

Модель инновационного исследования по управлению рисками в условиях развития таможенной сферы

Стафеева Наталья Петровна

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)
Аспирант кафедры макроэкономического регулирования
pitosha90@yahoo.com

РЕФЕРАТ

В статье рассмотрена модель инновационного исследования в области risk management по курсу увеличения безопасности цепочек поставок товаров в рамках таможенных систем, в том числе и с точки зрения управления рисками при организации рабочей среды таможенной службы и выстраивания взаимодействия с околотаможенной сферой, что позволит создать благоприятную инновационную среду в таможенной логистике.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

инновация, политика, конкуренция, риск, система управления рисками, таможня, бизнес, логистика, контроль, программное обеспечение, моделирование, утечка умов, кадры, компетенция, обучение

Stafeeva N. P.

Model of Innovation Research on Risk Management in the Conditions of Development of the Customs Device

Stafeeva Natalya Petrovna

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)
Graduate student of the Chair of Macroeconomic Regulation
pitosha90@yahoo.com

ABSTRACT

In article author show the innovative project on risk management, which include the rate towards increase safety of supply chain, the organization of working environment and the forming interaction with participants of foreign economic activity for creation favorable innovative environment.

KEYWORDS

innovation, political, competition, risk, system of risk management, customs, business, logistic, control, software, modeling, brain drain, personnel, competence, training, interaction

В настоящее время активно идет процесс формирования новой модели глобализации и соответствующей ей модели протекционизма, в соответствии с которой на первый план выходят региональные (межстрановые) объединения свободной торговли. В этих условиях динамика валютных курсов становится более мощным инструментом защиты рынков, чем таможенные тарифы, а вместо защиты своей таможенной территории приоритетным интересом государства становится защита генерируемых национальным бизнесом цепочек добавленной стоимости [2, с. 12].

Сегодня таможенные органы, как фискальный и правоохранительный блок государства, сталкиваются с проблемой несовершенства и неактуальности сложившейся организационной схемы работы, которая характеризуется повышенными рисками.

Актуальность темы данной статьи обусловлена тем обстоятельством, что в настоящее время практически отсутствуют комплексные исследования, посвященные не столько проблемам управления рисками в цепях поставок, сколько отслеживанию шумовых факторов внутри системы и в околотаможенной среде, позволяющих получить единую рисковую картину и построить профиль риска при внедрении инновационных проектов в таможенной сфере.

Целями настоящего исследования являлись:

- анализ факторов риска, встречающихся при организации администрирования не только таможенной деятельности, но и околотаможенной среды;
- выявление факторов, влияющих на положительную и негативную динамику развития сфер управления рисками, логистики, таможенной службы и предприятий, чья деятельность ориентирована на внешние рынки;
- обзор состояния логистики Российской Федерации и предоставляемых возможностей развития инновационной сферы в государственном управлении, в том числе в сфере регулирования внешнеэкономической деятельности (ВЭД);
- разработка технологической карты мультимодальной перевозки, позволяющей оптимизировать риски таможенных операций.

В соответствии с целями исследования решались следующие задачи:

- анализ положения Российской Федерации на мировом рынке логистики;
- разработка единой системы рисков, включающих три направления: поставка товара, внутренняя организация управления и взаимодействие с участниками ВЭД;
- выявление факторов, наиболее благоприятно влияющих на создание инновационной среды в таможенной службе;
- выявление ключевых проблем предметной области исследований.

Как известно, в каждой стране менеджмент имеет свое национальное лицо, свои отличительные особенности, во многом продиктованные психологией народа, его национальными традициями и вполне объективен «закон соответствия модели национального менеджмента национальному менталитету» [1]. Каждая страна имеет свои специфические особенности и в формировании инновационной экосистемы, но существует несколько общих моделей формирования и реализации инновационной политики государства.

В настоящее время инновационная политика в России приближается к азиатской модели страны-игрока, расходующей относительно большие средства на адресную поддержку инновационных проектов и оставляющей на потом формирование благоприятной для инноваций среды.

Странами-лидерами инновационных рейтингов и членами (партнерами) ОЭСР являются США, Швейцария, Великобритания, Финляндия, Япония, Швеция, Дания, Германия, Сингапур, Франция. Россия в этих рейтингах занимает 30-е место из 40, наряду с Польшей и Словенией¹. Разомкнутость инновационной системы России приводит к низкой результативности НИОКР; инвестиции государства в человеческий капитал и развитие венчурного рынка работают преимущественно на конкурентоспособность других стран, и Россия, тем самым, представлена только в низкододанных сегментах инновационной цепочки добавленной стоимости.

Анализируя список стран-лидеров инновационных рейтингов, становится очевидной следующая закономерность: почти все страны целевого списка являются «отличниками» в слоях институтов и рынков, «хорошистами» — в слоях знаний, культуры, инфраструктуры и финансирования фундаментальных исследований, но остаются совершенными «двоечниками» в слое финансирования коммерческих проектов. Относительно нашей страны можно утверждать следующее: Россия яв-

¹ Национальный доклад об инновациях в России 2015.

ляется абсолютным «отличником» адресного государственного финансирования коммерческих инновационных проектов, но при этом имеет неразвитую инновационную среду¹.

Тема инновационной экосистемы государства является слишком объемной, в связи с чем сконцентрируем внимание только на направлении развития логистики страны в разрезе таможенной среды, лежащей в плоскости одного из вызовов инновационного развития — недостаточно эффективное государственное управление.

Анализируя современное положение Российской Федерации на международной арене в рамках программы Ведение бизнеса 2016, группа Всемирного банка поставила нашу страну по направлению «Международная торговля» на 170-е место из 189 в рейтинге среди других стран (по данным за 2015 г. — место в рейтинге 169-е)².

Такое положение отвечает исследованию следующих индикаторов:

- время на экспорт: пограничный и таможенный контроль (часы);
- стоимость экспорта: пограничный и таможенный контроль (долл.);
- время на экспорт: оформление документов (часы);
- стоимость экспорта: оформление документов (долл.);
- время на импорт: пограничный и таможенный контроль (часы);
- стоимость импорта: пограничный и таможенный контроль (долл.);
- время на импорт: оформление документов (часы);
- стоимость импорта: оформление документов (долл.).

Время и стоимость пограничного и таможенного контроля включает временные и денежные затраты на соблюдение требований пограничного и таможенного контроля (получение, подготовку и сдачу документов в ходе прохождения пограничного и таможенного контроля, таможенных операций и таможенного контроля в порту и на границе). Время и стоимость оформления документов включает затраты, связанные с подготовкой, оформлением, получением, предъявлением документов, а также их предоставлением.

Рассмотрим параметры по представленным показателям для Москвы, Санкт-Петербурга, Европы и Центральной Азии (табл. 1).

Исходя из представленных данных, можно говорить о завышенной стоимости сегментов логистики нашей страны, связанных с таможенным и пограничным контролем, при высоких временных издержках. Это могут себе позволить исключительно крупные игроки ВЭД, а малые и средние предприятия терпят крах, результатом которого становится отдаление России от развития и поддержки малого и среднего бизнеса как основы для повышения инновационной активности.

С 2014 г. Россия вступила в эпоху импортозамещения, протекционизма, опоры на собственные информационные массивы, т. е. переключились с платформы «интеграция» на платформу «суверенизация» в рамках ЕАЭС, тем самым получив нечеткую позицию в будущей картине мира: рыночная позиция? конкурентное преимущество? целевая траектория развития?

В настоящее время интересы государства и бизнеса столкнулись лбами из-за высокой стоимости некачественных услуг при сложившемся уровне цен на нефть и стоимости иностранной валюты, которая является базовой единицей заключенных внешнеторговых контрактов. Что происходит с логистикой? Сможет ли данная область стать конкурентоспособной на международном уровне? Какие факторы могут усилить сегмент, связывающий Россию с мировым рынком?

Краеугольные камни фундамента — опоры, на которых стояла строящаяся таможенная логистическая система, были представлены Рамочными стандартами безопасности и облегчения мировой торговли: гармонизация электронной пред-

¹ Там же.

² Doing business/Оценка бизнес регулирования. URL: <http://www.russian.doingbusiness.org>

Сравнительный анализ количественной характеристики индикаторов

Наименование индикаторов	Москва	Санкт-Петербург	Европа и Центральная Азия
Время на экспорт: пограничный и таможенный контроль (часы)	96	96	28
Стоимость экспорта: пограничный и таможенный контроль (долл.)	1125	1125	219
Время на экспорт: оформление документов (часы)	43	43	31
Стоимость экспорта: оформление документов (долл.)	500	500	144
Время на импорт: пограничный и таможенный контроль (часы)	96	96	23
Стоимость импорта: пограничный и таможенный контроль (долл.)	1125	1125	202
Время на импорт: оформление документов (часы)	43	43	27
Стоимость импорта: оформление документов (долл.)	500	500	108

Составлено автором.

варительной информации; последовательность подхода к вопросам управления рисками; взаимодействие с таможенными администрациями других стран; взаимодействие с бизнес-структурой.

В настоящее время ни одна из этих опор не функционирует полностью, а негативная картина состояния логистики, как пазл, складывается из следующих элементов:

- увеличение временных издержек;
- попадание в область рискованной поставки около 70%¹;
- устаревание комплексных программных средств, установленных на автоматизированных рабочих местах должностных лиц;
- снижение скорости совершения таможенных операций и таможенного контроля;
- низкий уровень взаимодействия с участниками ВЭД;
- слабая система профессионального обучения и дополнительного профессионального образования должностных лиц таможенных органов²;
- введение пороговой низкой таможенной стоимости;
- низкий уровень интеграции баз данных государственных контролирующих органов в единую систему;
- распространенное влияние теории «классной доски»³;
- отсутствие благоприятной среды для внедрения и развития инноваций.

¹ По результатам анализа баз данных таможенных органов, функционирующих на базе многосторонних автомобильных пунктов пропуска.

² Здесь и далее подразумевается система развития профессиональных качеств и повышение квалификации принятых на государственную службу должностных лиц.

³ Р. Коуз: «То, что изучается, является системой, которая живет в умах экономистов, а не в действительности. Я назвал этот результат теорией «классной доски».

Рассматривая проблемное поле логистики в разрезе функционирования таможенной и околотаможенной сфер, можно выделить три группы рисков.

1. Экзогенные риски, завязанные на транспортно-логистическом кластере.
2. Эндогенные риски, базирующиеся на внутренних аспектах таможенной сферы, включая ее слабые стороны и недостатки.
3. Узкопрофильные риски, связанные с выявлением рисков поставок.

Для современной системы управления рисками (СУР), внедренной в деятельность таможенной службы России, актуальна только третья группа риска, т. е. вся работа системы направлена исключительно на выявление рисков поставок, которые могут принести экономический ущерб государству.

Основными функциями, направленными на построение СУР, являются выявление, анализ, разработка и оценка с последующей корректировкой областей риска и сценариев применения риска, платформой для выполнения которых стал статистический метод, требующий качественной работы по ведению баз данных.

В соответствии с таможенным законодательством Российской Федерации, таможенный контроль должен быть выборочным с высокой степенью попадания в поставку высокого риска.

Этот принцип обусловлен необходимостью снижения барьеров ВЭД, уменьшения временных и финансовых издержек, разгона и отладки логистического механизма, но при этом требует от исполнителей высокой степени подготовки как в теоретическом (высокий уровень знаний в области таможенного дела), так и в практическом плане (аналитическое мышление, возможность сопоставлять накопленный опыт и предложенную статистическую информацию).

Для того чтобы лучше понять функционирование СУР на практике, а соответственно, и организацию цепочки поставок в целом, необходимо обратиться к сетевой модели, отражающей механизм мультимодальной перевозки с возможными проявлениями возмущающих воздействий (рис. 1).

Предложенная модель описывает мультимодальный логистический коридор «Порт погрузки в иностранном государстве — таможенный пост, функционирующий на базе многостороннего пункта пропуска (МАПП) — таможенный пост назначения», предполагающий интегрированную логистику порта, склада, таможи, перевозки, околотаможенных операций с присутствием «шумовых» факторов.

В соответствии с ранее выделенными группами рисков, «шумовые» факторы можно подразделить следующим образом.

1. Внешние (экзогенные) риски — риск полной или частичной утраты товара, задержка доставки, риск организации «черных» и «серых» схем, риск изъятия товара в рамках дела об административном правонарушении либо уголовного преступления, риск подмены товара при транзитной перевозке, коррупционные риски и другие.
2. Внутренние (эндогенные) риски — риск сбоя работы КПС, риск выпуска товара высокого либо среднего риска, слабое взаимодействие с участниками ВЭД и функциональными отделами таможи, ухудшение морально-психологического климата, коррупционные риски и другие.
3. Узкопрофильные риски — риски на поставки, подпадающие под неблагоприятные шумовые индикаторы, выделенные по результатам анализа товаропотока. В основном критерии выставляются на такие данные, как «перевозчик», «страна отправления», «код товара», «стоимость».

Процесс управления рисками в таможенной среде, являющейся одним из звеньев интегрированной логистической платформы, в основном ориентирован на узкопрофильные риски. То есть выделен коридор «шума», представляющий узкое направление по выявлению поставок, содержащих предметы правонарушений, преступлений, санкционную категорию товаров.

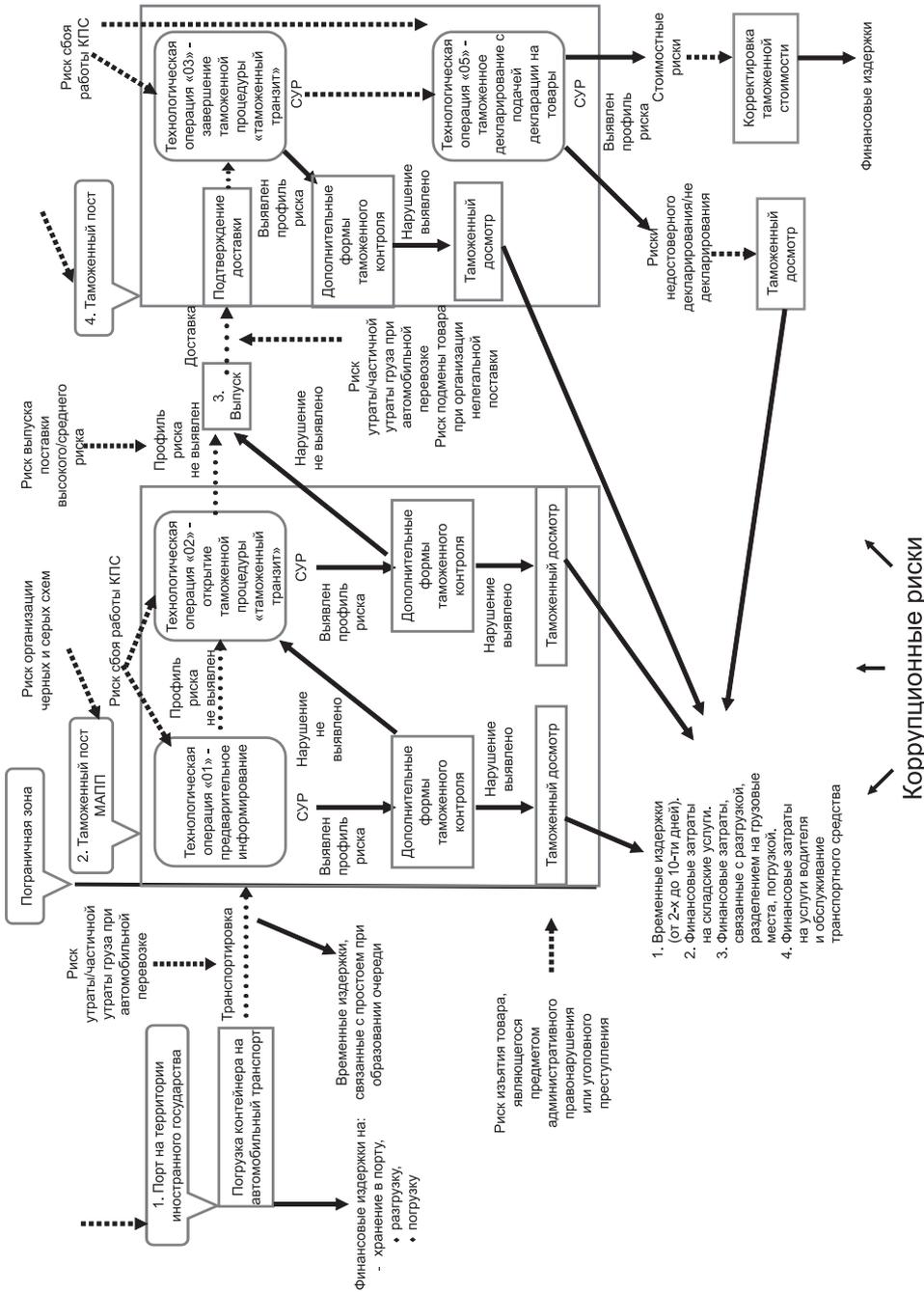


Рис. 1. Модель мультимодальной перевозки [3]

Анализируя результаты фактических форм таможенного контроля, осуществленных за I квартал 2016 г. на таможенном посту МАПП Торфяновка, можно выделить основные характеризующие признаки риска высокого уровня.

1. Перевозчики, которые многократно являлись нарушителями таможенного законодательства.
2. Категория товара, относящегося к дорогостоящей и конкурирующей на внутреннем рынке группе: товары для спорта (велосипеды, тренажеры, инвентарь); товары для детей (коляски, игрушки); запасные части; медицинские товары (костыли, ходунки, инвалидные коляски, инфузионные системы); одежда и обувь.
3. Страна отправления/происхождения, к которым в основном относятся оффшорные зоны и страны Прибалтики.

На современном уровне развития логистики, занимающей 90-е место по рейтингу LPI¹, при поставках рискованной категории товаров участники ВЭД получают синергетический эффект за счет сокрытия части товаров, путем игры с разницей между весом нетто и брутто, пересортировки товаров в сборных грузах, занижения цены единицы товара, что приводит к организации серых схем, наносящих экономический ущерб при ожесточенном предложении и избыточном спросе, порождающих ценовой демпинг.

Подобные факторы отдалают развитие интегрированных цепочек поставок, предполагающих:

- для товаров с низкой добавочной стоимостью — эффективные по ценовому фактору услуги, наличие долгосрочных стратегий пополнения активов;
- для товаров с высокой добавочной стоимостью — гибкость предоставляемых услуг, прозрачность и информативность, чувствительность на изменение спроса, надежность.

Все вышеперечисленное обуславливает и развитие рынка логистических услуг, предполагающего:

- внедрение новых технологий (IT-комплекс, роботизация, новые формы торговли, цифровые технологии) и увеличение конкурентоспособности, под которой в данном случае понимается развитие следующих направлений: поиск новых логистических решений; изменение форм и географии доставки;
- сокращение сроков комплектования заказа и доставки;
- фокус на обеспечение надежности и сохранности; предложение интегрированного продукта/сервиса;
- спрос на новые услуги; осуществление мелкого ремонта для ускорения логистики возврата.

В данном контексте ключевой проблемой является управление рисками при недостатке информированности и профессиональной компетенции, что влечет за собой отсутствие системы управления внутренними рисками, возникающими в коридоре «прибытие на таможенную территорию — выпуск товаров в соответствии с заявленной таможенной процедурой» [4].

Почему важна не только регламентированная Приказом ФТС России от 20.05.2016 № 1000 система управления рисками, а требуется развитие как эндогенных, так и экзогенных составляющих по направлению управления рисками?

В настоящее время имеют место два негативных фактора: отсутствие надлежащего контроля за действиями и психофизическим состоянием подчиненных должностных лиц; формальная организация взаимодействия с участниками ВЭД.

Наличие этих факторов приводит к следующим нежелательным последствиям.

1. Пораженность личного состава, которая выражается в слабой организации таможенного контроля, ошибках при совершении таможенных операций, отсутствии желания профессионально развиваться.

¹ Logistics Performance Index. URL: <http://www.lpi.worldbank.org>

2. Медленное развитие логистических факторов участников ВЭД, которые привлекают на работу некомпетентных в таможенной сфере работников, используют дешевые некачественные аутсорсинговые услуги, не обеспечивают надлежащую сохранность и гарантию доставки груза, стараются обойти законодательные стороны их деятельности, поскольку путь организации крупных комплексов, обеспечивающих все стороны логистики и направление которых завязано на привлечении средних и мелких игроков, являющихся платформой для внедрения инновации, приносит прибыль в будущем, а не сиюминутную выгоду.

Подводя итог, можно следующим образом представить модель инновационного исследования управления рисками в условиях развития таможенной сферы:

- *фундамент* — ветвь логистики государства, содержащая таможенную среду;
- *каркас* — совокупность трех видов риска, которые имеют место при развитии таможенной службы с ориентацией на ключевые проблемные факторы и перспективные опоры для создания благоприятной инновационной среды.

Литература

1. Куклина Е. А. Государственная поддержка инноваций в контексте модели национального менеджмента // Управленческое консультирование. 2013. № 9. С. 11–21.
2. Медведев Д. Новая реальность: Россия и глобальные вызовы // Вопросы экономики. 2015. № 10. С. 5–29.
3. Стафеева Н. П. Автоматизация системы управления рисками логистических потоков в области таможенного дела на базе современных информационных технологий, с внедрением моделирования // Государство и бизнес. Современные проблемы экономики : Материалы VIII Международной научно-практической конференции (Т. 4). СПб., 2016. С. 141–145.
4. Стафеева Н. П. К проблеме совершенствования таможенных операций в Российской Федерации // Проблемы и пути социально-экономического развития: город, регион, страна, мир: VI междунар. науч.-практ. конф.: сб. ст. / под общ. ред. В. Н. Скворцова; отв. ред. Н. М. Космачева. СПб. : ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2016. С. 122–125.

References

1. Kuklina E. A. *The state support of innovations in the context of model of national management* [Gosudarstvennaya podderzhka innovatsii v kontekste modeli natsional'nogo menedzhmenta] // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2013. N 9. P. 11–21. (rus)
2. Medvedev D. *New reality: Russia and global challenges* [Novaya real'nost': Rossiya i global'nye vyzovy] // Questions of economy [Voprosy ekonomiki]. 2015. N 10. P. 5–29. (rus)
3. Stafeeva N. P. *Automation of a control system of risks of logistic streams in the field of customs affairs based on modern information technologies, with introduction the modeling* [Avtomatizatsiya sistemy upravleniya riskami logisticheskikh potokov v oblasti tamozhennogo dela na baze sovremennykh informatsionnykh tekhnologii, s vnedreniem modelirovaniya] // State and business. Modern problems of economy. Materials of the VIII International scientific and practical conference (V. 4) [Gosudarstvo i biznes. Sovremennye problemy ekonomiki. Materialy VIII Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (T. 4)]. St. Petersburg, 2016. P. 141–145. (rus)
4. Stafeeva N. P. *On a problem of improvement of customs operations in the Russian Federation* [K probleme sovershenstvovaniya tamozhennykh operatsii v Rossiiskoi Federatsii] // Problem and a way of social and economic development: city, region, country, world: VI international and practical conference: collection of articles [Problemy i puti sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya: gorod, region, strana, mir: VI mezhdunar. nauch.-prakt. konf.: sb. st.] / under a general edition of V. N. Skvortsov; executive edition of N. M. Kosmachev. SPb: LSU of A. S. Pushkin [LGU im. A. S. Pushkina], 2016. P. 122–125. (rus)