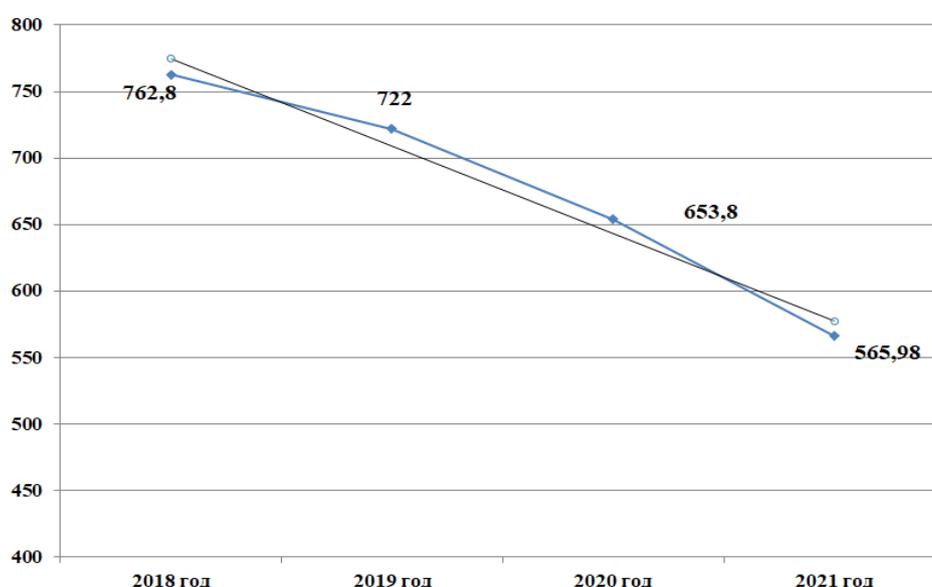


Рис. 4. Динамика показателя U_n , млн руб.

В соответствии с действующим законодательством тарифные преференции предоставляются при одновременном выполнении следующих условий:

1) представлен сертификат формы «А», подтверждающий происхождение товара из развивающихся или наименее развитых стран, пользующихся системой тарифных преференций;

2) страна происхождения ввозимых товаров включена в перечень развивающихся стран или наименее развитых стран – пользователей единой системы тарифных преференций Союза (далее – перечень развивающихся стран);

3) товар включен в перечень товаров, происходящих из развивающихся или наименее развитых стран, в отношении которых при ввозе на таможенную территорию Союза предоставляются тарифные преференции (далее – перечень преференциальных товаров);

4) соблюдены правила прямой поставки и непосредственной закупки.

Однако на начальном этапе должностными лицами таможенных органов осуществляется контроль правильности классификации товаров и правильность определения происхождения ввозимых товаров. В случае выявления нарушений при проведении проверок по данным направлениям суммы доначисленных денежных средств относятся, соответственно, к показателям В1.2.2 и В1.2.3. В связи с чем анализ эффективности деятельности по показателю В1.2.4 необходимо проводить в совокупности с показателями В1.2.2. и В1.2.3.

Представленные выше показатели являются результатом реализации полного цикла управления рисками, который заключается в проведении многофакторного анализа и оценки риска, профилировании, применении комплекса мер по минимизации риска, оценки их результативности.

Выводы

Становление и развитие системы управления рисками в ФТС России заняло около 20 лет. В настоящее время достигнуты следующие результаты в управлении рисками, а именно:

– проводится многофакторный анализ и оценка риска, профилирование, применение комплекса мер по минимизации риска, оценка их результативности и дальнейшая актуализация;

– внедрена субъектно-ориентированная модель СУР, позволяющая в автоматическом режиме, с использованием специализированного программного средства на основе математической модели оценки критериев деятельности определять категорию уровня риска участников ВЭД с соответствующим дифференцированным применением форм и мер таможенного контроля;

– унифицированы подходы к управлению рисками таможенными службами государственных ЕАЭС посредством формирования нормативной правовой, методологической и информационно-технической основы применения системы управления рисками.

В связи с автоматизацией и цифровизацией работы таможенных органов выделен пятый этап развития СУР. Итогом реализации данного этапа будет создание «умной», гибкой, информационно-насыщенной, самонастраивающейся системы управления рисками, которая будет основана на использовании в аналитической работе при реализации процесса управления рисками программных средств с возможностью интеллектуального анализа больших массивов данных.

Список литературы

1. By Roger-Claver Victorien Gnogoue. Mirror analysis, a risk analysis support tool for Customs administrations // WCO news N° 82 February 2017. P. 16–18. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/05/WCO_news_82.pdf.

2. By Singapore Customs. Data analysis in risk management: Singapore Customs' perspective // WCO news N° 82 February 2017. P. 19–21. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/05/WCO_news_82.pdf.

3. By Stewart Jeacocke, Norbert Kouwenhoven. Cognitive computing for Customs agencies: improving compliance and facilitation by enabling Customs officers to make better decisions // WCO news N° 82 February 2017. P. 28–30. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/05/WCO_news_82.pdf.

4. By Tsendsuren Davaa. Developing data analyst skills: how the WCO contributes to expanding this specialized area of work // WCO news N° 82 February 2017. P. 26–27. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/05/WCO_news_82.pdf.

5. Risk management: an upgraded version of the nCEN now available // WCO news N° 80 June 2016. P. 14–15. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/08/wco_news_80.pdf.

6. Toni Männistö, Juha Hintsa. PROFILE: Enhancing Customs Risk Management // WCO news № 89 June 2019. P. 46–47. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2019/06/WCONews_89_UK.pdf.

7. WCO Customs Risk Management Compendium // World Customs Organization. URL: <http://www.wcoomd.org/en/Topics/Facilitation/Instrument%20and%20Tools/Tools/Risk%20Management%20Compendium>

8. Алексеева Е.В., Тарасова А.О. Основные проблемы применения системы управления рисками в таможенных органах // Вестник образовательного консорциума Среднерусский университет. Серия: Экономика и управление. 2019. № 13. С. 87–88.

9. Афонин Д.Н. Пути совершенствования системы управления рисками в практике осуществления отдельных видов государственного контроля таможенными органами // Бюллетень инновационных технологий. 2018. Т. 2. № 4 (8). С. 5–7.

10. Бондарева А.В., Николаенко Т.О. Применение системы управления рисками при контроле таможенной стоимости товаров // Актуальные вопросы развития современного общества: сборник научных статей 9-й Международной научно-практической конференции. 2019. С. 53–56.

11. Завьялов Д.А., Завьялова О.В. Проблемы системы управления рисками Федеральной таможенной службы России в эпоху цифровизации // Научные труды Северо-Западного института управления РАНХиГС. 2019. Т. 10, № 2 (39). С. 78–82.

12. Насибуллин А.А. Механизм управления качеством таможенных услуг на основе развития системы управления рисками // Экономический анализ: теория и практика. 2022. Т. 21, № 3. С. 553–572.

13. Официальный сайт ФТС России: <https://customs.gov.ru/activity>.

14. Приказ ФТС России от 30.10.2017 № 1720 (ред. от 29.12.2020) «Об утверждении показателей результативности и эффективности деятельности ФТС России» [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

15. Скворцова В.А. Совершенствование категорирования участников внешнеэкономической деятельности при выборе объектов таможенного контроля // Вестник Российской таможенной академии. 2018. № 3. С. 166–172.

16. Соколов С.С., Астахова О.И. Система управления рисками. Роль и место при осуществлении таможенного контроля // Экономика и управление в условиях риска и неопределённости: сб. статей Международной научно-практической конф. Пенза, 2019. С. 39–49.

17. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

18. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17) [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

19. Таможенный кодекс Российской Федерации 18.06.1993 № 5221-1 [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

20. Таможенный кодекс Российской Федерации от 28.05.2003 № 61-ФЗ [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

21. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

References

1. By Roger-Claver Victorien Gnogoue. Mirror analysis, a risk analysis support tool for Customs administrations. *WCO news* No 82 February 2017, pp. 16–18. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/05/WCO_news_82.pdf.

2. By Singapore Customs. Data analysis in risk management: Singapore Customs' perspective. *WCO news* No 82 February 2017, pp. 19–21. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/05/WCO_news_82.pdf.

3. By Stewart Jeacocke, Norbert Kouwenhoven. Cognitive computing for Customs agencies: improving compliance and facilitation by enabling Customs officers to make better decisions. *WCO news* No 82 February 2017, pp. 28–30. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/05/WCO_news_82.pdf.

4. By Tsendsuren Davaa. Developing data analyst skills: how the WCO contributes to expanding this specialized area of work. *WCO news* No 82 February 2017, pp. 26–27. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/05/WCO_news_82.pdf.

5. Risk management: an upgraded version of the nCEN now available. *WCO news* No 80 June 2016, pp. 14–15. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/08/wco_news_80.pdf.

6. Toni Männistö, Juha Hintsa. PROFILE: Enhancing Customs Risk Management. *WCO news* No 89 June 2019, pp. 46–47. URL: https://mag.wcoomd.org/uploads/2019/06/WCONews_89_UK.pdf.

7. *WCO Customs Risk Management Compendium* / World Customs Organization. URL: <http://www.wcoomd.org/en/Topics/Facilitation/Instrument%20and%20Tools/Tools/Risk%20Management%20Compendium>.

8. Alekseeva E.V., Tarasova A.O. The main problems of applying the risk management system in customs authorities. *Bulletin of the educational Consortium Central Russian University. Series: Economics and Management*, 2019, no. 13, pp. 87–88. (In Russ.)

9. Afonin D.N. Ways to improve the risk management system in the practice of implementing certain types of state control by customs authorities. *Bulletin of Innovative Technologies*, 2018, vol. 2, no. 4 (8), pp. 5–7. (In Russ.)

10. Bondareva A.V., Nikolaenko T.O. Application of the risk management system in the control of the customs value of goods. *Topical issues of the development of modern society*, 2019, pp. 53–56. (In Russ.)

11. Zavyalov D.A., Zavyalova O.V. Problems of the risk management system of the Federal Customs Service of Russia in the era of digitalization. *Scientific works of the North-Western Institute of Management of the RANEPА*, 2019, vol. 10, no. 2 (39), pp. 78–82. (In Russ.)

12. Nasibullin A.A. The mechanism of quality management of customs services based on the development of a risk management system. *Economic analysis: theory and practice*, 2022, vol. 21, no. 3, pp. 553–572. (In Russ.)

13. *Ofitsial'nyy sayt FTS Rossii* [Official website of the Federal Customs Service of Russia]. URL: <https://customs.gov.ru/activity>.

14. *Prikaz FTS Rossii ot 30.10.2017 № 1720 (red. ot 29.12.2020) «Ob utverzhdenii pokazateley rezul'tativnosti i effektivnosti deyatel'nosti FTS Rossii»* [Order of the Federal Customs Service of Russia dated 30.10.2017 N1720 (ed. dated 29.12.2020) “On approval of performance indicators and efficiency of the activities of the Federal Customs Service of Russia”].

15. Skvortsova V.A. Improving the categorization of participants in foreign economic activity when choosing objects of customs control. *Bulletin of the Russian Customs Academy*, 2018, no. 3, pp. 166–172. (In Russ.)

16. Sokolov S.S., Astakhova O.I. Risk management system. The role and place in the implementation of customs control. *Economics and management in conditions of risk and uncertainty*. Penza, 2019, pp. 39–49. (In Russ.)

17. *Tamozhenny kodeks Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza (prilozhenie № 1 k Dogovoru o Tamozhennom kodekse Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza)* [Customs Code of the Eurasian Economic Union (Appendix N1 to the Agreement on the Customs Code of the Eurasian Economic Union)].

18. *Tamozhenny kodeks Tamozhennogo soyuza (prilozhenie k Dogovoru o Tamozhennom kodekse Tamozhennogo soyuza, prinyatomu Resheniem Mezhhgosudarstvennogo Soveta EvrAzES na urovne glav gosudarstv ot 27.11.2009 № 17)* [The Customs Code of the Customs Union (annex to the Agreement on the Customs Code of the Customs Union, adopted by the Decision of the EurAsEC Interstate Council at the level of Heads of state dated 27.11.2009 N17)].

19. *Tamozhenny kodeks Rossiyskoy Federatsii 18.06.1993 № 5221-1* [Customs Code of the Russian Federation N5221-1 on 06/18/1993].

20. *Tamozhenny kodeks Rossiyskoy Federatsii ot 28.05.2003 № 61-FZ* [Customs Code of the Russian Federation N61-FZ of 28.05.2003].

21. *Federal'nyy zakon ot 03.08.2018 № 289-FZ «O tamozhennom regulirovanii v Rossiyskoy Federatsii i o vnesenii izmeneniy v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiyskoy Federatsii»* [Federal Law N289-FZ of 03.08.2018 “On Customs regulation in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation”].

Информация об авторах

Соколов Сергей Станиславович, доцент кафедры «Таможенное дело», Южно-Уральский государственный университет, Челябинск, Россия, sokolovss@susu.ru.

Дмитриева Ирина Николаевна, к.э.н., доцент кафедры «Таможенное дело», Южно-Уральский государственный университет, Челябинск, Россия, dmitrievain@susu.ru.

Information about the authors

Sergei S. Sokolov, Associate Professor of the Department of Customs, South Ural State University, Chelyabinsk, Russia, sokolovss@susu.ru.

Irina N. Dmitrieva, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Customs, South Ural State University, Chelyabinsk, Russia, dmitrievain@susu.ru.

Статья поступила в редакцию 10.05.2023

The article was submitted 10.05.2023