

Кольчугин Дмитрий Михайлович

**ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИНФОРМИРОВАНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ  
РИСКАМИ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ**

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/1/2010/3-2/35.html](http://www.gramota.net/materials/1/2010/3-2/35.html)

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

**Альманах современной науки и образования**

Тамбов: Грамота, 2010. № 3 (34): в 2-х ч. Ч. II. С. 108-110. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/1.html](http://www.gramota.net/editions/1.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/1/2010/3-2/](http://www.gramota.net/materials/1/2010/3-2/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [almanac@gramota.net](mailto:almanac@gramota.net)

Решающую роль в развитии наукоёмких отраслей выполняют предприятия полностью государственные или имеющие значительную долю государственной собственности. В этот государственный сектор входят предприятия и организации, которые в силу своего общественного предназначения не могут быть ни частными, ни неприбыльными [1].

Для целей развития потенциала наукоёмких отраслей и производств необходимо решение ряда задач, направленных на повышение деловой активности и эффективности наукоёмкого производства, улучшение инвестиционного климата и инновационной деятельности, к их числу относятся следующие:

- содействие интеграционным процессам в промышленности как одному из способов умножения её потенциала и повышения конкурентоспособности;

- сосредоточение инвестиционных ресурсов на развитии производств, обеспечивающих экономический рост за счёт интенсивных факторов и увеличивающих базу для воспроизводства самих инвестиционных ресурсов;

- опережающий рост масштабов и роли банковского и фондового секторов финансового рынка в развитии и инвестиционном кредитовании реального сектора экономики, укрепление прозрачности и надёжности этого рынка;

- совершенствование системы отбора и обоснования инвестиционных проектов, осуществляемых за счёт как одноканального (в том числе бюджетного), так и многоканального финансирования;

- умеренная поддержка государственными инвестициями крупномасштабных структурных преобразований для преодоления отставания на ряде важных направлений, технологического развития;

- усиление контрольной и регулирующей роли государства над естественными монополиями, противодействие процессу необоснованного роста тарифов на их работы и услуги;

- обеспечение равной конкуренции, создание активной конкурентной среды.

Важной задачей в развитии национальной инновационной системы является также подготовка кадров для инновационной сферы [3] (в особенности менеджеров и экспертов), которая, не может быть эффективно решена без участия государства, и должна быть ориентирована на процессы развития инновационной инфраструктуры (венчурного капитала, создания технико-внедренческих зон, технопарков и т.д.).

#### *Список литературы*

1. Авдашева С. Расходы на экономию // Секрет фирмы. 2007. № 33.
2. Афонин И. В. Инновационный менеджмент и экономическая оценка реальных инвестиций. М., 2006.
3. Кузнецов А. М. Концепция развития научно-технического потенциала ОАО «НК «Роснефть»». 2006. № 1.

УДК 339.544

*Дмитрий Михайлович Кольчугин  
Ульяновский государственный университет*

### ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИНФОРМИРОВАНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ®

Активное развитие мировых хозяйственных связей вызвало к жизни необходимость создания новых подходов к разработке и принятию эффективных управленческих решений по вопросам внешнеэкономической деятельности. В связи с этим в системе органов государственного управления внешнеэкономической деятельностью (ВЭД) особая роль отводится таможенной службе.

Значительные изменения во внешней торговле, глобализация экономики, возможность применения современных информационных технологий побуждают российскую таможенную службу изменять свои процедуры и правила проведения таможенного контроля с учётом происходящих перемен и определять стратегию таможенного контроля исходя из системы управления рисками (СУР) или, как её иногда называют, системы таможенного риск-менеджмента [2, с. 12]. Данная система имеет ряд преимуществ:

- позволяет оптимально использовать ресурсы таможенных органов, не уменьшая эффективности их работы;
- освобождает большинство участников ВЭД от излишнего контроля и сокращению затрат, а поэтому выступает в качестве источника их конкурентных преимуществ;

- является эффективным средством противодействия нелегальному и полуполюгальному перемещению товаров через таможенную границу, которое, как известно, сопровождается недекларированием или недостоверным декларированием перемещаемых товаров с целью уклонения от уплаты таможенных платежей. Достижение данной цели означает получения соответствующими импортёрами незаконных конкурентных преимуществ, которые являются основой недобросовестной конкуренции и существенным образом деформируют конкурентную среду не только ВЭД, но и экономики страны в целом.

В Российской Федерации система управления рисками строилась в соответствии с международными стандартами Всемирной торговой организацией, но с учётом особенностей и условий национальной экономической и политической обстановки. На сегодняшний день проделана огромная работа по совершенствованию законодательной базы в области СУР. Основным инструментом механизма минимизации рисков при осуществлении должностными лицами таможенных органов таможенного оформления и таможенного контроля является профиль риска, представляющий собой совокупность сведений об области риска, индикаторах риска, а также мерах по минимизации риска. Помимо профиля риска важными инструментами по осуществлению таможенного риск-менеджмента являются ориентировка, перечень благонадёжных участников ВЭД, в отношении которых таможенный контроль при таможенном оформлении проводится не в полном объёме («зелёный сектор»), предварительное информирование и др.

Особенно важным на современном этапе в направлении совершенствования системы управления рисками является дальнейшее развитие и внедрение системы предварительного информирования.

В настоящее время система предварительного информирования обеспечивает приём, обработку и доведение предварительной информации до таможенных органов по их запросу. Данная информация необходима для последующего использования при оформлении прибытия товаров автомобильным и железнодорожным транспортом, а в ближайшей перспективе - морским, речным и авиатранспортом, а также при открытии процедуры транзита в соответствии с национальным законодательством, включая транзит автомобильным транспортом по процедуре МДП.

Предварительная информация даёт возможность таможенному инспектору ещё до прибытия грузовика понять, какие необходимо предпринимать меры по минимизации рисков. То есть он имеет возможность оптимизировать таможенные процедуры путём активного использования предварительной информации при многофакторном анализе товарных партий с применением системы управления рисками. Кроме того, не надо забывать, что пункт пропуска - дорогостоящий объект: чем дольше водитель там находится, тем выше его дополнительные затраты. Так что, помимо всего прочего, предварительное информирование даёт возможность участникам ВЭД минимизировать свои затраты и сократить свои расходы на логистику.

Схематично процесс предварительного информирования представляет собой следующую последовательность действий.

1. Заинтересованное лицо подаёт в систему предварительного информирования (далее - Система), функционирующую в ГНИВЦ ФТС (Главный научно-информационный вычислительный центр Федеральной таможенной службы) России, предварительные сведения в объёме и в соответствии с определённым порядком.

2. Система принимает и обрабатывает предварительные сведения, а также проводит форматно-логический контроль предварительной информации. В случае успешного прохождения форматно-логического контроля заинтересованному лицу предаётся уникальный идентификатор предварительных сведений, который необходимо предъявить в пограничном пункте пропуска.

3. Уникальный идентификатор предварительной информации, подаваемый для целей оформления прибытия и открытия транзита в соответствии с национальным законодательством, обычно распечатывается в виде штрих-кода. При прибытии товаров и транспортных средств на таможенную территорию Российской Федерации распечатанный штрих-код предоставляется должностному лицу таможенного органа, расположенного в пограничном пункте пропуска, с целью последующего запроса по этому номеру предварительной информации из Системы.

4. Считывая штрих-код сканером в штатной системе таможенного оформления и таможенного контроля, должностное лицо автоматически формирует запрос в Систему. Полученная в ответ на запрос по уникальному идентификатору предварительная информация загружается в штатные программные средства. Далее таможенный инспектор осуществляет таможенное оформление и таможенный контроль в соответствии с определённым порядком.

В настоящее время практика предварительного информирования получила широкое распространение в регионе деятельности Выборгской, Себежской и Псковской таможен. Так, в Международном автомобильном пропуске (МАПП) «Бурачки» Себежской таможни и МАПП «Убылинка» Псковской таможни количество случаев проведения таможенного оформления и таможенного контроля с использованием предварительного информирования достигает в некоторые дни 50% от общего количества транспортных средств, оформляемых при въезде на таможенную территорию Российской Федерации [3, с. 38].

В перспективе предполагается, как минимум, количество грузов, оформляемых с помощью предварительного информирования, довести до 70%.

Следует отметить, что на основе системы предварительного информирования работает почти вся Европа. Больших результатов в данном направлении достигла Швеция, чей опыт весьма поучителен для России. Там Система имеет некоторую специфику, заключающуюся в сотрудничестве таможенных органов с бизнесом: заключается специальный пакт таможенной службы с участниками ВЭД о том, что клиент обязуется организовывать работу по донесению до властей информации о недобросовестных соседях. До 90% выявления правонарушений в Швеции идёт по результатам именно этой информации. 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 [1, с. 20].

При этом необходимо отметить, что в составе Рамочных стандартов безопасности и упрощения торговли ВТО, которые приняты сегодня большинством развитых стран, такая форма сотрудничества с бизнесом является основной. А поскольку Россия стремится вступить в ВТО, перенятие опыта европейских стран в данном направлении - вопрос времени.

Интересен опыт в использовании предварительного информирования в США. Там, если, по крайней мере, за сутки до входа корабля в территориальные воды страны не представлена предварительная информация о грузе, он просто не войдет в страну [4, с. 15]. В дальнейшем опыт США также должен получить широкое распространение на территории России.

Институт предварительного информирования - это значительное сокращение времени таможенного оформления и таможенного контроля, а также повышение достоверности декларирования товаров. Таможенные органы не справятся с нарастающим потоком импорта, если будут применяться традиционные, то есть экстенсивные способы ускорения таможенного оформления, без применения новых информационных технологий. Несомненно, что за системой предварительного декларирования - будущее таможенной системы.

#### Список литературы

1. Дудкова В. СУР: проверка практикой // Таможня. 2007. № 13.
2. Панченко В. Таможенный риск-менеджмент // Таможенное оформление. Таможенный контроль. 2009. № 3.
3. Пучков О. Предварительное информирование // Там же. № 4.
4. Рецепт от простоев // Там же. № 1.

УДК 339.543.027.2

*Екатерина Николаевна Комарова*  
*Ульяновский государственный университет*

#### ПОРТОВЫЕ ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ РОССИИ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ<sup>©</sup>

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одним из направлений развития конкурентных преимуществ в транспортной инфраструктуре выбрано создание портовых особых экономических зон (ПОЭЗ) [5]. Вторым важным моментом является развитие промышленности регионов, где будут созданы ПОЭЗ.

Правовой основой деятельности особых экономических зон (ОЭЗ) является федеральный закон № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», принятый в июле 2005 года. В соответствии с этим законом ПОЭЗ создаются сроком на 49 лет на нескольких участках, имеющих общую границу и находящихся как в государственной и муниципальной собственности, так и в собственности граждан и юридических лиц. Общая площадь земельных участков, на которых размещена ПОЭЗ, не должна превышать 50 кв. км.

Резиденты ПОЭЗ вправе осуществлять следующие виды деятельности:

- погрузочно-разгрузочные работы;
- услуги по складированию и хранению товаров, а также транспортно-экспедиторские услуги;
- снабжение и укомплектование снаряжением судов, оснащение судов (воздушных судов) судовыми припасами и бортовыми запасами;
- ремонт, техническое обслуживание и модернизация судов и судовой техники, воздушных судов и авиационной техники, в том числе двигателей и других агрегатов;
- переработка и консервирование рыбы и морепродуктов;
- работы по предпродажной подготовке товаров (упаковка, переупаковка, дробление, укрепление, маркировка и тому подобные работы);
- простые сборочные операции по перечню, утверждаемому Правительством Российской Федерации;
- оптовая торговля товарами;
- обеспечение функционирования деятельности портовой особой экономической зоны [7].

Помимо указанного перечня предусмотрена возможность осуществления резидентом деятельности по строительству, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры порта, предусмотренной соглашением.

Портовые зоны - наиболее сложные в создании и управлении из существующих типов ОЭЗ. Это во многом связано со спецификой портового бизнеса [5].