

ально создавать новые рынки, а не постигать уже существующие, где крайне высока конкуренция. Россия должна стремиться масштабно внедрять инновационные технологии, опережая развитые страны, что прощеделать на неосвоенном месте. Инновационный сценарий развития экономики является прорывным в отличие от экстенсивного, но при этом связан с необходимостью структурных изменений в экономике.

Современные состояние инновационной деятельности в России далеко не в полной мере отвечает ожиданиям, связанным с формированием экономики инновационного типа, обеспечением динамичного устойчивого роста, повышением конкурентоспособности продукции и качества жизни населения, но все же тенденция к переходу на инновационные рельсы начинает постепенно прослеживаться в экономике России.

Литература

1. Буздалин А. Развитие инновационной составляющей экономики России: перспективы и роль экономической политики // «Интерфакс–Центр Экономического Анализа» и концерн Shell. – 33 с.
2. Краснов, Л.В. О внешнеэкономических ориентирах инновационной стратегии России в условиях глобализации // Л.В.Краснов, С.С. Алабян, В.В. Рогов, В.П.Шуйский – М.: ОМЭПИ ИЭ РАН.–2006. –290 с.
3. Нарышкин С.Е. Инновационная составляющая инвестиционных процессов // Инновации в экономике. –2009.– № 4. –С.15 - 18.
4. Сидорова Е.А., Сапир Е.В. Иностраннные инвестиции и их роль в формировании экономики знаний в России /Ярославль: Канцлер.– 2010. – 160 с.
5. Пилипенко И.В. «Кластерная политика в России: возможности реализации и конкурентоспособность регионов» // VIII Сократические чтения «Постиндустриальная трансформация старо-промышленных районов России». – М.: Эслан.–2011. – С. 177–211.
6. Проект стратегии инновационного развития России до 2020 года - Участие в глобальной инновационной системе [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.iip.ru/analytics/analiticheskie-materialy-ministerstva-ekonomicheskogo-razvitiya-rossiyskoy-federacii/proekt-strategii-innovacionnogo-razvitiya-rossii-do-2020-goda/uchastie-v-globalnoy-innovacionnoy-sisteme/>
7. Гриняев С. Эксперты ключевых технологиях развития мировой экономики [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.csef.ru/studies/society/projects/formatio-nof_innovative_system_in_russia/articles/975/
8. Внешнеторговый оборот России вырос в 2010 году. [Электронный ресурс] // Российская газета.–Ресурс доступа: <http://www.rg.ru/2011/02/17/oborot-anons.html>
9. Внешнеэкономическая стратегия Российской Федерации до 2020 года. [Электронный ресурс]. // Информационный портал Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли Санкт-Петербурга.
–Ресурсдоступа: <http://www.cedipt.spb.ru/foreigneconomic/materials/21591/>

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В ТАМОЖЕННОМ КОНТРОЛЕ

*М.Ю. Лазарева, Е.И. Дорохова
г.Белгород, Россия*

Экономическое развитие Российской Федерации в настоящее время невозможно без активной экспортно-импортной деятельности, без привлечения иностранных инвестиций. Внешнеэкономическая политика Российской Федерации направлена на интеграцию с мировой экономикой, активное включение в международную торговлю, которое предписывает соблюдение Российской Федерацией основных принципов Киотской конвенции. Реализация конвенционных начал, направленных на ускорение внешнеторгового оборота и создание условий, благоприятствующих законной торговле, ведет к снижению объемов таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации. При этом возрастает риск пропуска через таможен-

ную границу недеklarированных или недостоверно декларированных товаров, что может привести к снижению уровня экономической безопасности государства [3].

В силу этого особая роль по защите экономического суверенитета государства, обеспечению его экономической безопасности, по формированию доходной части федерального бюджета отводится таможенной службе как наиболее динамично развивающемуся органу государственного управления внешнеэкономической деятельностью (далее – ВЭД), своевременно и качественно обслуживающему ее участников.

Постоянная тенденция к увеличению внешнеторгового оборота и вместе с тем ограниченные возможности содержания таможенной службы требуют от таможенной службы постоянного совершенствования, заставляя искать оптимальные формы и механизмы осуществления своих функций.

Одной из наиболее значимых задач таможенных органов является контроль над соблюдением участниками ВЭД установленного порядка перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу. В то же время в свете вступления Российской Федерации в систему международных хозяйственных отношений соблюдение интересов участников экспортно-импортных операций также является важной частью государственной политики.

Эффективным механизмом, обеспечивающим удовлетворение интересов государства и участников внешней торговли при проведении таможенного контроля, в настоящее время выступает распространенная практически во всем мире система управления рисками в таможенном контроле (далее СУР) [1, с.95].

В Австрии в 1995 г. впервые в мире был создан стандарт по управлению рисками в таможенной службе. Многие страны прошли данный этап, и их практический опыт подтверждает эффективность использования в деятельности таможенных органов системы управления рисками, которая значительно ускорила движение грузов через таможни, сократив время оформления, и, самое главное, подняла конкурентоспособность своих национальных экспортеров и импортеров.

Многое из этого практического опыта может и должно войти в практику и законодательную базу российской таможни. Несмотря на то, что институту анализа и управления рисками в Таможенном кодексе Таможенного Союза посвящена только одна статья, она создала правовую предпосылку для активного внедрения системы управления рисками как в таможенной службе Российской Федерации, так и в других странах-участниках Таможенного Союза.

Одним из основных направлений внедрения СУР является реализация принципа выборочности при проведении таможенного контроля, что предполагает сокращение количества таможенных досмотров и их проведение лишь в случаях срабатывания профилей риска, прямыми мерами по минимизации которых определен таможенный досмотр, либо по заявлению декларанта, когда участнику ВЭД необходимо идентифицировать получаемый им товар [1, с.96].

Федеральная таможенная служба с целью организации таможенного контроля разрабатывает и направляет для применения в таможенные органы профили рисков, содержащие соответствующие указания о применении мер таможенного контроля. Ее внедрение в полном объеме позволит сократить таможенные досмотры ввозимых товаров до 10%, в отношении вывозимых товаров – до 8% без ущерба для безопасности государства.

Согласно 18 главе, 130 статье Таможенного кодекса Таможенного Союза система управления рисками основывается на эффективном использовании ресурсов таможенных органов для предотвращения нарушений законодательства при перемещении товаров через таможенную границу, т.е. представляет качественное содержание современного таможенного администрирования [3]. К таким ресурсам можно отнести профессиональный кадровый состав таможенных органов, технические средства таможенного контроля, таможенную инфраструктуру, информационные ресурсы.

Основными компонентами управления рисками являются таможенное инспектирование финансово-хозяйственной деятельности импортеров, таможенный досмотр товаров и транспортных средств, контроль правильности заполнения таможенных документов.

Принципы управления рисками, соответствующие мировой практике и положениям международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, под которыми понимается базисный принцип современных методов таможенного контроля, позволяют быстрее и качественнее проводить таможенный контроль без снижения эффективности его результатов.

Применение СУР в развитых таможенных администрациях мира показало, что в качестве информационной базы для выбора форм осуществления контроля могут использоваться не только сведения о товарных партиях, но и практика ведения деятельности лицами, вовлеченными в процессы внешнеторговой деятельности. В связи с этим появились необходимость субъектного подхода при организации таможенного контроля, результатом которого должно стать возможное отнесение участников ВЭД либо к группе риска, либо к категории добросовестных субъектов, в отношении которых вероятность нарушения таможенного законодательства наиболее мала. С этой целью таможенными органами используется технологическая схема, предусматривающая применение в процессе таможенного оформления и таможенного контроля двух видов коридоров: зеленого и красного. Если принято решение о направлении поданной декларации по зеленому коридору, то товар сразу, после уплаты таможенных платежей, выпускается в свободное обращение. При этом ускорение и упрощение процедур таможенного оформления достигаются за счет того, что выпуск товара осуществляется без сопроводительных документов и без проведения фактического досмотра. В случае принятия решения о направлении поданной декларации по красному коридору проводятся документальный контроль и полный или частичный досмотр товаров и транспортных средств.

В некоторых странах, например в Италии, используется технологическая схема желтого коридора, когда осуществляется документальный контроль и по его результатам принимается решение о необходимости проведения фактического досмотра. Выпуск товаров в свободное обращение в данном случае осуществляется после проведенной проверки и уплаты таможенных платежей. В настоящее время в Италии 74% товаров проходит по зеленому коридору, 19% – по желтому и 7% – по красному [2, с.405].

Практика применения таможенными службами стран – членом Всемирной таможенной организации (ВТО) системы управления рисками доказывает ее эффективность. Так, в таможене Дувра (Великобритания) досмотру подвергаются не более 3-4% товарных партий. Система управления рисками в Италии позволяет выявлять от 1 до 2% нарушений от общего объема декларирования при осуществлении проверки только 26% деклараций. Досмотр товаров и транспортных средств в США применяется крайне редко – в отношении 1 – 2% товаров [2, с.410].

По данным ВТО, применение подхода к таможенному контролю, основанного на методах управления рисками, позволит таможенным службам:

- сосредоточить внимание на областях повышенного риска и тем самым более эффективно использовать свои ресурсы;
- повысить возможности выявления таможенных правонарушений, а также участников внешней торговли и пассажиров, не соблюдающих требований таможенного законодательства;
- предоставить законопослушным участникам внешней торговли и пассажирам более благоприятные условия;
- ускорить торговлю и передвижения.

Таким образом, Таможенный кодекс Таможенного Союза предусматривает в качестве основы регулирования таможенного контроля принцип анализа и управления рисками, на основании которого должны выявляться товары, транспортные средства, лица и документы, подлежащие проверке, и определяться степень такой проверки.

Для таможенной службы система управления рисками является достаточно новым инструментом таможенного контроля, который должен сыграть решающую роль в унификации таможенных процедур, обеспечении информационного обмена и развитии таможенно-торгового сотрудничества в соответствии с международными стандартами ВТО.

Система управления рисками объединяет ряд новейших таможенных инструментов и технологий, которые обеспечивают повышение эффективности работы таможенных служб, не ставя под угрозу интересы торговли.

Система анализа и управления рисками как элемент системы управления в структуре таможенных органов также необходима и для руководящего состава ФТС России, и для исполнителей, т.е. региональных таможенных управлений, таможен, таможенных постов. Она необходима руководству при принятии обоснованных управленческих решений, а исполнителям – для повышения профессиональных навыков, избавления от многих рутинных операций, повышения оперативности работы. Как следствие, способствует созданию для участников ВЭД более цивилизованных условий ведения внешнеэкономической деятельности, а также ускорению внешнеторгового оборота.

Литература

1. Бойко, А.П. Технология реализации системы управления рисками с применением удаленного видеосмотра [Текст]: Сборник материалов научно-практической конференции аспирантов, молодых ученых и студентов / А.П.Бойко. – М.: РИО РТА, 2007. – С. 91-96.

2. Полищук, П.В. Таможенный контроль: на пути к международным стандартам [Текст]: монография / П.В.Полищук – Одесса: «ПЛИАСКЕ» ЗАО, 2009. – 476 с.

3. Таможенный кодекс таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе таможенного союза [Текст]: решением Межгосударственного Совета ЕвразЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) // Справочная правовая система «Консультант Плюс».

4. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция) [Электронный ресурс] – URL : http://www.wcoomd.org/Kyoto_New/Content/content.html. (дата обращения 13.01.2012 г.)

ВЛИЯНИЕ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА РОССИИ НА ЕЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ

*Е.Н. Камышанченко, А.Г. Иванова
г. Белгород, Россия*

Проблема конкурентоспособности в мировом экономическом пространстве крайне важна для экономики любой страны, особенно в условиях глобализации мирового хозяйства. На сегодняшний день, существенное влияние на формирование национальной конкурентоспособности стран оказывают инновации. Данный вопрос особенно актуален для России, так как, имея в запасе значительный инновационный потенциал, он не используется на полную силу.

Современный опыт свидетельствует, что все наиболее динамично развивающиеся страны добились высокого уровня конкурентоспособности своих национальных экономик благодаря переходу на инновационный путь развития. Более 80-90% ВВП достигается за счет инноваций [1].

Актуальность статьи объясняется тем, что инновации в современной экономике являются мощным фактором роста ее конкурентоспособности. Однако, до настоящего времени инновационная деятельность так и не стала для России основным фактором, обеспечивающим рост конкурентоспособности экономики страны. Инновационный фактор обеспечивает оптимизацию структуры экономики, экономии на масштабах производства, диверсификацию хозяйственной деятельности, привлечение внешних финансовых ресур-