

ВЛИЯНИЕ ИНФОРМАЦИИ НА ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ И НА НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

УДК 338.001.36

Валерий Владимирович Ожигов,
Главный государственный таможенный инспектор отдела специальных таможенных процедур Таможенного поста Аэропорт Толмачево
Аспирант Российской таможенной академии
Москва, Россия
Тел. 8 (913) 708-11-18
Эл. почта: acgs@mail.ru

В статье проанализировано состояние таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами в авиационных пунктах пропуска, на примере таможенного поста Аэропорт Толмачево. Дан анализ отечественного и иностранного опыта таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу. Выявлены проблемы таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами в целях собираемости таможенных платежей и штрафов.

Ключевые слова: таможенный контроль, платежи, штрафы, энтропия, неэнтропия, информация, интеллектуальная система контроля.

Valery V. Ozhigov,
Chief State Customs Inspector of special customs procedures, customs post Tolmachevo Airport
Post-graduate student of Russian Customs Academy
Moscow, Russia
Tel.: 8 (913) 708-11-18
E-mail: acgs@mail.ru

INFLUENCE OF INFORMATION ON CUSTOMS CONTROL OF PRIVATE PERSONS AND ON THE TAXATION

The article analyzes the state of customs supervision of the goods transported by individuals at the airport checkpoints, basing on the example of the customs station of Tolmachevo Airport and represents an analysis of domestic and foreign experience of customs control of goods transported across the customs border. The article reveals the problems related to the customs supervision of the goods transported by individuals aimed at increasing the collectability of customs duties and penalties.

Keywords: customs control, payments, penalties, entropy, negentropy, information, intelligent monitoring system.

«Неопределенность ситуации связана с неполнотой, недостаточностью информации об объекте, процессе, явлении, по отношению к которому принимается решение».

В.А. Абчук

1. Введение

Последнее время специалисты все чаще говорят о том, что Россия будет занимать одно из первых мест в мире по приему пассажиров через воздушные пункты пропуска.

Мировой кризис коснулся и Россию. Этот факт заставляет задуматься, из каких источников будет производиться наполняемость бюджета. Только ли за счет организаций, может не меньшее значение имеет собираемость платежей и штрафов с физических лиц.

Рассмотрим, как обстоят дела в воздушных пунктах пропуска на примере Таможенного поста Аэропорт Толмачево Новосибирской таможни. Расположен он в центре Западной Сибири, где пересекается множество транспортных узлов. Услугами данного аэропорта ежедневно пользуются тысячи пассажиров, не только проживающих в г. Новосибирске, но и ближайших регионах. Одной из особенностей данного аэропорта является то, что пассажиропоток практически не меняется. Другой особенностью авиационного пункта пропуска является проведение таможенных операций и таможенного контроля в ограниченном времени. Задержки авиарейсов приведут не только к изменению расписания и сбою в работе диспетчерской службы, что уже не допустимо, но и к штрафным санкциям со стороны аэропорта. Следовательно, разрешать это противоречие необходимо при помощи каких-то новых методов работы. Можно выдвинуть научную гипотезу – если производить сбор информации о пассажирах и автоматизировать процесс проведения таможенных операций и таможенного контроля, мы тем самым сможем выйти из сложной ситуации. В стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года сказано, что необходимо применять на практике новые информационные технологии.

2. Собираемость платежей и штрафов в 2011–2013 гг.

Рассмотрим статистику авиационного пункта пропуска «Толмачево». На графике рис. 1 показан пассажиропоток в сравнении с 2011 по 2013 гг. Из графика виден явный рост пассажиров пересекающих таможенную границу РФ.

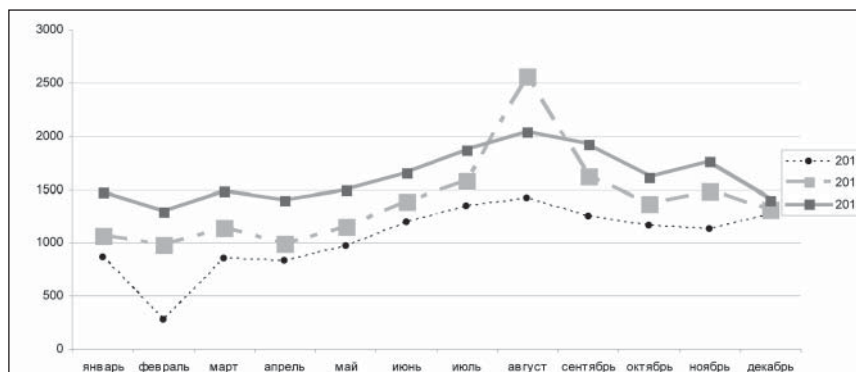


Рис. 1. График перемещение багажа за 2001–2013 гг. (тыс. тонн)

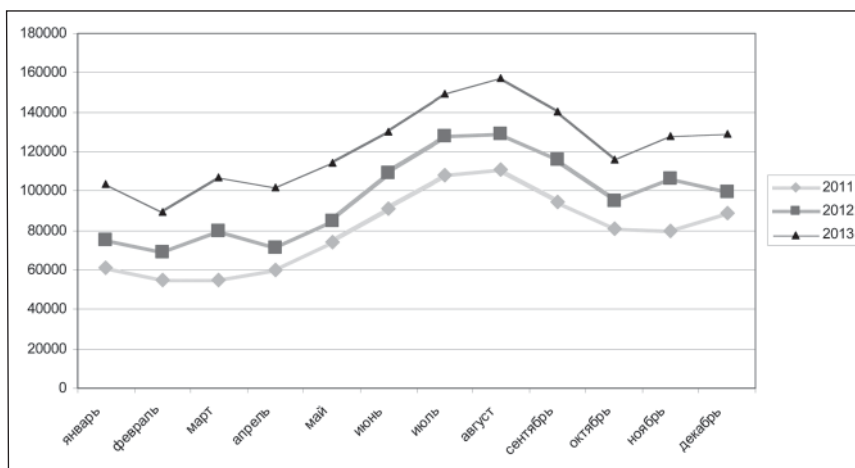


Рис. 2. График динамики пассажиропотока за 2011–2013 гг. (чел.)

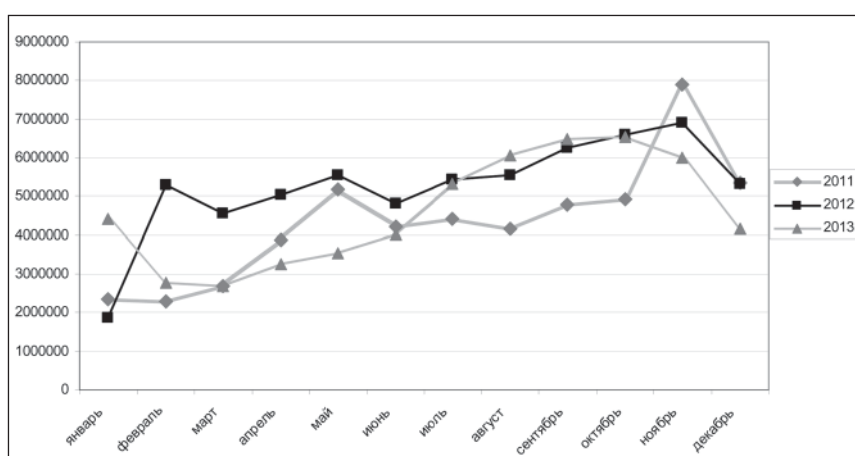


Рис. 3. График вывоза долларов США

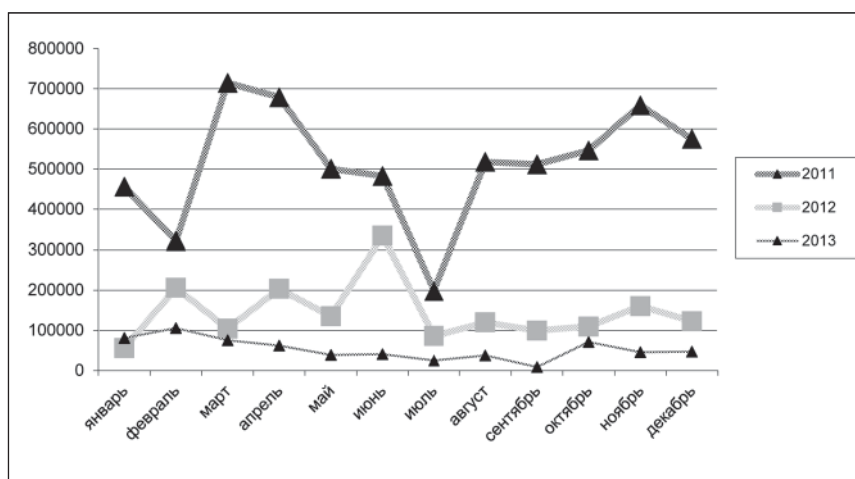


Рис. 4. График показателей общей суммы взысканных платежей по ТПО за 2011–2013 гг. руб.

На следующем графике рис. 2 показано увеличение количества багажа.

Кроме того, как видно из графика рис. 3, вывоз иностранной

валюты физическими лицами в рассматриваемом периоде находится примерно на одном уровне. Наблюдается общая тенденция роста пассажиропотока и багажа. В 2011

2012 гг. вывоз иностранной валюты растет. В 2012 году ее вывоз не изменился от показателей 2013 г. Несмотря на это, наблюдается резкий спад таможенных платежей.

Рассмотрим еще одну статью наполняемости бюджета за счет физических лиц штрафы. Как видно из рис. 5 в 2011 г. и в 2012 годах количество административных правонарушений выросло в 2,71 раза. Однако, в 2013 г. наблюдается уменьшение выявления административных правонарушений на 5,3% при общем росте пассажиропотока. Попытаемся разобраться в причинах.

3. Причины снижения таможенных платежей и штрафов

В начале 20 века французский социолог А Кетле занимался статистикой преступлений. Из его работ видно, что преступления в социальной жизни общества подчиняются законам. Как он считал: «...мы можем не только оценить прошлые события, но и предсказать будущие».

Работу этого замечательного ученого оценил К. Маркс: «...У него большая заслуга: он доказал, что даже кажущиеся случайности общественной жизни вследствие их периодической возобновляемости и периодических средних цифр обладают внутренней необъяснимостью». [1]

Если применить работы Кетле к проведению таможенных операций и таможенному контролю, то получается, что при увеличении количества пассажиров, должно и увеличиваться количество правонарушений. На таможенном посту Аэропорт Толмачево происходит снижение правонарушений. Это может быть связано либо с резкими социально-экономическими изменениями в обществе (таких изменений не происходило), либо со снижением качества таможенного контроля.

Попытаемся разобраться в причинах.

На мой взгляд, причина снижения экономических показателей кроется в несовершенной системе управления рисками. Если рассмотреть, как проходит таможенное оформление

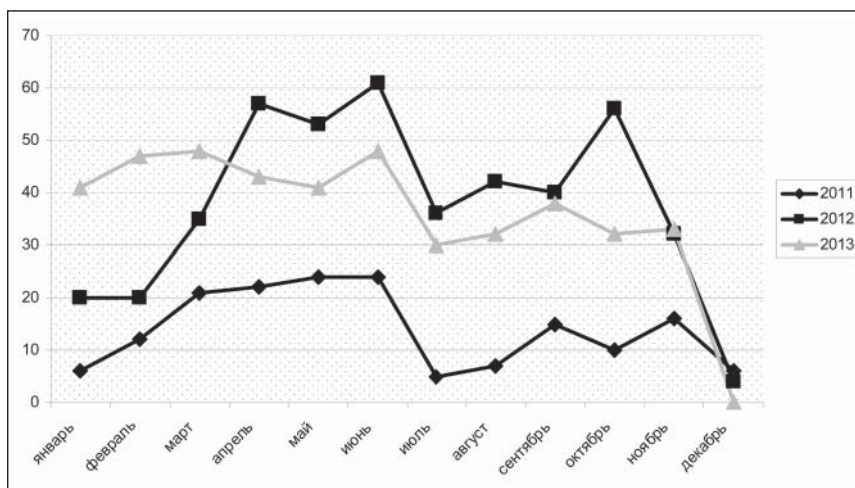


Рис. 5. График показателей динамики выявления административных правонарушений с 2011 по 2013 гг., шт.

Как видно из периодического отчета «The Auditor – General Audit Report No.50 2011–12 Performance Audit» в Австралии, информация (в виде рисков «prearrival risk»), которой владеют таможенные органы, поступает с опережением.

«In particular, **prearrival risk** assessment and the development and review of profiles are not guided by a risk prioritisation model. Selection of passengers for **prearrival risk** assessment may be based on data and/or resource availability, and some passengers are being risk assessed several times while others may not be subject to prearrival assessment. Limited performance information from operational outcomes means that the effectiveness and efficiency of Customs and Border Protection’s prearrival risk assessment profiles cannot be accurately assessed. Customs and Border Protection is aware of the weaknesses in its current prearrival risk assessment» [8]

Это позволяет с достаточной долей вероятности выявлять лиц, способных к нарушениям, либо к ввозу товаров, облагаемых платежами. В нашем таможенном посту о пассажирах, пересекающих таможенную границу, неизвестно ничего вплоть до подхода их к стойке проведения таможенных операций и таможенного контроля. Эта информация минимальна (паспортные данные и количество пересечений через границу РФ, если не менялся паспорт).

4. Современное состояние проведение таможенных операций и таможенного контроля на примере международного пункта пропуска таможенного поста Аэропорт Толмачево

Рассмотрим, как проходит проведение таможенных операций и таможенного контроля в международном аэропорту Толмачево.

Воздушный пункт пропуска этого аэропорта, расположенный в г. Обь, работает по 2-х коридорной системе: «красный» и «зеленый коридор»

Основные направления перемещения пассажиров, осуществляемые в Аэропорту Толмачево: Китай (Урумчи, Пекин, Манчжурия), Турция (Стамбул), Таиланд (Бангкок), Киргизия (Ош, Бишкек), Армения (Ереван), Азербайджан (Баку), Объединенные Арабские Эмираты (Дубаи). С пассажиров этих международных авиарейсов наиболее вероятны начисления платежей и составления административных протоколов с дальнейшей оплатой штрафов.

Кроме того, нужно отметить еще один важный момент. Через воздушный пункт пропуска прибывают пассажиры из Казахстана (Алма-Ата, Астана, Чимкент). Согласно таможенному законодательству авиарейсы, прибывшие из стран таможенного союза, не подлежат контролю, и не допускается смешение

этих рейсов с другими, т.е. в момент оформления рейса из Казахстана, под него выделяется стойка «зеленого коридора» для свободного прохода граждан, а это, подразумевает уменьшение стоек для остальных рейсов.

Для примера рассмотрим, как проходит работа в зале прилета на «зеленом коридоре». На данном участке находится максимум 4 сотрудника (это при том условии, если все сотрудники на месте т. е. никто не находится в отпуске и на больничном). В среднем количество пассажиров на одном авиарейсе около 200 человек (на а/рейсе Бангкок – Новосибирск до 500 человек). Для того чтобы качественно провести контроль пассажира, прибывшего из-за границы требуется примерно 5–10 минут. В этот промежуток необходимо опросить человека. В том случае, если при использовании дозиметрической рентгеновской техники что-то не ясно, попросить пассажира поставить багаж по-другому, для его просвечивания в ином ракурсе. Если этого недостаточно, использовать другие формы таможенного контроля. Осмотр, досмотр и др. На это может уйти от 15 минут до 3 часов и больше. Это значит, инспектор на это время выключен из общего процесса контроля и вся работа ложится на оставшихся 2 сотрудников. Авиарейсы прибывают с частотой 1 в час. На оформление 300 человек отведено 60 минут. В ходе несложных подсчетов видно, что на одного пассажира уходит 12 с. Этого времени недостаточно для проведения качественного контроля.

Следовательно, мы теряем в качестве проведения таможенного контроля. Работникам таможни не хватает ресурсов, чтобы определить, хотя бы поверхностно, пассажира на вероятность перемещения товаров ограниченных либо запрещенных. В таможенных органах уделяют внимание только количеству инспекторского состава, осуществляющих таможенный контроль. Хотя, для более качественного решения проблемы необходимо также уделять внимание программному обеспечению и другим средствам автоматизации. Это должно сократить время на проведение контроля и повысить качество

во. Из таких средств на посту есть только журнал рисков, который создан для анализа, а не для помощи сотрудникам в выявлении потенциально возможных нарушителей законодательства. Так же существуют профили рисков на бумажных носителях, которые звучат примерно так: «... вероятность ввоза из такого-то государства, каких-либо запрещенных товаров ...». Под действие подобного риска попадают все пассажиры прилетевшие, либо улетающие. Однако из-за их большого потока уже на сегодняшний день отделы, занимающиеся таможенным контролем, сталкиваются с трудностями проверки товаров, перемещаемых физическими лицами.

Следовательно, назрела необходимость в разработке современных технологий и методик проведения таможенных операций и таможенного контроля физических лиц. Если в ближайшее время этого не произойдет, таможенные органы «захлебнутся» в ежегодном росте пассажиропотока и как следствие, потеряют в качестве таможенных услуг. И произойдет недобор таможенных платежей и штрафов. Что в настоящее время уже наблюдается. Это будет противоречить Федеральному Закону № 311 «О таможенном регулировании в Российской Федерации», в котором выделены основные критерии показателей работы таможенных органов:

- скорость проведения таможенных операций;
- своевременность и полнота поступления платежей и штрафов;
- эффективность выявления правонарушений.

5. Информация и ее место в таможенном контроле

В соответствии с таможенным кодексом Таможенного союза контроль – это совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том числе с использованием системы управления рисками в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства таможенного союза и законодательства государств – членов таможенного союза.

Любой контроль, в том числе и таможенный всегда должен характеризоваться надежностью. Надежность зависит от следующих факторов:

- человеческого фактора;
- достаточности информации;
- времени на проведение таможенных операций и контроля.

Человеческий фактор – это профессиональная компетентность, которая достигается при помощи самообразования и профессиональной учебы.

Достаточность информации – это вся необходимая информация для принятия правильного решения (для выявления пассажира, перемещающего запрещенные либо ограниченные товары).

Определением достаточности информации занимался американский ученый Р. Хартли еще 1928 г. Из его работ видно: «Информация необходимая для выбора из N равноправных вариантов равна логарифму числа вариантов». [2]

$$J = \log_2 N$$

Из данного уравнения видно, что можно рассчитать количество информации необходимой для принятия верного решения.

Не менее важным является ценность информации. Что является ценным, а что нет? Один из способов расчета ценности информации предложили М.М. Бонтардт и А.А. Харкевич.

$$V = \log_2 P : p$$

где

P – вероятность достижения цели до получения информации;

p – после получения информации.

Количество информации, имеющую нулевую ценность немало. Поэтому наша задача, по возможности, собирать сведения имеющие ценность. Нужно заметить, что некоторая информация на данном этапе может быть не нужна и казалось

бы, имеет нулевую ценность, но в какой, то момент времени может понадобиться. Из чего можно сделать вывод о субъективности определения ее нужности.

Такие показатели, как количество и ценность информации, необходимы

Для разработки интеллектуальной системы контроля, которая должна быть намного эффективнее действующей системы управления рисками.

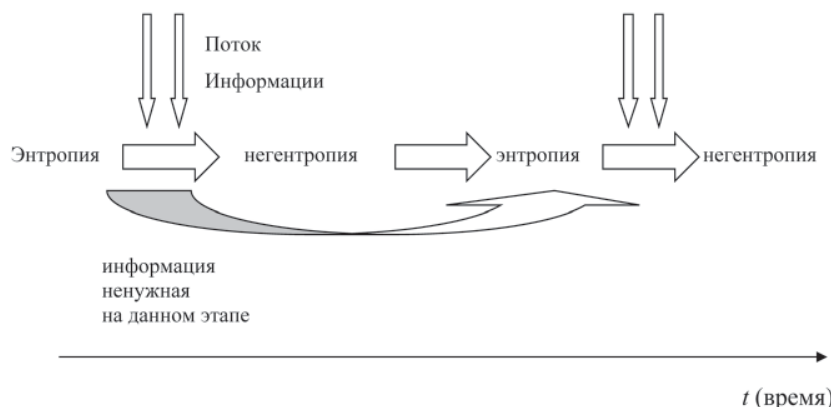
Рассмотрим влияние информации на энтропию нашей открытой системы.

Не имея информации о пассажирах, энтропия нашей открытой системы постоянно увеличивается. Притом, обязательным условием является постоянное обновление информации. «Ценность добавочной информации в данный момент времени, постоянно убывает, ибо система, представленная сама себе, естественно переходит в более устойчивое состояние с меньшей энтропией». [2] Получая новую информацию, уменьшается энтропия системы.

Наша задача, поддерживать систему в состоянии негенерации, а это возможно только при постоянном накоплении информации. Так мы сможем владеть ситуацией и качественно проводить таможенный контроль.

Не менее важно понимать, что вопрос ограничения времени заставляет нас искать новые методы работы в связи с постоянно увеличивающимся пассажиропотоком.

Проведение операций и контроля – сопряжено с ограничением времени. Чем тщательнее мы проводим таможенный контроль одного пассажира, тем меньше времени нам остается на остальных лиц. И чем меньше



времени мы тратим на проведение таможенных операций и таможенного контроля, тем выше вероятность не обнаружения товаров, на которые введены запреты и ограничения.

Опытный глаз таможенника не заменят никакие средства автоматизации. Но в современных условиях необходимы такие средства, которые не просто хранят информацию в базах данных, но и самостоятельно (без помощи оператора) проводят анализ и выдают сотруднику риски разных уровней. Уровень зависит от источника информации (их достоверности). И в зависимости от уровня риска принимаются те или иные меры, вплоть до исключительной меры таможенного досмотра – личного досмотра.

На современном этапе необходимо разрабатывать интеллектуальную систему контроля (ИСК), которая должна анализировать ранее собранную информацию, производить сортировку и вводить в базу данных, на основании которой таможенник выбирает объект для более тщательного контроля. ИСК – это система технического и программного контроля способная творчески решать задачи таможенных органов.

6. Заключение

1. Таможенный контроль находится в состоянии неопределенности. Для перехода из этого состояния необходима постоянная подпитка нашей системы информацией, которую необходимо постоянно обновлять. Только в этих условиях наша система будет находиться в состоянии негенерации с большей определенностью.

2. Снижение правонарушений и таможенных платежей может быть связано либо с уменьшением количества пассажиров, либо с изменением социально-экономического характера. В рассматриваемом периоде таких изменений не наблюдалось. Из чего можно сделать вывод, что таможенный пост уже теряет в качестве контроля, и это будет происходить дальше.

3. В статье рассмотрен пример таможенного контроля, проходящего в зале прилета. Из него видно, что времени на проведение операций недостаточно. Для увеличения качества необходимо переходить на новые методы работы, а имен-

но – использовать, в полной мере, информационные технологии, разработать и внедрить совершенно новую интеллектуальную систему контроля, которая будет самостоятельно собирать информацию, анализировать, хранить ее и в обработанном виде выдавать сотрудникам таможенных органов в виде рисков.

4. Ценность информации является субъективной характеристикой, т. к. она сейчас может быть не нужна, а может понадобиться в будущем.

5. Какой информацией о пассажире необходимо владеть в ходе таможенного контроля:

– Имеются ли товары, запрещенные или ограниченные к ввозу на территорию РФ.

– Имеются ли товары, которые подлежат обязательному декларированию.

– Как часто пассажир выезжает за границу. Когда последний раз пересекал таможенную границу.

– Какая цель поездки (частная, коммерческая, туристическая, деловая и т.д.)

– Какую валюту и в каком количестве пассажир ввозит (вывозит).

– Если ввозит одинаковый товар, то с какой целью. Необходимо уточнить: состав семьи, место работы, образование, наименование организации, для которой адресован товар.

Весь ли багаж прибыл, есть ли багаж, не прибывший по каким-либо причинам.

– Есть ли несопровождаемый багаж.

– Где приобретался товар? Имеются ли какие-либо коммерческие, товаросопроводительные документы, чеки, счета или другие документы, сопровождающие груз (багаж)

– Привлекался ли пассажир к административной ответственности за нарушение таможенного законодательства? Когда и за что?

– Имеются ли товары для временного ввоза.

– Знаком ли пассажир с правилами ввоза перемещаемого товара.

Эта информация не является окончательной, а должна постоянно обновляться и дополняться.

Все это позволит повысить качество таможенного контроля и, как следствие, увеличить собира-

емость таможенных платежей и штрафов.

Литература

1. Абарчук В.А. 7:1 в нашу пользу. М.: Радио и связь, 1982. – 65 с.
2. Бриллюэн Л. Научная неопределенность и информация. М.: КомКнига, 2006. – 29 с.
3. Таможенный кодекс таможенного союза: Эксмо. М; 2014.
4. Федеральный закон 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» в редакции от 12.03.2014.
5. Афонин П.Н. Основы информационных технологий для ФТС России: Учебное пособие. – М.: ЗАО «Ланит», 2006.
6. Информационные таможенные технологии: Учебник: В 2 ч. / Ю.В. Малышенко. В.В. Федоров. – М.: РИО РТА. 2008.
7. Бриллюэн Л. Наука и теория информации. М.: Государственное издательство физико-математической литературы, 1960.
8. АНАО Аудиторский отчет № 50 2011–12. Обработка и риски. Оценка поступления Международных авиапассажиров. с. 16–17.

References

1. V.A. Abarchuk. 7:1 in our favor. M.: Radio and communication, 1982. – 65 p.
2. L. Brillouin. Scientific uncertainty and information. M.: KomKniga 2006. – 29 p.
3. Customs Code of the Customs Union: Eksmo. M.: 2014.
4. The Federal Law 311-FL “On Customs Regulation in the Russian Federation” as amended on 12.03.2014.
5. Afonin P.N. Fundamentals of Information Technology for the FCS of Russia: Textbook. – Moscow: ZAO “Lanit”, 2006.
6. Customs Information Technology: Tutorial: In 2 hrs / V. Malysenko. V.V. Fedorov. – M.: RIO PTA. 2008.
7. L. Brillouin, Science and Information Theory. Moscow: State Publishing House of Physical-Mathematical Literature, 1960.
8. ANAO Audit Report No.50 2011–12. Processing and Risk. Assessing Incoming International Air Passengers p. 16–17.