УДК 339.543

Курникова Л.П

Цифровой фактор оптимизации системы таможенно-налогового администрирования ВЭД

В статье рассматривается проблематика электронного документооборота в таможенных и налоговых органах, включая предварительное электронное информирование, электронное декларирование товаров при администрировании ВЭД.

Ключевые слова: таможенные и налоговые органы, электронные декларации, межведомственный электронный документооборот.

В настоящий период общественное развитие переживает важный этап перехода от индустриального общества 20 века к информационному «цифровому обществу» 21 века. Это время, когда коммуникационные и информационные технологии оказывают существенное влияние на все сферы общества, в том числе на мировую экономику. Среди значимых тенденций ее нового этапа развития следует отметить стремительное расширение сфер интернет-бизнеса, создание глобальных информационно-финансовых центров, формирование мировых мобильных коммуникационных сетей связи, что в значительной степени меняет ее характер и позволяет констатировать формирование «цифровой международной экономики».

Основные векторы развития концепции «цифрового общества» были определены на встрече в верхах под эгидой ООН, проходившей в Женеве 10-12 декабря 2003 года. Ее участники – представители 176 стран, в том числе и Россия, приняли Декларацию принципов и План действий по его формированию. Эти документы нацеливают мировое информационное сообщество на расширение сотрудничества в сфере информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), внедрение их в практику, как международной, так национальной экономики, где они становятся инновационно-стимулирующей силой экономического развития на долгие годы.

Вместе с тем, на этот сложный процесс влияют различные факторы, в том числе и те, которые снижают его динамику. Среди них не только «цифровой разрыв» между странами, но и сохраняющаяся волатильность, как глобального хозяйства в целом, так и международных экономических отношений в частности, доминантой которых является мировая торговля.

Сейчас она переживает не самые лучшие времена, что обусловлено рядом причин, в том числе:

- во-первых, продолжающимся кризисом еврозоны;
- во-вторых, эскалацией конфликтов на Ближнем Востоке и в Африке;
- в-третьих, трансформацией геоэкономической и геополитической ситуации на глобальных ресурсных рынках;
- в-четвертых, усилением тенденций изоляционизма, когда страны в трудных экономических условиях стараются защищать свои национальные рынки, а не двигаться в направлении либерализации мирового товарооборота;
- в-пятых, отсутствием необходимого уровня унификации и развития электронно-коммуникационного сопровождения транспортно-логистических операций по всем видам используемого транспорта;
- в-шестых, сохранением таможенно-административных барьеров трансграничного перемещения товаров и услуг и других.[1]

Очевидно, что и применительно к реализации мер, направленных на повышение эффективности участия в международных экономических и торговых отношениях, как нацио-

нальной экономики в целом, так и отдельных отечественных предприятий, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность (ВЭД), их таможенному и налоговому обеспечению придается особое значение.

В этой связи рассмотрение различных аспектов «цифровой составляющей» этого процесса как одной из ключевых тенденций развития глобальной экономики, на наш взгляд, представляется актуальным. Оно также детерминировано, с одной стороны, – трансформацией таможенных органов, технологий и принципов совершения ими таможенных операций, с другой, - оптимизацией процесса взаимодействия таможенных органов с налоговыми и другими контрольными органами по администрированию таможенного налогообложения ВЭД.

Воздействие технологического фактора на деятельность таможенных органов характеризуется комплексной автоматизацией и информатизацией всех направлений таможенного администрирования, включая упрощение и ускорение таможенных процедур. Это предусматривает повсеместное внедрение и развитие процесса предварительного информирования участниками ВЭД таможенных органов о ввозимых и вывозимых товарах, электронного декларирования грузов и транспортных средств.

Что касается предварительного электронного информирования, то Федеральная таможенная служба Российской Федерации (ФТС РФ) с 2009 года начала реализовывать Концепцию системы предварительного информирования таможенных органов РФ в автомобильных пунктах пропуска. А уже 21 мая 2010 года в целях обеспечения эффективного функционирования Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана, увеличения товарооборота между ними и сокращения времени нахождения транспортных средств в пограничных пунктах пропуска, главами правительств его стран-участниц было подписано «Соглашение о представлении и об обмене предварительной информации о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза».

С 17.06.2012 года вступило в силу Решение Комиссии Таможенного союза «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом».[2]

За этот период время нахождения товаров и транспортных средств в международных автомобильных пунктах пропуска сократилось на треть. По статистике ФТС РФ 98 % предварительной электронной информации предоставляется в таможенные органы РФ до прибытия автомобильного транспортного средства в пункт пропуска, а 2 % в течение двух часов непосредственно в момент прибытия в пункт пропуска.[3]

В данное время ФТС РФ, в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства, ведет активную деятельность по внедрению процесса предварительного электронного информирования на других видах транспорта: железнодорожном, воздушном и морском.

Так, при международных железнодорожных перевозках, в результате взаимодействия с таможенными службами стран-участниц Таможенного союза (ТС), специалистами ОАО «РЖД» и железных дорог Беларуси и Казахстана подготовлено Решение Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) «О введении обязательного предварительного информирования о товарах и транспортных средствах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза», которое вступает в силу с 01.10.2014 года.[4]

Весьма важным является и то, что это будет способствовать эффективной работе формируемой в рамках Союзного государства России и Белоруссии, а теперь и Единого экономического пространства (ЕЭП) трех стран: России, Белоруссии и Казахстана, - ОАО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК). Она создается совместными усилиями ОАО «Российские железные дороги», АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» и Белорусской железной дорогой. Эта компания станет не только действенным инструментом реализации транзитного потенциала стран-участниц ЕЭП, но и ключевым участником контейнерного рынка грузоперевозок на маршруте Европа-Азия, целью

которого является обеспечение сквозной информационно-транспортной технологии контейнеропотока по принципу «одного окна».

Согласно имеющемуся бизнес-плану, общий грузопоток ОТЛК к 2020 году превысит 4 млн ДФЭ (ДФЭ - единица измерения, эквивалентная размерам ISO-контейнера длиной 20 футов – 6,1 м).

При этом дополнительный доход национальных железнодорожных компаний от использования инфраструктуры ОТЛК к 2020 году составит около 1,6 млрд. долларов. Согласно расчетам кумулятивный вклад в ВВП стран ЕЭП к тому же году достигнет 11,3 млрд. долларов, в том числе для России – 5 млрд., Казахстана – 5,3 млрд. и Белоруссии – 1 млрд. долларов.[5]

Дата нормативно-правового введения обязательного предварительного электронного информирования при осуществлении международных воздушных перевозок, будет определена по результатам анализа реализации пилотного проекта использования стандарта «E-Freight» в РФ, старт которому был дан в 2007 году.

Его основой является технология, разработанная и внедряемая Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA), на которую уже перешли ведущие грузовые авиаперевозчики различных стран. Согласно планам IATA сеть покрытия «E-Freight» грузовых международных авиаперевозок составит в 2015 году 100 % (табл.) [6].

Показатели внедрения «e-freight»

Годы	Покрытие авиамаршрутов, в %	Кол-во стран-участниц	Кол-во международных аэропортов	Кол-во авиакомпаний	Кол-во международных экспедиторов
2011	12	57	140	69	250
2012	20	70	168	93	420
2013	40	80	186	103	750
2014	65	80	186	103	1050
2015	100	80	186	103	1050

Переход к обязательному электронному информированию на морском транспорте предусмотрено осуществить в 2014-2015 годах. Но уже в мае 2011 года на Дальнем Востоке начался эксперимент по его применению.

Так, таможенные посты Находкинской, Владивостокской, Сахалинской, Магаданской и Хасанской таможен были подключены к специальному порталу «FILL-BILL», который предназначен для организации информационного взаимодействия различных участников ВЭД, а также предоставления предварительной электронной информации в таможенные органы.

Кроме того, во всех морских портах РФ за счет добровольного применения участниками ВЭД цифровой процедуры предварительного информирования, широкое распространение получило бескомиссионное оформление морских судов. Оно позволяет таможенным органам оформлять до 70 % международных морских перевозок без выхода их должностных лиц на борт морского судна.

Наличие предварительной электронной информации дает возможность таможенному органу еще до прибытия судна в порт:

- принимать решения о его документальном контроле без выхода должностных лиц таможенных органов на борт судна;
- проводить контроль установленных запретов и ограничений на ввоз ряда товаров;
- определять перечень товаров, подлежащих санитарно-карантинному, фитосанитарному, карантинному контролю и ветеринарному надзору;

• принимать решение о разрешении выгрузки судна до начала совершения таможенных операций прибытия;

• осуществлять предварительный выбор объектов для осуществления радиационного контроля;

• применять процедуру таможенного осмотра с использованием инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК), как мобильных, так и стационарных, а также выполнение иных необходимых таможенных действий.

Например, в портах Черноморского региона доля морских судов, в отношении которых использовалась предварительная информация о ввозимых товарах, составила 89 %. Это позволило, согласно данным мониторинга Южного таможенного управления ФТС РФ, уменьшить время совершения таможенных операций непосредственно на борту судна с 96 минут до 35 минут при документальном контроле, осуществляемом без выхода на борт морского судна.

Другим актуальным фактором инновационно-цифровой оптимизации взаимодействия участников ВЭД с таможенными, налоговыми и другими федеральными органами, является электронное декларирование (ЭД) товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу РФ.

Проведенный ретроспективный анализ этого процесса, на наш взгляд, дает основание сделать ряд следующих выводов.

• Во-первых, его началом можно считать 25.11.2002 года, когда на Каширском таможенном посту была оформлена первая электронная таможенная декларация.

• Во-вторых, объем оформленных участниками ВЭД электронных таможенных деклараций в период с 2002 года по 2008 год было незначительным.

• В-третьих, осуществление электронного декларирования в тестовом режиме производилось преимущественно с использованием технологии ЭД-1 – по специальным выделенным каналам связи участников ВЭД с таможенными органами.

• В-четвертых, низкий уровень информационно-технической оснащенности таможенных органов сдерживал темпы электронного декларирования товаров, а также препятствовал внедрению новых способов его реализации.

Только в сентябре 2008 года была выпущена первая электронная таможенная декларация по технологии ЭД-2 – по каналам Интернет. В начале 2010 года количество деклараций, выпущенных по этой технологии, составляло чуть больше двух процентов.

• В-пятых, завершившийся в 2010 году этап обеспечения технической готовности всех таможенных органов к применению технологии ЭД-2, позволил резко увеличить общий объем электронного декларирования товаров.

Так, к концу 2010 года уже более 50 % таможенных деклараций, подавалось участниками ВЭД в электронном виде (Рис.1).[7]

• В-шестых, значительно расширился спектр применяемых технологий электронного взаимодействия участников ВЭД с таможенными органами.

Например, часть из них имеет собственное программное обеспечение этого процесса, которое аттестовано Центральным информационно-техническим таможенным управлением и позволяет работать с ЕАИС таможенных органов;

• часть пользуется услугами информационных операторов, через которых они подают электронные декларации в таможню;

• часть использует специальный информационный ресурс ФТС РФ – портал электронного декларирования.

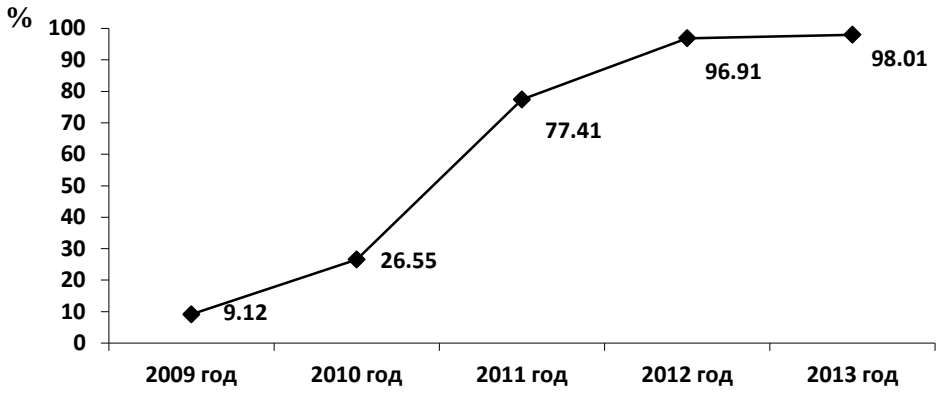


Рис. 1 Динамика процесса электронного декларирования товаров

Вместе с тем, повсеместное внедрение и дальнейшее совершенствование процедур предварительного электронного информирования и электронного декларирования товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу России, Таможенного союза и ЕЭП, повышает значимость такого фактора таможенно-налогового администрирования ВЭД как электронное взаимодействие причастных к этому процессу различных федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ).

Прежде, при использовании бумажных носителей, должностные лица таможенных органов последовательно сверяли сведения, заявленные участником ВЭД в таможенной декларации, со сведениями, указанными в транспортных, коммерческих и иных сопроводительных и прилагаемых документах.

Теперь таможенными органами при осуществлении таможенного контроля реализуется политика, направленная на смещение акцента с истребования документов от участника ВЭД на максимальное использование различных баз данных и сведений, сформированных как самими таможенными органами, так и получаемыми из других федеральных органов.

Для этих целей во всех таможенных органах ФТС РФ разработана и внедрена автоматизированная система формирования, ведения и использования базы данных разрешительных документов (АС «БДРД»). Она содержит сведения, получаемые из ФОИВ в рамках действующих с ними соглашений.

Кроме того, для организации оперативного электронного межведомственного взаимодействия по государственным функциям ФТС РФ разработаны соответствующие технологические карты межведомственного взаимодействия (ТКМВ), предусматривающие передачу данных от ФОИВ через единую систему межведомственного электронного взаимодействия посредством электронных сервисов. Из имеющихся 32 ТКМВ – 25 с заинтересованными ФОИВ.

Техническая реализация ТКМВ позволила таможенным органам организовать эффективную работу не только с Ространснадзором, Россельхознадзором, Роспотребнадзором, Росавтодором, но и использовать информацию, получаемую от таможенных служб иностранных государств, а также сведения из других организаций в рамках двухсторонних соглашений, в том числе с Центральным банком Российской Федерации, Федеральной налоговой службы Российской Федерации (ФНС РФ), что особенно важно для целей таможенного налогообложения ВЭД.

Представляется уместным и объективно необходимым отметить активизацию процесса повсеместного внедрения электронного документооборота в практику деятельности ФНС РФ.

Так, администрирование таможенных платежей во ВЭД, значительную часть которых, наряду с таможенными пошлинами, составляет налог на добавленную стоимость (НДС), обуславливает необходимость обеспечения, с одной стороны, – эффективного электронного взаимодействия таможенных и налоговых органов, с другой, – представления в налоговые органы участниками ВЭД бухгалтерской и налоговой отчетности, включая декларации по НДС, в электронном формате по телекоммуникационным каналам связи (ТКС).

Причем, требование о том, что налогоплательщики декларации по НДС с 01.01.2014 года должны представлять в налоговые органы исключительно в электронном виде, введено Федеральным законом № 134-ФЗ от 28.06.2013 года [8].

Несомненным, на наш взгляд, является тот факт, что расширение спектров применения электронного документооборота в налоговой сфере, позволяет реализовать такие факторы оптимизации налогового администрирования ВЭД как:

- сокращение времени и затрат участников ВЭД на подготовку и представление налоговой отчетности с 290 часов в год до 150 часов.

Это один из ключевых показателей, приведенных в исследовании Всемирного банка и Международного валютного фонда «Doing Business», по которому Россия пока не может занять в мировом рейтинге более высокое место, чем 105 из имеющихся 160.

- пресечение противоправной деятельности «фирм-однодневок» и вывода ими налоговой базы за пределы страны;
- упрощение и транспарентность порядка документального подтверждения правомерности применения участниками ВЭД нулевой ставки НДС в электронном виде;
- устранение случаев необоснованного возмещения НДС за счет более широкого применения налоговыми органами многоаспектного экономико-правового анализа экспортно-импортных операций участников ВЭД.

В качестве одного из положительных примеров подобной практики может служить результат рассмотрения апелляционной жалобы в ФНС РФ, в которой оспаривался отказ налогового органа в применении налогоплательщиком ставки НДС 0 % в отношении транспортной услуги по перевалке груза, оказанной им в иностранном порту [9].

- повышение эффективности взаимодействия налоговых органов и налогоплательщиков-участников ВЭД, а также более широкое использование инновационных информационно-коммуникативных технологий в практической деятельности российских предприятий и организаций.

Сейчас налогоплательщик может направлять в налоговую инспекцию не только налоговые декларации в электронном виде по ТКС, но и иные другие документы, представление которых предусмотрено Налоговым кодексом РФ. В свою очередь налоговая инспекция может направлять налогоплательщику в электронном виде 21 документ.

Очевидно, что повышение уровня эффективности цифрового администрирования ВЭД, включая его таможенно-налоговую составляющую, а также повсеместного использования электронного документооборота во взаимодействии участников ВЭД с федеральными органами исполнительной власти, будет способствовать как развитию национальной экономики, так и ее успешной интеграции в систему глобальной цифровой экономики.

Литература

1. Курников Е.В. Таможенное администрирование трансграничных товаропотоков глобальной экономики //Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2013. № 4. С. 65.

2. По данным Комиссии Таможенного союза //Режим доступа http://www.tsouz.ru

3. Ускорение и упрощение //Таможня. 2013. № 13. С. 8.

4. По данным Евразийской экономической комиссии // Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/

5. «Железные» тарифы для железных дорог //Союзное вече. 2014. 12 марта.

6. Курников Е.В. Инновационные детерминанты участия России в глобальном таможенно-транспортном логистическом процессе //Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2012. № 4. С. 68.

7. По данным ФТС РФ. //Режим доступа: http://www.customs.ru

8. Федеральный закон № 134-ФЗ от 28.06.2013 года «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части противодействия незаконным финансовым операциям» //СПС Консультант плюс.

9. Налогообложение услуг по перевалке грузов в иностранном порту // Налоговая политика и практика. 2013. № 11. С. 52.

УДК 342.553:556(470+571)

Харитонов Г.Б.

Совершенствование государственного и муниципального управления водопользованием в России

В статье рассматриваются направления совершенствования управления водопользованием России, организационно-экономическая составляющая этого процесса, предлагаются возможные пути решения проблемы.

Ключевые слова: управление водопользованием, организационный и экономический механизм, плата за водопользование, децентрализация управления, бассейновый принцип управления.

Управление водопользованием представляет собой важную часть в области взаимодействия общества и природы и является одной из наиболее сложных проблем природопользования.

Совершенствование системы управления водопользованием в современных условиях основывается на необходимости государственного регулирования водопользования, которое сформирует соответствующую систему государственного управления, обеспечивающую достижение целей и решение задач по соблюдению интересов общества в справедливом распределении водных ресурсов, необходимых условий и пропорций их использования. Такой подход к организации управления использованием и охраной водных ресурсов, ведущая роль в котором отводится государству, характерен для всех развитых стран.

Как отмечают Игнатова Т.В., Черкасова Т.П., «центральным элементом современного этапа развития страны и ее регионов является создание условий, позволяющих с максимальной эффективностью использовать природные богатства региона в интересах его экономического развития. Наиболее рациональным путем перехода и стимулирования посткризисного экономического роста национальной экономики является ресурсосберегающий тип развития [1, с. 111].

Нормативные акты и нормативно-методическая документация служат основой отношений между различными органами управления и водопользователями. Совершенствуя нормативно-методическую базу водопользования, необходимо подходить к ней как к целостной системе, отражающей количественные, качественные и структурные связи водных отношений. При этом водное законодательство, определяющее правовое поле управления водными ресурсами, формируется и совершенствуется постепенно [1, 2, 3].