

УДК 339.5

**ПРИМЕНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА
ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЦЕПИ ПОСТАВОК
ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ
ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ****Агапова А.В., Начкин А.И., Лагун А.В.**

*Северо-Западный институт управления – филиал
ФГБОУВО «Российская академия народного хозяйства
и государственной службы при президенте Российской Федерации»
Санкт-Петербургский государственный университет*

**APPLICATION OF INTERNATIONAL EXPERIENCE
TO ENSURE THE SECURITY OF THE SUPPLY CHAIN
IN THE ORGANIZATION OF CUSTOMS CONTROL
BY THE CUSTOMS AUTHORITIES OF THE RUSSIAN FEDERATION****Agapova A.V., Nachkin A.I., Lagun A.V.**

*North-Western Institute of Management – branch of the Federal State Budgetary Educational
Institution "Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President
of the Russian Federation"
St. Petersburg State University*

Аннотация

В статье рассмотрены современные взгляд на реализацию безопасности цепи поставок в мировой практике и возможности по их использования в работе таможенных органов Российской Федерации.

Ключевые слова: безопасность цепи поставок, таможенный контроль, применение международных стандартов для обеспечения безопасности цепи поставок.

Abstract

The article discusses the current views on the implementation of supply chain security in world practice and the possibilities for their use in the work of the customs authorities of the Russian Federation.

Keywords: supply chain security, customs control, application of international standards to ensure supply chain security.

Ссылка для цитирования: Агапова А.В., Начкин А.И., Лагун А.В. Применение международного опыта для обеспечения безопасности цепи поставок при организации таможенного контроля таможенными органами Российской Федерации // Бюллетень инновационных технологий. – 2023. – Т. 7. – № 2(26). – С. 30-34. – EDN PMHXFV.

Рассматривая современные аспекты осуществления таможенного контроля таможенными органами РФ с позиции эффективности применения форм и мер таможенного контроля можно с большой уверенностью утверждать, что в целом это направление деятельности никогда не оставалось без внимания государства, которое в свою очередь ревностно следило за аналогичными процессами в других странах и старалось брать лучшее, естественно с учетом возможностей их внедрения в условиях определенной скудности ресурсов для реализации концепций и проектов [1].

Вышеперечисленные концептуальные подходы к созданию благоприятных условий развития ВЭД через упрощение административных таможенных процедур с учетом строгого соблюдения таможенного законодательства, грамотного построения системы сотрудничества всех участников ВЭД в процессе совершения таможенных операций и таможенного контроля приводили к необходимости пересмотра базовых компонентов понятия «таможенный контроль» и всего того, что стоит за его организацией.

Споры в этом вопросе не утихают и по сей день. Так, исследователь Ю.А. Кавка-

ева полагает, что таможенный контроль товаров и транспортных средств – это деятельность определенных групп должностных лиц таможенных органов, связанная с контролирующими мероприятиями в отношении участников внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД) для проверки выполнения ими норм таможенного законодательства при перемещении товаров и транспортных средств [2].

По мнению А.П. Джабиева, таможенный контроль товаров и транспортных средств представляет собой мероприятия, связанные с проверкой переданных участником ВЭД в процессе таможенного оформления документов, а также выполнения проверки и досмотра товаров в случае сомнений относительно достоверности переданных данных [3].

На основе анализа указанных определений, не умаляя главенство определения п. 41 ст. 2 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, можно предположить, что таможенный контроль товаров и транспортных средств можно понимать как совокупность проверочных мероприятий, проводимых до выпуска товаров и ориентированных на выявление запрещенных к ввозу товаров и товаров, в отношении которых законом установлены запреты и ограничения при таможенном декларировании, а также на обнаружение действий незаконного характера в ходе таможенного контроля после выпуска товаров.

Под влиянием международных процессов в течении короткого, по историческим меркам, времени в деятельность таможенных органов были внедрены концептуальные положения Киотской конвенции, Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли и ряд других новшеств [4, 5].

Так, внедрение в деятельность таможенных органов РФ системы управления рисками (далее – СУР) привело к тому, что СУР стала выступать одним из главных элементов таможенного контроля: зачастую инспектор принимает решение на применение форм и мер таможенного контроля исключительно по срабатыванию СУР [6, 7].

По взглядам разработчиков Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли внедрение СУР должно было включить поэтапный механизм оценки риска нарушений действующего законодательства о таможенном деле [8]:

– определение различных показателей, которые косвенно влияют на управление

рисками: импорт товаров, экспортный контроль, пассажиропоток и т. п.;

– выявление возможных видов рисков: обеспечение сохранности доходов бюджета страны, проверочные мероприятия относительно соблюдения такой категории как запреты и ограничения;

– проведение оценки и анализа рисков: расчет возможности образования риска;

– оценка и разделение на установленные системой категории рисков: выявление негативных результатов его воздействия;

– борьба с рисками и их последствиями: выявление эффективных методов сокращения рисков и формирование категории риска [9].

Кроме перечисленных выше мер, важно не забывать о необходимости систематического поведения мониторинга риска, в рамках деятельности которого происходит выявление не только ложно отрицательных, но и ложно положительных оценок существующих или вновь выявленных таможенных рисков.

На начальном этапе внедрения СУР таможенные органы РФ неожиданно для себя столкнулись с рядом проблем, которые касались и аналитической работы в данной сфере, и проблемами, а актуализации и отмене профилей рисков. Но все же главной проблемой можно считать принятие решение на применение результатов оценки рисков – здесь увеличение объема разрабатываемых «бумажных» профилей рисков привело к проблемам физического запоминания должностным лицом, применяющим профиль риска всей информации, содержащейся в профиле.

Решением проблемы могло быть только одно – передача процессов аналитической работы автоматизированным системам. Переход к «машинной» обработке информации стал прорывом в деятельности по применению СУР таможенными органами РФ. Автоматизация решений по принятию мер по минимизации рисков, внедрение субъектно-ориентированного подхода – это всего лишь некоторые положительные моменты. И как итог – для лиц, определяющих политику деятельности таможенных органов при совершении таможенных операций и таможенного контроля появилась возможность повлиять на так называемый «человеческий фактор» при принятии решений, особенно если он имеет так называемую «коррупционную» окраску.

На сегодняшний день можно выделить несколько направлений реализации данной

проблемы. Среди них – международные аспекты безопасности цепи поставок товаров.

Так, либерализация мировой торговли, интенсификация внешнеэкономических связей как между отдельными странами, так и между крупными интеграционными объединениями, расширение хозяйственной самостоятельности, увеличение роли посреднических структур и транспортно-логистических организаций объективно требуют встраивания системы взаимодействия всех участников ВЭД в международные интегрированные системы [10].

Международные торговые и транспортные сети и соответствующая инфраструктура зачастую становятся объектом интереса террористов и международных преступных групп. Основной сферой деятельности таможенных органов, как правило, было выявление в процессе таможенного контроля запрещенных к ввозу товаров. При этом с увеличением товарооборота появилась необходимость и в обеспечении безопасности цепей поставок.

Свое определение цепи поставок товаров сформировал П.П. Крылатков, которое было основано на обобщении формулировок зарубежных авторов. Так, под цепью поставок подразумевают три или более экономических единиц, которые непосредственно принимают активное участие в перемещении товара от производителя до потребителя [11].

Другое определение цепи поставок товаров можно встретить в работе С.К. Луневой. По ее мнению, цепью поставок считается совокупность определенных элементов, в число которых входят производитель и логистическая компания, отвечающих за перемещение товаров [12]. Каждая цепь поставок нуждается в эффективном управлении, без которого невозможно обеспечить безопасность. Под управлением цепями поставок (далее – УЦП) товаров подразумевается совокупность действий, ориентированная на систематизацию данных относительно товара на всех этапах (от его появления до перемещения в пункт назначения), в результате чего будут выбраны наиболее эффективные средства производства и логистики и получена максимальная прибыль [13].

В свою очередь, безопасность цепи поставок товаров подробно описывается в стандартах ISO 28000 «Системы управления безопасностью цепи поставок» [14].

Стандарт ISO 28003:2019 определяет основные требования к органам, осуществляющим аудит и сертификацию систем менеджмента безопасности цепи поставок [15]. Данный стандарт включает определенные принципы, на которых строится работа органов, осуществляющих аудит и сертификацию систем менеджмента безопасности цепи поставок. Стандарт ISO 28004-1:2019 содержит общие принципы, стандарт ISO 28004-2:2019 включает руководство по внедрению ИСО 28000 в морских портах, относящихся к среднему и малому бизнесу. При этом стандарт ISO 28004-3:2019 является дополнительным специальным руководством по внедрению ИСО 28000 в организациях среднего и малого бизнеса (за исключением морских портов), стандарт ISO 28004-4:2019 содержит руководство по внедрению ISO 28000 для целей соответствия ISO 28001 [10].

Кроме этого, на практике уже произошло «сращивание» интересов таможенных органов и бизнеса в обоюдном принятии решения о риске перемещения товаров с нарушением таможенного законодательства. Используя статьи рамочных стандартов ВТО, произошло создание специализированной системы SafeTIR, данная система позволяет обеспечивать безопасность цепи поставок товаров и упрощает логистический процесс. Система SafeTIR функционирует онлайн и ориентирована на соединение информационных таможенных систем с системами обеспечения международной дорожной перевозки (далее – МПД). Такая систем призвана упростить таможенный контроль и обеспечить безопасность цепи поставок товаров. Международный банк данных МДП способствует обеспечению эффективной работы системы SafeTIR, осуществляемому в режиме реального времени. Такой обмен сведениями способствует выполнению основных положений Киотской конвенции по упрощению таможенных процедур с целью увеличения товарооборота. Кроме того, оперативнее происходит анализ и выявление рисков, связанных с перемещением товаров через таможенную границу [10]. Это позволяет не только выявлять недобросовестных участников ВЭД, но и влиять на эффективность совершения таможенных операций путем минимизации риска нарушений таможенного законодательства по принципу «предупредил – предотвратил».

Здесь возникает прецедент эффективного управления информацией, когда участники ВЭД, в том числе объединенные по отраслевому признаку, способны «самоочищаться» от недобросовестных участников ВЭД, в том числе применяя системы аудита.

Это рассматривается, в том числе в качестве механизма ускорения таможенных операций и снижения нагрузки таможенного контроля ВТамО, которая в настоящее время путем выработки соответствующих концепций и стандартов пытается соответствовать условиям реалий ускорения товарооборота, что в свою очередь влияет и на разработку стратегических направлений развития таможенных органов РФ, как членов ВТамО.

Более того, в настоящее время аналитика контроля за цепочками поставок выходит на новый уровень автоматизации обработки информации о «цифровом двойнике» в логистической цепочке – математической модели, которая полностью повторяет принципы действия в supplychain (управление цепочками поставок) [16].

Однако, вспоминая с какими проблемами произошло внедрение СУР в деятельность таможенных органов, логично возникают вопросы о самой реализации данной идеи.

Во-первых, создание таких моделей и их обработка переводит весь процесс выявления недобросовестных участников ВЭД и рисков поставок на новый уровень автоматизации принятия решений. Для этого у таможенных органов должна быть соответствующая элементная база.

Во-вторых, моделирование предполагает создание сложных программных продуктов, в том числе на основе самых разнообразных данных и технологий: искусственного интеллект, компьютерное обучение и программное обеспечение со специальными данными для создания живых цифро-

вых моделей и т.п. Такую работу могут выполнять только специалисты высокого класса.

В-третьих, большое значение отводится не только внутреннему взаимодействию по обмену информацией внутри ФТС России, но и сотрудничеству с другими правоохранительными организациями, ассоциациями участников ВЭД [17], в том числе находящимися в других странах. Во многом это связано с тем, что управление таможенными рисками требует использования разной информации относительно участников ВЭД, которая не может храниться у одного ведомства [4]. Процесс управления рисками предполагает проведение многоэтапного исследования и оценки участников ВЭД в целях реализации задач таможенного контроля.

В-четвертых, меняется сама парадигма таможенного контроля с задачи наказать до задачи предотвратить, а значить предотвратить наступление неблагоприятного случая.

Все вышеперечисленное ставит перед теми лицами, которые разрабатывают соответствующую политику в данной области многомерную проблему, решение которой возможно только за счет объединения усилий не только ФТС России, но и государства в целом при непосредственном участии бизнеса. Именно добросовестный бизнес, который на сегодняшний день является «потребителем» результатов такой работы должен изменить свое отношение к участию в рассматриваемом процессе, принять необходимость своего участия, в том числе финансового, в реализации данной модели системы управления безопасностью цепи поставок, которая позволит не только устранить ряд проблем недопонимания порядка совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, но и привлекательности ведения бизнеса на территории РФ.

Список литературы

1. Афонин П.Н., Афонин Д.Н., Графова Е.М., Дробот Е.В. Основы таможенного дела. – СПб: ООО "Издательский центр "Интермедия", 2018. – 288 с. – ISBN 978-5-4383-0145-5. – EDN DQRTLO.
2. Кавкаева Ю.А. Таможенный контроль на современном этапе таможенного дела // Научный электронный журнал Меридиан. – 2020. – № 8 (42). – С. 246–248.
3. Джабиев А.П. Основы таможенного дела: учебник для вузов. – М.: Юрайт, 2018. – 392 с.
4. Афонин Д.Н., Афонин П.Н. Анализ и оценка рисков в таможенной деятельности. – Российская

таможенная академия, Санкт-Петербургский имени В. Б. Бобкова филиал. – Санкт-Петербург: РИО Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии, 2021. – 110 с. – EDN WPKAKA.

5. Афонин Д.Н., Афонин П.Н., Книжник С.В. Вычислительные методы анализа таможенных рисков // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. – 2008. – № 1(30). – С. 177-187. – EDN SCPSXX.

6. Афонин П.Н., Афонин Д.Н., Мютте Г.Е., Кондрашова В.А. Системный анализ рисков в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации при реализации таможенных услуг //

Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2012. – Т. 8, № 18(159). – С. 14-18. – EDN OWYXBZ.

7. Афонин Д.Н., Афонин П.Н. Система управления таможенными рисками: состояние и перспективы // Russian Journal of Management. – 2019. – Т. 7, № 4. – С. 96-100. – DOI 10.29039/2409-6024-2019-7-4-96-100. – EDN BKOSTQ.

8. Афонин Д.Н., Афонин П.Н. Система управления рисками таможенных органов Российской Федерации. – Москва-Берлин: ООО «Директ-Медиа», 2022. – 176 с. – ISBN 978-5-4499-2783-5. – DOI 10.23681/622013. – EDN SITFJL.

9. Новикова С.А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. – М.: Юрайт, 2018. – 302 с.

10. Дмитриев А.В. Современные тенденции развития логистики цифровых платформ // Логистика и управление цепями поставок: сборник научных трудов / Под ред. В.В. Щербакоева, Е.А. Смирновой. – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2017. – С. 35–40.

11. Управление внешнеэкономической деятельностью в РФ в условиях интеграции в рамках ЕАЭС: учеб. пособие / Под ред. О.И. Дегтяревой. – 2-е изд. – М.: Магистр: ИНФРАМ, 2019. – 368 с.

12. Лунева С.К., Булекбаева А.Э. Обеспечение безопасности международной цепи поставок товаров // Техничко-технологические проблемы сервиса. – 2018. – №3 (45). – С.59–61.

13. Дмитриев А.В. Формирование цифровой среды транспортной логистики // Логистика – евразийский мост: материалы XIII Международной научно-практической конференции. – Красноярск: Изд-во КГАУ, 2018 – С. 88–92.

14. ГОСТ Р ИСО 28001–2019 «Системы менеджмента безопасности цепи поставок. Наилучшие практики осуществления безопасности цепи поставок, оценки и планов безопасности. Требования и руководство по применению» [Электронный ресурс]. – URL: docs.cntd.ru/document/1200171167.

15. ГОСТ Р ИСО 28003–2019 «Системы менеджмента безопасности цепи поставок. Требования к органам, проводящим аудит и сертификацию систем менеджмента безопасности цепи поставок». [Электронный ресурс]. – URL: docs.cntd.ru/document/1200171468.

16. Агапова А.В. Анализ информационного обеспечения проведения таможенного контроля после выпуска товаров // Зеленый коридор. Наука и образование в таможенном деле. – 2019. – № 3 (9). – С. 46–52.

17. ГОСТ Р ИСО 28004–2019 «Системы менеджмента безопасности цепи поставок. Руководство по внедрению ISO 28000». [Электронный ресурс]. – URL: docs.cntd.ru/document/1200171469.

Поступила в редакцию 07.04.2023

Сведения об авторах:

Агапова Анна Вячеславовна – доцент кафедры таможенного администрирования Северо-Западного института управления – филиала ФГБОУВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», кандидат экономических наук, доцент, e-mail: av_agarova@rambler.ru

Начкин Александр Иванович – доцент кафедры таможенного администрирования Северо-Западного института управления – филиала ФГБОУВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», кандидат военных наук, доцент, e-mail: nachkin-ai@ranepa.ru

Лагун Александра Викторовна – преподаватель Колледжа физической культуры, спорта, экономики и технологии Санкт-Петербургского государственного университета, кандидат психологических наук, e-mail: lagunalex@yandex.ru



Электронный научно-практический журнал **"Бюллетень инновационных технологий"** (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу bitjournal@yandex.ru