



ISSN 2308-6971

**Regional Office for Capacity Building/
Regional Training Centers for the European Region
of the World Customs Organization**

Customs Scientific Journal

Capacity Building

Human Resources

Scientific Research

Trade Practice

Professional Standards

Motivation

Strategic Planning

**Volume 5
Number 2**

2015

**Regional Office for Capacity Building/
Regional Training Centers for the European Region
of the World Customs Organization**

Customs Scientific Journal

C U S T O M S

**Volume 5
Number 2**

ROCB & RTCs
European Region
2015

Published by the University of Customs and Finance on behalf of the Regional Office for Capacity Building & Regional Training Centers for the European Region of the World Customs Organization
Scientific collection

EDITORIAL ADVISORY BOARD:

Aydin ALIYEV – Prof. Dr. hab. (Economy), Chair of the State Customs Committee of the Republic of Azerbaijan
Zsolt DEZSI – Dr., PhD, Regional Training Center for the European Region of the World Customs Organization, Hungary
Roger HERMANN – Head of the Regional Office for Capacity Building for the European Region of the World Customs Organization
Aivars Vilnis KRASTIŅŠ – Prof. Dr. hab. (Economy), Riga Technical University, Latvia
Oleg PLATONOV – President, PLASKE JSC, Head of the Public Counsel at the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine
Zlatko VETEROVSKI – Regional Training Center for the European Region of the World Customs Organization, Macedonia

EDITORIAL BOARD

Editor-in-Chief:

Olena PAVLENKO – Prof. Dr. hab., Regional Training Center for the European Region of the World Customs Organization, Ukraine

Deputy Editor:

Lothar GELLERT – Prof. Dr. Dr. h.c. (UA), Federal University of Applied Administrative Sciences, Germany

Viktor CHENTSOV – Prof. Dr. hab. (Public Administration; History), Chairman of Scientific Council, University of Customs and Finance, Ukraine

Wiesław CZYŻOWICZ - Prof. Dr. hab. (Economy), Warsaw School of Economics, Poland

Oksana GETMAN – Dr., PhD (Economy), University of Customs and Finance, Ukraine

Mikhail KASHUBSKY – Dr., PhD (Law), Centre for Customs and Excise Studies, Charles Sturt University, Australia; INCU: Head of Secretariat

Dmytro PRYIMACHENKO – Prof. Dr. hab. (Law), Vice-Rector, University of Customs and Finance, Ukraine

Sub-Editors:

Olga TRIAKINA – PhD (Pedag.), M.A., Regional Training Center for the European Region of the World Customs Organization, Ukraine

Tetyana CHUKHNO – Regional Training Center for the European Region of the World Customs Organization, Ukraine

Address of the publisher: Rogalyov str., 8, 49000, Dnipropetrovsk, Ukraine

Editorial Board e-mail: Customs.Scientific.Journal@gmail.com

UDC: 339.543:336.24

Volume 5, Number 2 (December), 2015

First published 16 April 2013

(License for publishing – KB № 19433 – 9233P from 2012-09-21, Ukrainian Academy of Customs)

The *Customs Scientific Journal CUSTOMS* is published twice a year.

The website is at: www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs

© 2015 Regional Office for Capacity Building & Regional Training Centers for the European Region

Copyright. All rights reserved. Permission to use the content of the *Customs Scientific Journal CUSTOMS* must be obtained from the copyright owner. Please apply to the Editorial Board.

Disclaimer. The views expressed in the *Customs Scientific Journal CUSTOMS* are those of individual contributors and are not necessarily those of the Editorial Board, the Regional Office for Capacity Building & Regional Training Centers for the European Region, the World Customs Organization or its individual membership, or the publishers. Editorial Board reserves the right to edit articles to ensure their conformity with the journal's editorial policy and style.

Founder and publisher: University of Customs and Finance (legal successor of the Ukrainian Academy of Customs)
(License for publishing – DK №5022 from 2015-12-14)

Издается Университетом таможенного дела и финансов по поручению Регионального Офиса по институциональному развитию и Региональных учебных центров Европейского региона Всемирной таможенной организации
Научный сборник

РЕДАКЦИОННЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ:

А. А. АЛИЕВ – д-р экон. наук, проф., Председатель Государственного таможенного комитета Азербайджанской Республики
З. ВЕТЕРОВСКИ – Региональный учебный центр Европейского региона Всемирной таможенной организации, Македония
Ж. ДЕЖСИ – доктор философии, Региональный учебный центр Европейского региона Всемирной таможенной организации, Венгрия
А. В. КРАСТИНЫШ – д-р экон. наук, проф., Рижский технический университет, Латвия
О. И. ПЛАТОНОВ – Президент АО «ПЛАСКЕ», председатель общественного совета при Министерстве экономического развития и торговли Украины
Р. ХЕРМАНН – руководитель Регионального Офиса по институциональному развитию для Европейского региона Всемирной таможенной организации

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

Главный редактор:

Е.А. ПАВЛЕНКО – д-р пед. наук, проф., Региональный учебный центр Европейского региона Всемирной таможенной организации, Украина

Зам. главного редактора:

Л. ГЕЛЛИЕРТ – доктор философии (юрид. науки), проф., почетный доктор (АТСУ), Федеральный университет прикладных административных наук, Германия

О. А. ГЕТЬМАН – доктор философии (экон. науки), Университет таможенного дела и финансов, Украина

М. В. КАШУБСКИЙ – доктор философии (юрид. науки), Центр таможенного и акцизного обучения, Университет Чарльза Стерта, Австралия; Международная сеть таможенных университетов: Глава секретариата

Д. В. ПРИЙМАЧЕНКО – д-р юрид. наук, проф., проректор по научной работе, Университет таможенного дела и финансов, Украина

В. В. ЧЕНЦОВ – д-р гос. управл., д-р истор. наук, проф., председатель ученого совета, Университет таможенного дела и финансов, Украина

В. А. ЧИЖОВИЧ – д-р экон. наук, проф., Варшавская школа экономики, Польша

Помощники редактора, ответственные за выпуск:

О. А. ТРЯКИНА – канд. пед. наук, магистр, Региональный учебный центр Европейского региона Всемирной таможенной организации, Украина

Т. В. ЧУХНО – Региональный учебный центр Европейского региона Всемирной таможенной организации, Украина

Адрес издателя: ул. Рогалева, 8, 49000, Днепрпетровск, Украина

Редакционная коллегия e-mail: Customs.Scientific.Journal@gmail.com

УДК: 339.543:336.24

Номер 2 (декабрь), 2015

Первое издание 16 апреля 2013

(Свидетельство о государственной регистрации – КВ № 19433 – 9233Р от 21.09.2012, Академия таможенной службы Украины)

“Таможенный научный журнал “ТАМОЖНЯ” издается два раза в год.

Веб-страничка: www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs

© 2015 Региональный Офис по институциональному развитию и Региональные учебные центры Европейского региона ВТамО

Copyright. Все права защищены. Разрешение на использование содержания “Таможенного научного журнала “ТАМОЖНЯ” должно быть получено от владельца авторских прав. Пожалуйста, обращайтесь в редакцию.

Отказ от ответственности. Взгляды, выраженные в “Таможенном научном журнале “ТАМОЖНЯ”, принадлежат отдельным авторам и не обязательно совпадают с мнением редакционной коллегии, Регионального Офиса по институциональному развитию и Региональных учебных центров для Европейского региона Всемирной таможенной организации или отдельных ее членов, или издателей. Редакция оставляет за собой право редактировать статьи, чтобы обеспечить их соответствие редакционной политике журнала и стилю.

Основатель и издатель: Университет таможенного дела и финансов (правопреемник Академии таможенной службы Украины)

(Свидетельство об издательской деятельности ДК №5022 от 14.12.2015 г.)

CONTENTS

Greetings	6
SECTION 1 – CUSTOMS & BUSINESS PARTNERSHIP	
Customs protection of cultural property as part of the security policy of the European Union	
<i>Tomasz NOWAK, Cezary SOWIŃSKI, Wiesław CZYŻOWICZ</i>	7
Climate change global challenges and sustainable consumption	
<i>Ksenia KOUZMINA, Estelle LATASTE</i>	17
ESCAP transport facilitation models – a new paradigm for cooperative border management	
<i>Sandeep Raj JAIN</i>	30
Trade-based money laundering: an obstacle to trade facilitation	
<i>Nandika Sanath KUMANAYAKE</i>	47
SECTION 2 – YOUNG RESEARCHERS' PAGE	
The transfer pricing control mechanism and reporting system implementation challenges: Ukrainian experience	
<i>Olena RIABYCH, Olena VAKULCHYK</i>	59
E-customs as a part of e-government: state, problems and prospects (Ukrainian experience)	
<i>Vadym RIABOI</i>	68
Authorized economic operator: reasons for dissatisfaction with status in Ukraine and ways of terms improvement	
<i>Mariana HOMENUIK</i>	75
Features of the tariff preferences implementation in the Russian Federation in the framework of the Eurasian economic union	
<i>Andrei NIKOLAEV</i>	82
Customs tariff regulation as an instrument of economic security of the Russian Federation	
<i>Christina SHRAIBER</i>	88
ANNOUNCEMENTS	197
Information about authors	198
Conditions for publication	200

СОДЕРЖАНИЕ

Приветственное слово	94
РАЗДЕЛ 1 – ПАРТНЕРСТВО ТАМОЖНИ И БИЗНЕСА	
Защита культурных ценностей таможенными администрациями как аспект политики безопасности Европейского союза <i>Томаш НОВАК, Цезары СОВИНСКИ, Веслав ЧИЖОВИЧ</i>	95
Глобальные вопросы климатических изменений и устойчивого потребления <i>Ксения КУЗЬМИНА, Эстель ЛАТАСТ</i>	106
Модели Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана по упрощению транспортных процедур как новая парадигма совместного управления границами <i>Сандип РАДЖ ДЖЕЙН</i>	121
Легализация незаконных доходов с помощью торговых операций как препятствие реализации мер по упрощению процедур торговли <i>Нандика Санат КУМАНАЯКЭ</i>	141
РАЗДЕЛ 2 – СТРАНИЧКА МОЛОДОГО УЧЕНОГО	
Проблемные вопросы внедрения механизма контроля трансфертного ценообразования и системы отчетности: опыт Украины <i>Елена РЯБИЧ, Елена ВАКУЛЬЧИК</i>	157
Электронная таможня как составляющая электронного правительства: состояние, проблемы, перспективы (украинский опыт) <i>Вадим РЯБОЙ</i>	168
Уполномоченный экономический оператор: причины недовольства статусом в Украине и пути улучшения условий <i>Марьяна ГОМЕНЮК</i>	176
Особенности применения тарифных преференций в Российской Федерации в рамках Евразийского экономического союза <i>Андрей НИКОЛАЕВ</i>	184
Таможенно-тарифное регулирование как инструмент экономической безопасности Российской Федерации <i>Кристина ШРАЙБЕР</i>	190
АНОНСЫ	197
Информация об авторах	199
Требования к оформлению статей	201

Dear Readers,

Members of the Youth Forum of the WCO PICARD International Conference welcome the international Customs community and wish further achievements and progress at the next stage of development – in 2016.



We have started to count our stages from Forum to Forum!

The idea of the first Youth Forum belongs to a group of enthusiasts from the WCO Europe Region. It was first held within the PICARD framework in St. Petersburg from 18 to 20 September 2013.

We are proud of a possibility to use the Customs Scientific Journal **CUSTOMS**, which is a global discussion forum for the scientific ideas exchange and best practices sharing. We want to draw your attention to our research papers, which main ideas were presented at the Youth Forum within the WCO PICARD Conference framework in Baku from 8 to 10 September 2015. We appreciate not only your experience, but also your opinion about *what* and *how* we are doing, because we are creating our common future.

We also invite everyone to plunge into the world of delights and memories. Read our reviews on the Youth Forum of the WCO PICARD International Conference 2015 at the website of the International Network of Customs Universities:

http://incu.org/docs/Reflections_of_Students_of_the_University_of_Customs_and_Finance.pdf

We expect and wish to continue our discussions within the Youth Forum of the next International Conference PICARD, held by the World Customs Organization on September 27 – 29, 2016 in Manila (Philippine). Join us!



Customs Scientific Journal **Vol. 5, No. 2**

SECTION 1 – CUSTOMS & BUSINESS PARTNERSHIP

JEL Classification: K33, K34, K42

**CUSTOMS PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY
AS PART OF THE SECURITY POLICY
OF THE EUROPEAN UNION**

Tomasz NOWAK

Regional Customs Office, Opole, Poland
E-mail: tomasz.nowak@opo.mofnet.gov.pl

Cezary SOWIŃSKI

DHL Express, Europe
E-mail: cezary.sowinski@dhl.com

Wiesław CZYŻOWICZ

SGH Warsaw, Poland
E-mail: wesczyz@sgh.waw.pl

Abstract

This paper deals with certain selected issues of the customs protection of cultural property as part of the security policy of the European Union¹. This area is analysed in the context of appropriate level of protection that should be applied, having respect to the fact that the trafficking in cultural goods is to a very large extent performed by organised crime groups, which find it particularly beneficial at some times, especially times of social unrest or war.

A detailed study of the illicit trade in cultural property within the European Union has shown that this issue is governed by the provisions of international conventions. However, as the authors note, in accordance with the EU customs legislation control over the movement of any goods within its territory is reduced to a minimum, so the main task of customs administrations is to regulate the trade in cultural property with third countries.

Two approaches ('hard' and 'soft') are discussed from the perspective of the Customs Service of the Republic of Poland, which is guarding the longest land border of the EU, resulting in the conclusion that the level of protection should in fact be adjusted to the patterns of trafficking and the situation of the given country.

The methods used during the study are analysis, synthesis, comparison, generalization, systematic and functional analysis.

Observations made in this respect in the EU can be beneficial for the other countries of the world that face similar challenges, like North Africa and Middle East countries, where recently there is a lot of military conflicts and civil wars.

Keywords: protection of cultural property, customs laws, EU Member States, illicit trade in cultural property, import, export.

¹ The article was the base for presentation these questions during the PICARD conference in Baku in 2015.

Introduction

Considerations on the subject of customs protection of cultural property as a part of the European Union's (further – “EU” or “Union”) security policy was dictated by at least a couple of reasons. First of all, the role and importance of the customs protection of cultural property as a security element across the EU is - to a large extent - underestimated and even sometimes ignored. Undoubtedly, this is due to different “optics” of the individual EU Member States on this issue. Member countries which, because of their geographical location, have no land border with third countries perceive the issue differently from countries which protect the EU external border and thus face the problem of trafficking of cultural goods. Of course, also the “internal” EU countries control customs borders of the Union in connection with the handling of air traffic. However, in this case, due to specific checks connected with counter-terrorism activities at airports, the probability of illegal movement in cultural goods through such borders is significantly less than the one occurring in connection with ground / land traffic.²

It is worth to mention that treatment of illegal movement of cultural heritage is relatively new subject of infringement. For thousands of years the appropriation of goods as part of the spoils of war was something natural. Only under international law, in particular the Hague Convention of 1954, “(...) any act of theft, pillage or misappropriation of cultural property to any form (...)” has become illegal.³

The next step in the international regulation of the problem of illegal trade in cultural objects turned out to be the UNESCO Convention on the Means of Prohibiting and Preventing the Illicit Import, Export and Transfer of Ownership of Cultural Property, signed in Paris on 17 November 1970. Already the Preamble of the Convention draws attention to the fact that “(...) any country which is a signatory is required to safeguard the cultural heritage located in its territory against the dangers of theft and illegal export”. And further that “(...) the illicit import, export and transfer of ownership of cultural property is an obstacle to mutual understanding between nations (...)”.

From the customs law's point of view such phenomena as illegal exports, illegal importation or, more broadly, illicit trafficking in cultural goods with circumvention of customs laws, are subject to the control and application of the relevant customs regulations and other related specialist regulations (criminal, financial, etc.). Although in the last few years, this illegal activity is no longer as widespread as it was in the mid-twentieth century and in the early nineties of the twentieth century (during the period called “Polish political transformation” and “velvet” and the “colour” revolutions in Central and South-Eastern Europe), it cannot be ignored for a number of reasons.

First of all, due to the fact that today the illicit traffic in cultural goods is dominated by organized crime groups (as opposed to individual people) conducting business internationally and using techniques and transfer channels known from illicit traffic in other goods (drugs, CITES or weapons). On the other hand, the new forms and ways of smuggling of cultural heritage allow for their swift use by transnational criminal groups for violations of customs law.

This is also threatening the national security in the most widely understood way. No doubt such illegal acts should be treated as offense involving illegal cross-border trade with third countries in cultural goods without proper documentation of the legality of their movement through customs borders. In this – and basically just in this abuse – customs authorities of the EU Member States performing its mission and carrying out basic operations concerning the control of international trade in goods with non-EU countries are required not only to combat but also to prevent this type of crime.

² Research performed using DHL Express data on air movements of goods in and out of Poland (covering January – June 2015) revealed that there is no such traffic recorded.

³ Article 3 of the Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict with Regulations for the Execution of the Convention 1954 (available at: http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13637&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html; accessed on October 20, 2015).

The issue lays not only in the financial dimension of this activity, yet also on money laundering from illegal sources, and thus the possibility of financing international or local terrorism, and of shaping and developing criminal phenomena on an international scale.

This primarily concerns the countries of Central and Eastern Europe that have not only marine but also a very long land borders with third countries, mainly countries arising in the territory of the former Union of Soviet Socialist Republics (Russia, Belarus and Ukraine). Huge collapse of state structures in these countries, particularly in the period since the early nineties of the twentieth century, has intensified the phenomenon of the theft and smuggling of cultural goods which are part of their heritage. What's more, a very common phenomenon was – and often still is – linked with organized customs crime: smuggling of these goods. However, in recent years an increase has been seen not only in illegal importation of such goods to the EU, but also in illegal export of cultural goods from the EU to Eastern European countries. The most common channels of movement of these assets (images, icons, prints, and other smaller national treasures) are the means of road transport – cars, buses, rail cars or trucks as well as individual travelers crossing the EU border with Russia, Belarus and Ukraine.

The other reason for a different perspective on the protection of cultural property in the individual EU Member States is the judgment of their own cultural resources. Due to historical circumstances (imperial heritage) and geographical location these are differently evaluated by – as a rule – countries in Western EU (like France, the UK, Italy, Spain) and countries of Central and Eastern EU. This is also reflected in the observable practical diversity of legal regulations as to the degree of protection of cultural goods in the various EU Member States.⁴

With a certain degree of simplification, one can acknowledge that both divisions outlined above overlap each other to a large extent. Countries guarding the land borders of the EU (such like Poland, Lithuania, Latvia, Estonia, Slovakia and Hungary) are also countries where the national heritage has been seriously depleted as a result of centuries of aggression of the Ottoman Empire (particularly in the case of Hungary) or the Tsarist empire (especially in the case of Poland and Baltic states). Undoubtedly, these countries were also painfully affected by the devastation that occurred during Nazi German and Soviet occupiers during the Second World War.

The question that requires to be answered is therefore: who's right – the countries that guard the land border of the EU and recognize the protection of cultural heritage as an important and essential component of the border security or the countries of Western EU, which express a more moderate view, recognizing protection of cultural heritage as one of the non-tariff restrictions in international trade with third countries, but still allowing relatively low level of protection resulting in equally low level of restrictions in the event of non-compliance in this regard?

The aim of this article is to analyze these two approaches from the perspective of the Customs Service of the Republic of Poland, which is guarding the longest land border of the EU, facing the Russian Federation, Ukraine and Belarus.⁵ Such considerations are summarized with proposals for change / transformation regarding the action of customs administrations of the EU Member States from the point of view of the protection of cultural property. Observations made in this respect in the EU can be beneficial for the other countries of the world that face similar challenges, like North Africa and Middle East countries and their neighbours, where recently there is a lot of ongoing military conflicts and civil wars.

⁴ See: <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/illicit-trafficking-of-cultural-property/partnerships/european-union/>; accessed on October 10, 2015.

⁵ If not referred to other source, information presented in the paper is derived from Polish Customs Service internal sources.

1. What is the cultural property? Terminological problems

One problem for the Customs administrations of the EU Member States is the determination of the range of goods to be protected due to their importance to the cultural heritage of individual countries. The international law provides for the definition of “cultural property” in Article 1 of the Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict, which, together with Regulations for the Execution to the said Convention and a Protocol to the Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict, was signed at the Hague on 14 May 1954.⁶ According to the Convention, the term “cultural property” covers, irrespective of origin or ownership:

(a) movable or immovable property of great importance to the cultural heritage of every people, such as monuments of architecture, art or history, whether religious or secular; archaeological sites; groups of buildings which, as a whole, are of historical or artistic interest; works of art; manuscripts, books and other objects of artistic, historical or archaeological interest; as well as scientific collections and important collections of books or archives or of reproductions of the property defined above;

(b) buildings whose main and effective purpose is to preserve or exhibit the movable cultural property defined in sub-paragraph (a) such as museums, large libraries and depositories of archives, and refuges intended to shelter, in the event of armed conflict, the movable cultural property defined in sub-paragraph (a);

(c) centers containing a large amount of cultural property as defined in sub-paragraphs (a) and (b), to be known as “centers containing monuments”.

Similar, however not identical, definition of cultural property is provided in the Convention on the Means of Prohibiting and Preventing the Illicit Import, Export and Transfer of Ownership of Cultural Property concluded in Paris on 14 November 1970.⁷ Further, the Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage adopted in Paris on 16 November 1972⁸ provides for a slightly different definition of “cultural heritage”.

Authors recognize that certain terminology-related doubts may arise from different definitions in these individual conventions. The confusion may be even more prominent at the level of various EU Member States / countries as a result of necessity to translate acts of international law into national languages. It seems, however, that one should not attach too much meaning to this particular issue as - in cases of doubt - the customs administrations should, and usually do, cooperate with the competent institutions specialized in recognizing, identification and protection of cultural goods. Legal discourse about the scope of the concepts used, such as “cultural property”, “cultural heritage” and “heritage of mankind” should of course be carried out, but without compromising the effectiveness of customs services’ actions taken against the illegal trade in cultural property.

2. Prevailing patterns in illicit traffic in cultural property

2.1. Illicit trafficking in cultural property within the EU

According to the authors, the fundamental problem in the customs protection of cultural property remains relatively high easiness of their illegal movement between the EU countries. This is due to – above all – freedom of movement of goods principle, i.e. movement of goods without intervention of customs services, including those which objectively are recognized as cultural goods within the customs union of the EU. The experience of, among others, Polish customs, shows that the illegal transfer of cultural property is a permanent phenomenon, having specific characteristics that

⁶ Available at: http://portal.unesco.org/en/ev.php-RL_ID=13637&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html, accessed on May 13, 2015.

⁷ See Article 1 of the Paris Convention 1970 available at: http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13039&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html, accessed on May 13, 2015.

⁸ Available at: <http://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>, accessed on May 13, 2015.

can be extracted from other illegal transnational activity. The analysis of the prevailing patterns in illicit traffic in cultural property, as an element of modern combating of infringements of customs law threatening the security of the EU, allows for an attempt to counteract them.

As it can be observed today, especially from the point of view of the Member States that joined the Union in 2004, the illegal movement of cultural property within the EU focuses on export of these goods from countries historically linked with the German Empire and the Austro-Hungarian Empire to today's Germany and Austria. According to Polish estimates of the National Institute of Museology and Conservation of Collections⁹ in the years 1994 - 2014 about 8,500 works of art has been stolen or taken away from Polish territory. The Polish market of illegal art trade is estimated at about approx. 5 billion EUR.¹⁰ Certainly the increase in traffic at the borders as well as the expansion of the Schengen area and related total withdrawal of controls at internal borders of the EU affected these movements.

The European Union has, of course, in place the regulations governing the illicit movement of cultural property within its boundaries, covering the provisions of international conventions. Admittedly, this is not within the scope of traditional control activities of customs services, because the EU is a customs union, in which goods move freely without interference by customs administrations of Member States, nonetheless they need to be also referred to as this allows for better understanding of the illicit trade in such specific goods as cultural property. These are: Council Directive 93/7/EEC of 15 March 1993 on the return of cultural objects unlawfully removed from the territory of a Member State¹¹ and Council Regulation (EEC) No 3911/92 of 9 December 1992 on the export of cultural goods.¹² As can be seen, both directives apply to exports from the EU Member State to another State, not only EU member. But in view of the experience of countries such as Poland, these regulations seem to be insufficient. Nonetheless, any legislative initiative designed to increase the effectiveness of restitution of illegally displaced cultural property between the Member States of the EU (as well as any other initiative to increase controls on movement of goods), will not address the issue at all. Not only because it might be breaching the fundamental principles of the EU Internal / Single Market¹³ but also because it would raise serious doubts about the legal aspects of a public law interference in the sphere of civil law relations. These legal doubts relate to the restriction of any subsequent property rights holders operating in good faith because of the illegal deprivation of property of the original owner.

The issue does not apply only to cultural goods lost by the “new” EU Member States in recent years. There exists a significant amount of cultural property during lost Second World War, which has still not returned to their rightful owners in the countries of Central and Eastern Europe, including Poland, Lithuania, and Czech Republic etc. This proves that even respected cultural institutions are not willing to expose and – even less – to return those of its resources for which there are concerns about their legal status. However, the efforts are not futile. The Republic of Poland, an EU member since 1 May 2004, which has lost perhaps the greatest part of their cultural properties of all the

⁹ Currently, National Heritage Institute based in Warsaw.

¹⁰ Hołdyńska, E., *Rykoszet Schengen: tracimy zabytki*, Rzeczpospolita, September 7-8, 2013.

¹¹ OJ L 074, 27/03/1993, p. 74 – 79.

¹² OJ L 395, 31/12/1992, p. 1 – 5.

¹³ Goods moving within the EU under free circulation should not be subject to routine customs controls as this breaches EU law, notably Article 34 of the Treaty on the Functioning of the European Union. The spirit of the TFEU allows for limited and targeted customs controls for goods in free circulation in areas such as veterinary, cultural etc. These controls, however, cannot be of a routine nature. The intention of the TFEU is that, irrespective of the place where they are originally manufactured inside or outside the EU, all goods, once they are in free circulation, benefit from the principle of free movement. Consequently, all measures, irrespective of their nature and their enforcement (by whom and how they are implemented) are to be analysed as to the effect they have to the principle of free movement. In case this effect makes movement of goods between member states more difficult or more costly, the member state can be subject to infraction proceedings for breaching EU law.

countries involved in the war, initiated restitution already during the Second World War.¹⁴ These efforts have currently the institutional support of the Ministry of Foreign Affairs, where a team operates for the restitution of Polish cultural heritage. One of the recent successes of the team is returning to Wrocław certain works of the Flemish painter Jacob Jordaens (1593-1678) in February 2015 – oil sketch for “Saint Ivo, Patron Saint of Lawyers” (also known as “Saint Ivo, Advocate of the Poor”). The work disappeared in 1945 in the course of the war. In 2008 it appeared at auction in London. The Polish side has taken all possible measures to make the picture returned to Poland. First, it was withdrawn from the auction, which was the first success in this case. Finally, the work returned to Wrocław museum after several years of efforts of Polish diplomacy.¹⁵ Similar story can be told about the painting “Madonna under the fir trees” by Lucas Cranach the Elder which returned in 2012 to the rightful owners - the bishops of Wrocław – after the post-war exile.¹⁶

The examples given above show how difficult it is to recover the lost cultural property even within the EU. Further postulation of implementation of legal solutions to facilitate recovery of lost assets may be beneficial from the point of view of countries interested in restitution. However, for the reasons outlined above, one should not expect major legislative initiatives in this respect.

From the point of view of the subject of this analysis, it needs to be emphasized however that in the sphere of both intra-EU trading (it is difficult to speak about the customs crimes even if illegal from the point of view other than customs legislation as the movement of such goods from one Member State to another cannot be interfered to by the customs services of the Member States) in widely understood cultural goods the role of customs is negligible. The basic functions and tasks of the EU customs legislation and the national customs services of EU Member States is to control trade in goods, including the goods belonging to the group of cultural and national heritage, with third countries or those which do not belong to the EU customs union.

2.2. Illicit trafficking in cultural property with third countries

The analysis of the illicit traffic in cultural property between the countries of the EU and third countries turns out to be a complex issue. The traditional view, as indeed most correct, according to which cultural goods are imported from third countries into the EU, mainly to Western Europe, needs adjustment as there is also cultural property illegally exported from the EU Member States to third countries.

Transfer of cultural property in today's EU has its inglorious tradition dating back to at least the times of Napoleon Bonaparte, however one could also although reach out and to earlier events such as these that occurred in Poland in the so-called “Swedish Deluge” in the mid-seventeenth century.¹⁷ The Napoleon expedition to Egypt in 1798 contributed undoubtedly to enhancing the understanding of ancient Egypt and resulted in adding the term “Egyptology” to the lexical stock of many European languages. However, the Napoleonic escapade resulted also in a massive export of various “antiquities” that never returned to Egypt. Today, they can be found mainly in France or England. The famous Rosetta Stone,¹⁸ exported by the French to Paris, after the defeat of Napoleon in 1815 was taken by the English on the other side of the Channel and eventually went to the British

¹⁴ Kowalski, W., *Likwidacja skutków II wojny światowej w dziedzinie kultury*, Warszawa 1994.

¹⁵ http://www.msz.gov.pl/en/c/MOBILE/news/jacob_jordaens_painting_back_in_wroclaw, accessed on May 15, 2015.

¹⁶ <http://www.spiegel.de/international/zeitgeist/missing-madonna-painting-of-elder-cranach-returned-to-polish-church-a-854266.html>, accessed on May 15, 2015.

¹⁷ Monika Kuhnke, *Przyczynek do historii wojennych grabieży dzieł sztuki w Polsce*, available at: <http://www.zabytki.pl/sources/straty/wstep.html> (accessed on October 4, 2015).

¹⁸ A granodiorite stele inscribed with a decree issued at Memphis, Egypt, in 196 BC, on behalf of King Ptolemy V. The decree appears in three scripts: the upper text is Ancient Egyptian hieroglyphs, the middle portion Demotic script, and the lowest Ancient Greek.

Museum in London.¹⁹

The source of the described activities may be attributed to the (past and present) economic advantage (wealth) of European countries, mainly in Western Europe, in relation to the areas from which cultural goods are imported. Illegal activities are facilitated by low level or even absence of any security of often very valuable cultural property in other parts of the world. Of course the average traveler has no chance to gain valuable exhibits without the cooperation with “representatives” from the local market. Thus, in the case of illegal imports of cultural property to the countries of the EU, we may be faced with a specifically directed “service”. In extreme cases we may be dealing with “theft on order”, when specific exhibits are commissioned to be stolen on the local market, even from museums.

The transfer of cultural property from third countries to Europe has not been completely eliminated, however it is less visible than 100 - 150 years ago. Reasons are twofold: firstly, the countries threatened by the degradation of their cultural heritage have taken some measures to protect their historical achievements by themselves. Secondly, the EU has also taken steps to prevent these issues. In connection with the war in Iraq, a Council Regulation (EC) No 1210/2003 of 7 July 2003 concerning certain specific restrictions on economic and financial relations with Iraq and repealing Regulation (EC) No 2465/96²⁰ came into force. It provides, inter alia, that specific restrictions are applying to trade in goods belonging to Iraq's cultural heritage with the objective of facilitating the safe return of those goods. With respect to Syria, similar regulations are included in the Council Regulation (EU) No 36/2012 of 18 January 2012 concerning restrictive measures in view of the situation in Syria and repealing Regulation (EU) No 442/2011.²¹

In the case of imports of cultural property into the EU one needs to pay attention to one very important issue. As a rule in the EU there is no ban on import of cultural property, as is the case with for example the general ban on the import of weaponry. Weaponry can be only imported provided the importer holds an authorization issued by the competent authorities of the member state concerned. However, based on the regulations contained in the provisions accompanying the Common Customs Tariff, there exist a ban on imports of certain goods covered by Chapter 97 (works of art, collector's items, antiques). Currently, as mentioned above, the general ban on imports applies to products of Chapter 97 coming from Iraq and Syria (as a result of complicated internal and international situation of these countries). In other cases, a ban on imports of cultural property is not generally applied. Of course, persons engaged in the illegal transfer of such goods often try to hide their activities fearing the disclosure of theirs, even if only indirect, participation in theft, engaging in the classic smuggling in result. This activity may be connected also with the need to pay the amount of tax on goods and services,²² when importing cultural property to the EU.

In such cases, the attempt to circumvent customs controls at the external border of the EU directly indicates that we are most probably dealing with illegal export of cultural property from a

¹⁹ Not always, however, they were the spoils of war. From the point of view of the history of customs, the end of the nineteenth century has proven enormously valuable, when – with the raise of Egyptology – a massive process of development of archeology and interest in cryptology began and resulted in discovery of inscriptions found all over the ancient cultural property. Middle East countries have become one of the centers of such discoveries. It was there, on the territory of the former oasis located in present-day Syria, halfway between Damascus and the Euphrates, the city known in Aramaic and Arabic as Tadmor, in Greek – Palmira, existed during the first century BC to the third century AD (nowadays known for the barbaric destruction of great archaeological and architectural remains of the so-called militants of the Islamic State), where the illustrious, oldest known in Judeo-Christian-Mediterranean civilization circle, customs tariff was discovered. It was then, legally, as a gift to the Turkish Sultan Abdul-Chamida II, transported to Russia. Today, as the 15-ton customs and taxation document, it is one of the most important monuments in the collections of the State Hermitage Museum. See: A.B. Nikitin (ed.), Пальмирский таможенный тариф, Санкт-Петербург, Ахтармар, 2011.

²⁰ OJ L 169, 8.7.2003, p. 6–23

²¹ OJ L 16, 19.1.2012, p. 1–32

²² Only tax of goods and services is concerned as the customs duty for goods of Common Customs Tariff, Chapter 97 is 0%.

third country. Usually, it can then be proved that the attempt of imports violate EU law, or indeed international law, in the proceedings carried out by the competent authority as a result of disclosure of smuggling attempt. However, this does not happen easily – at least Polish experience shows that in the case of smuggling of cultural property into the EU, it is relatively easy to show that the person has infringed the provisions of the tax law (specifically endangered the collection of the amount of tax on goods and services due on such imports, which may be the basis for the detention of goods by customs authorities), while it is extremely difficult to accuse the importer of breaching international laws related to the illegal movement of cultural property.

According to the authors a separate discussion should be devoted to the issue of transfer of cultural property from the countries of the former Soviet Union into the EU. In this case, one can point to the perennial phenomenon of cultural disintegration that occurs as a consequence of political breakthroughs, or even wars in the given area. One of the consequences of such situation is virtually always export of cultural goods from areas affected by political turmoil or - unfortunately - wars. The cultural property lost in that manner usually does not return to their rightful owners, leading to impoverishing the cultural heritage of the local community.

In the last decade of XX century, the territories of the former Soviet Union countries became the area from which cultural property of even little material value was exported in massive volumes. The customs administrations of, among others, Poland, Lithuania, Czech Republic, Slovakia stopped significant amounts of icons that were exported from the territory of the former Soviet Union countries not only by individuals but also by organized criminal groups. This practice was possible not only because of the political disintegration of these countries, but also because of the lack of reliable documentation of cultural collections, economic conditions or lack of proper protection of cultural heritage in countries forming or reviving its statehood after the collapse of Russian communism. Today, in many cases, even if there is no doubt that we are dealing with a work created in the culture of the Orthodox, there is no evidence as to who was the original owner of such goods. Such events should not be surprising when you consider that the authorities of the former Soviet Union, except for the stake of propaganda, were not interested in protecting religious, mostly Orthodox heritage. The consequences of this policy prove to be severe for the countries of the former Soviet Union.

All countries of the EU, although to varying degrees, are threatened by the illegal export of cultural property from their territories. For customs, one of the important tasks in this sphere is to combat the smuggling of goods which constitute cultural objects. Smuggling, however, as indicated earlier, concerns illegal export or import and transit through EU territory of such goods destined "to" or imported "from" third countries, i.e. those which are not members of the EU. A more liberal policy of the given EU Member State makes the threat of illegal exports of cultural goods less severe for the persons involved, unless it is connected with theft. One can simplify that the most endangered are countries bordering the Mediterranean Sea, which is due to the available resources, including underwater, and some Central and Eastern European countries, which in the past were part of the Russian Empire. While the penetration of the Mediterranean countries can be considered a traditional course of action for anyone interested in historical heritage of the peoples living from Gibraltar to the Aegean islands, it is a new phenomenon in the areas of the former Tsarist empire.

In view of the earlier statement about the mass export of cultural property from the former Soviet Union countries to richer European countries, the observation that we are also facing the opposite direction movement of cultural goods (from the EU to the former Soviet Union countries) may seem surprising. It turns out, however, that in a relatively short period of time since the fall of communism in Russia / collapse of the Soviet Union, a sizable collector's market, interested in all the cultural assets associated with the former Russian Empire and even later with the Soviet Union, emerged. In this way, the countries that were once within the Romanov Empire appeared in the orbit

of interest of modern collectors from Ukraine, Belarus, and above all from Russia. In the case of Polish competent authorities responsible for the protection of national heritage (including the Police, the National Heritage Institute, the Customs), a whole series of cases of illegal export of Polish cultural property linked to the history of the Russian state – i.e. cultural property primarily related to the eighteenth and nineteenth century Polish history – has been recorded.

The actions undertaken by these collectors tend to be very diverse. For example one of the persons in Belarus was publishing on various web portals that it is interested in buying any memorabilia related to the history of nineteenth-century Poland and Russia. It was assumed that the person buying Polish cultural goods on the territory of the country is secured against any legal action as it acted only locally. Then, certain other individuals were moving the goods acquired on the Polish territory through the border and delivered them to the Belarusian buyer. In essence, it was organized criminal activity. Such activities resulted, among others, with appearance of “wild” archaeological sites and destruction of archeological sites already operating. In extreme cases, in the case of penetration of the military cemeteries, this ended up with desecration of human remains (which is a crime in Poland, as well as other EU countries). Such operations were stopped by the Polish authorities.

Other activities – of a purely criminal type – are also recorded. In 2005 and 2006 a break into several important museums (including the Czartoryski Museum and Kurnicki Libraries) took place in Poland. Certain souvenirs of Prince Jozef Poniatowski, who was also the Marshall of Napoleonic France and was killed in the “Battle of the Nations” at Leipzig in 1813 (such as the Cross of the French Legion of Honour, awarded to the Polish Prince) were stolen. Part of these relics was found after a few years in Ukraine. On the other hand, Ukrainian militia proceeded with inquiry in connection with the theft of cultural artifacts from the Museum of Odessa. Polish authorities’ determination led to the recovery of some extremely valuable cultural properties, connected - in this case – with the struggle for Poland’s independence in the XIX century.

Nonetheless, despite the operations and controls at the external border of the Union, the services operating at the frontiers are not able to completely eliminate the smuggling of cultural property. The experience shows that the mere disclosure of the illegal export or import of cultural property does not mean the problem is eliminated, as it is related with organized criminal groups operating the whole “supply chain”: making a burglary and theft, moving goods through borders and delivering them to the end user (“project principal”).

These groups usually have an international character, as indeed is understandable since their activity involves at least two countries. What’s more important, it has to be taken into consideration that criminals can rather easily also change the “profile” of their “business”. Hence, the potential error in - according to the authors - disregarding activities of criminal groups involved in the illegal export or import of cultural property, even if in individual cases these will be a low-value goods (like soldiers' uniforms buttons, which large quantities can be collected in former battlefields or military barracks). In the case of reduced revenue from this source, the criminal activity may focus on other, more spectacular, areas of social life. In the case of Polish land border with Belarus, Russia and Ukraine an important economic problem is smuggling of tobacco products, fuel and alcohol.

Summary and concluding remarks

The EU member states have varying policies for the protection of their national heritage. Generally, the countries of Western EU are less restrictive in this respect than those admitted to the Union in 2004 and beyond. This diversity of policies and their execution stems mostly from historical factors and current supply / stock of cultural goods – these countries where it is small, seem to care more of what’s left from their history. However, the customs of these, like all other countries of the world, are required to detect and combat smuggling of all goods, including the cultural goods illegally

imported, transported and exported “to” and “from” European Union “to” and “from” third-country markets outside the EU.

This also makes difficult to apply consistent approach in the field of protection of cultural property (in many cases the coherent action simply does not exist). If a cultural artifact lost by Poland, Hungary or Lithuania during the Second World War or exported at a later date materializes at auction in London, it is only the determination of one of these country that can make this property being returned to its rightful owner. And it takes several years usually.

The other problem hindering the fight against the illegal trade in cultural property is treating this phenomenon as of little relevance from the point of view of the individual EU Member States. Undoubtedly, the short term fiscal interest and security considerations require concentration of the customs authorities’ and other bodies’ activities on combating smuggling of excisable goods (tobacco, cigarettes, fuel, alcohol), fraud related to other taxes and on the fight against international terrorism. However, organized criminal groups are able to act in different areas depending on the scale of the risk and the possibility of achieving the desired profits. Therefore disregarding the illicit trafficking in cultural property should be regarded as an error in assessing the security risks of the country, especially since this phenomenon is often linked with crimes against property (burglary and theft).

The overall conclusion of the paper could be that issue of combating illegal trade in cultural property should not be ignored or regarded as less important than the purely fiscal related illicit trade. This is due to the importance of the cultural heritage for the individual communities of any country, including its minorities. Long-term activities in this field are of great importance for the preservation of the cultural diversity of different national or ethnic groups.

Observations made in this respect in the EU can be beneficial for the other countries of the world that face similar challenges, like North Africa and Middle East countries, where recently there is a lot of military conflicts and civil wars. Legal and decisive action control of the Polish customs officers on the outside (not just land) border of the European Union can be set as example of not only the protection of cultural heritage, but also protection of the security of EU society against organized cross-border customs crimes.

JEL Classification: Q27, Q38, Q41

CLIMATE CHANGE GLOBAL CHALLENGES AND SUSTAINABLE CONSUMPTION

Ksenia KOUZMINA

Company "Pricewaterhouse", Geneva, Switzerland

E-mail: Ksenia.Kouzmina@gmail.com

Estelle LATASTE

Lycée "Saint Exupéry", Bellegarde sur Valserine, France

E-mail: Etoile11@yahoo.fr

Abstract

UN development goals and climate change constitute major challenges for the whole mankind.. In this context the authors consider an issue of sustainable consumption in its complexity and suggest ways of how responsible consumers and business can contribute to climate mitigation (the role of relevant control governmental bodies, i.e. Customs is also discussed).

The authors describe the legal base for ecological measures including the UN General Assembly resolution "Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development" and its main goals. The paper also touches upon the issues of renewables as a solution for global warming mitigation.

In authors' opinion, informing consumers on a product through both traditional marks and labels and new types of mark is one of the effective methods to cope with environmental challenges.

The authors also study appearance of new regulatory requirements that they call "ecological and social compliance" or "ecological and social traceability", which means that companies should adopt sustainable practices and integrate sustainability information into their reporting cycle.

To highlight the main idea the following scientific methods were used: analysis, synthesis, comparison, generalization, induction, deduction.

In conclusion the authors state that there is a need for a broad international cooperation, search of optimal and adapted decisions, exchange of information and for an open debate between governments together with an active participation of business and consumers in order to minimize climate changes.

Key words: agenda for sustainable development, climate change, sustainable production and consumption, green and ethical goods, ecological and social compliance, environmental and social traceability, sustainable and responsible marketing.

Introduction¹

Climate change and sustainable development issues constitute today one of the major challenges for mankind. The environmental matters became an integral part of national and global economies and lead to new activities in the work of the governmental control bodies, including customs.

¹ The paper is prepared by the authors in their capacity as experts and does not necessarily reflect the position of their companies.

For example, such approach is reflected in the fact that besides traditional fiscal and security functions for Customs (drugs, traffic of arms and trafficking in persons) new tasks relating to environment are set: control over imports/exports of waste; preventing smuggling rare animals/birds/plants; interdiction of imports of polluting machines and equipment; control of various certificates showing conformity with environmental requirements (for goods and machines), etc.

The legal base for such ecological measures come both from national requirements as well as from the decisions made at a global level.

On 25 September 2015, the UN General Assembly adopted a resolution “Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development” which sets goals, tasks and challenges for the whole mankind (UN 2015).

Such Sustainable Development Goals include:

Goal 1. End poverty in all its forms everywhere.

Goal 2. End hunger, achieve food security and improved nutrition and promote sustainable agriculture.

Goal 3. Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages.

Goal 4. Ensure inclusive and equitable quality education and promote lifelong learning opportunities for all.

Goal 5. Achieve gender equality and empower all women and girls.

Goal 6. Ensure availability and sustainable management of water and sanitation for all.

Goal 7. Ensure access to affordable, reliable, sustainable and modern energy for all.

Goal 8. Promote sustained, inclusive and sustainable economic growth, full and productive employment and decent work for all.

Goal 9. Build resilient infrastructure, promote inclusive and sustainable industrialization and foster innovation.

Goal 10. Reduce inequality within and among countries.

Goal 11. Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable.

Goal 12. Ensure sustainable consumption and production patterns.

Goal 13. Take urgent action to combat climate change and its impacts.

Goal 14. Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development.

Goal 15. Protect, restore and promote sustainable use of terrestrial ecosystems, sustainably manage forests, combat desertification, and halt and reverse land degradation and halt biodiversity loss.

Goal 16. Promote peaceful and inclusive societies for sustainable development, provide access to justice for all and build effective, accountable and inclusive institutions at all levels.

Goal 17. Strengthen the means of implementation and revitalize the Global Partnership for Sustainable Development.

It is not by chance, that at least seven of these global challenges directly or indirectly concern environmental problems/climate change. Today it is getting evident that mutual efforts of all governments are required in order if not to stop but at least to mitigate the negative tendency of the climate change and of global warming.

One of the latest studies in this area clearly shows the anthropogenic impact on the planet and on the climate change (Climate Change 2014). Human influence on the climate system is “clear”, and recent anthropogenic emissions of greenhouse gases are the highest in history. The study concludes that “recent climate changes have had widespread impacts on human and natural systems”.

The forthcoming international conference near Paris in November –December 2015 (“COP21”) is supposed to address and to elaborate solutions to climate change problem. This is the meeting of the parties to the UN Framework Convention of Climate Change (UNFCCC), but this time

its objectives are more ambitious: not only to find solutions to reduce greenhouse gas emissions in order to limit global warming to below 2 C but also to ensure mobilization by the developed countries of 100 billion US D per year (from public and private sources) on environmental goals. It is recalled, that the Framework Convention was adopted at the Rio de Janeiro Earth Summit in 1992 and entered into force in 1994 (it has been ratified by 196 states).

It is expected that the Paris meeting will be the most important (around 40 thousand of participants) and the highest represented environmental forum, which shows the growing concerns and awareness of all countries in the world. The expected solutions will not only be very important; they will be extremely expensive and painful (as shown above) and every person in the world will eventually have to pay for them: directly through taxes or indirectly through higher cost of environmentally friendly services and goods.

But even in case of a favourable scenario of a climate warming mitigation, the price for it will be a decline in the world consumption (Climate Change 2014). Thus, it is estimated that mitigation scenarios will lead to the direct loses in consumption (not including benefits of reduced climate change) to: 1 to 4% (median: 1.7%) in 2030, 2 to 6% (median: 3.4%) in 2050, and 3% to 11% (median: 4.8%) in 2100. In its turn drop in the consumption will lead to slower economic growth (something politicians are not eager to speak about openly).

Hence the importance of being sure that the problem is correctly identified, that the right solutions are found, that suggested measures will bring the expected results and that collected huge sums are not wasted.

If we look at the global environmental problem in a simplified manner, we can identify its following basic components: What we produce? How we produce? What we consume? How we consume? What we do with the waste? Then if we look at what issues are considered today from the point of environment, it will be primarily how goods are produced and how are they recycled.

And consumption-related issues are left unattended. The purpose of this article is to attract attention to such “forgotten” matters.

1. Renewables as a global solution

What might be a solution for global warming mitigation? Renewable sources of energy? We hear about them all the time. “Greenpeace”, for example, considers that renewable types of energy could replace fossil fuels by 2050 (GreenPeace 2015). Using renewables will allow to stabilize the level of CO₂ (carbon dioxide) by 2020. Clear technologies will create additional 20 million jobs by 2030. Unfortunately many experts believe that these forecasts are too optimistic and that countries will still depend on the fossil fuels in future but they must be utilised (but ideally) through new carbon friendly or captive technologies. They say that although renewables contributed to 60% of a new power generation in the world in 2014, still fossil fuels provide more than 80% of the world primary energy supply. Not less important is the question on how much such new climate mitigation schemes will cost. According to “Greenpeace” scenario, the cost of the replacement of traditional fuels by renewables will be 1.2 trillion dollars per year.

The question is not only the price, although it looks crazy. The above mentioned study on climate change (Climate Change 2014) shows various scenarios of climate mitigation. In short, the conclusion is the following: in order to achieve the set goal (to limit warming to below 2°C) it is important to ensure the wide availability and dissemination of new mitigation technologies (bioenergy, wind/solar, etc.) . Otherwise mitigation costs can increase substantially depending on the technology considered. Delaying mitigation increases global mitigation costs in the medium to long term perspective. It means that not only new technologies shall be identified (invented) but they shall be “shared” and this might become a separate issue: if the technologies’ owners will be ready to do it (and on what conditions).

2. The other side of renewables

As in case of other proposed solutions it is important to understand all possible benefits and disadvantages of using a specific technology before investing into it.

Let's recall, for example, biofuel. At the beginning of 2000-s biofuel was considered as one of the ways of diminishing dependence on the fossil fuels. And, for example, European Union was planning to increase the share of biofuel up to 10% of the whole motor fuel consumption in its member states by 2020. But it turned out that the cultivation of food crops (from which ethanol/biofuel is manufactured) is in direct competition with crops for human consumption and that the expansion of ethanol production will, thus, lead to diminishing food supply and to aggravating the problem of hunger in developing countries. As the result, nobody in Europe now speaks about biofuel.

As another example of the hidden problems of new technologies one could note wind energy. In Europe, there is a growing campaign against wind turbines which, in the opinion of some citizens, spoil landscapes and have a negative impact on tourism and also killing migratory birds. According to data provided by opponents of wind farms, at USA the nationwide wind farm mortality estimates are 573 thousand birds and 888 thousand bats per year, i.e. almost 15 birds and 23 bats per turbine. For comparison, similar European estimates: for instance, extrapolating to Germany the findings of Dutch biologists, ornithologists had calculated that annual mortality should be 60 thousand – 100 thousand killed birds per gigawatt of installed wind capacity. For today's Germany, which has 39 gigawatts of wind turbines, this would mean up to 2,34 – 3,9 million dead birds a year.

The ornithologists believe that the above estimate is close to the reality, which was revealed in 2012 by a comprehensive evaluation of wind farm mortality by the Spanish ornithological society SEO-BirdLife. In response to a request based on the right to information in environmental matters (Aarhus Convention), SEO has obtained copies of 136 monitoring reports of wind farms (filed without publishing by the Spanish government). Having analysed them, SEO researchers estimated that Spain's 18,000 wind turbines kill on average 6 – 18 million birds and bats a year (Wind Turbines Mortality, 2015).

Apart of the above problems not to forget a technical limitation of renewables: the production of wind turbines and solar panels varies during the day (less wind, no sun, etc.); thus, to ensure the permanent and stable level of the electricity supply they must be supported /compensated by conventional power stations. In the opinion of experts, it means that it is unrealistic to expect the full replacement of fossil fuels by renewables in the near future and, thus, more attention shall be devoted to new technologies allowing the use of fuel and coal with less environmental harm.

3. Good and bad energy

When we speak about future technologies developments an important issue is raised all the time: which technologies or fuels have less impact on the environment. For example, at present it seems that the major emphasis of the discussions is on CO₂ (carbon dioxide) mitigation, though other gases are not less or probably even more dangerous for human health and nature. This focus on CO₂ in turn evidently leads to calls to use electricity and not fossil fuels. But electricity in many countries (like China or India) comes from coal burning, so one can assume that one shall also distinguish between “good” (from hydro sources) and “bad” (from coal) electricity. If we look more attentively into hydro power, also certain things become less evident. Thus, the construction of hydro dams leads to flooding of significant areas and to local climate change. As an example, one can recall the pride of China - “three gorges hydro complex”, which World Bank refused to finance due to unclear environmental consequences of this project.

Probably it means that there is a need in developing more complicated and complex instruments to assess the ecological impact of specific technologies and projects.

It is important not to forget that behind ecological discussions there are also economic interests of companies manufacturing equipment and goods based on traditional or on new technologies. For many companies it is a question of life and death, if their technologies are used or abandoned. If new technologies are to be more expensive, the society must make a decision on their use on the basis of objective facts and with clear understanding of all consequences and not as the result of the selectively chosen information (or from the deformation of market factors, for example, though hidden subsidies).

Another aspect of the ecological impact debate is who is the main polluter? From a sectoral perspective (based on the information from press), it is transport, automobile, diesel.

Within transport sector there has been an ongoing and long term war, on the one hand, between petrol and diesel engines, and, on the other, with electro cars in general. In this fight an emphasis is often made on specific weak points of certain technologies, not allowing to have a balanced evaluation of different technical solutions. In this context in 2014, the UN Economic Commission for Europe (UNECE) even elaborated a special report on diesel engines exhaust, which proves that “dirty” reputation of a diesel does not fully correspond to the reality (Diesel Engines Exhaust, 2015).

Moreover, this report shows that usually specific sectors are responsible for concrete emissions (for example, agriculture accounts for 94% of global emissions of ammonia). It means that every type of human activity “contributes” in its own way to the global pollution. If all chemical substances/emissions are taken together, the main polluter will be “commercial, institutional and household sector” (on average, 40-60% of all air pollutants /chemical substances) and the road transport will be only the second (20-30%). Thus, one could wonder if politicians and journalists are aware of such statistics. And why the press writes about transport emissions and not from household sector? It might be assumed that for political reasons it is easier to tax cars than houses. Thus, it seems that while solving global problems politicians try not to anger their electorate. So it turns out that global programmes and their focus are “corrected” for political reasons.

4. Consumption and sustainable development

It is interesting to see to what extent consumers are aware of ecological problems and whether they are ready to pay for the protection of environment.

To recall what specific challenges are set by the 2030 Agenda for Sustainable Development in the consumption area (UN 2015).

Goal 12. Ensure sustainable consumption and production patterns:

12.1 Implement the 10-Year Framework of Programmes on Sustainable Consumption and Production Patterns, all countries taking action, with developed countries taking the lead, taking into account the development and capabilities of developing countries.

12.2 By 2030, achieve the sustainable management and efficient use of natural resources.

12.3 By 2030, halve per capita global food waste at the retail and consumer levels and reduce food losses along production and supply chains, including post-harvest losses.

12.4 By 2020, achieve the environmentally sound management of chemicals and all wastes throughout their life cycle, in accordance with agreed international frameworks, and significantly reduce their release to air, water and soil in order to minimize their adverse impacts on human health and the environment.

12.5 By 2030, substantially reduce waste generation through prevention, reduction, recycling and reuse.

12.6 Encourage companies, especially large and transnational companies, to adopt sustainable practices and to integrate sustainability information into their reporting cycle;

12.7 Promote public procurement practices that are sustainable, in accordance with national policies and priorities.

12.8 By 2030, ensure that people everywhere have the relevant information and awareness for sustainable development and lifestyles in harmony with nature.

-12.a Support developing countries to strengthen their scientific and technological capacity to move towards more sustainable patterns of consumption and production.

-12.b Develop and implement tools to monitor sustainable development impacts for sustainable tourism that creates jobs and promotes local culture and products.

-12.c Rationalize inefficient fossil-fuel subsidies that encourage wasteful consumption by removing market distortions, in accordance with national circumstances, including by restructuring taxation and phasing out those harmful subsidies, where they exist, to reflect their environmental impacts, taking fully into account the specific needs and conditions of developing countries and minimizing the possible adverse impacts on their development in a manner that protects the poor and the affected communities.

To sum up, the UN sets the goals of rational and efficient use of natural resources, their consumption, informing population and business about it. The only specific and measurable target concerns reducing food waste.

In our opinion, such goal setting foresees rather passive participation of consumers and business in solving ecological challenges. In this case what is the place in this process for the “responsible” consumers and producers?

As an example, we highlight below few areas where consumption and environmental issues could be further linked together.

5. Consumption and climate change

An important issue which seems to be totally left out of the climate change discussions is how sustainable consumption can contribute to climate mitigation. Paradoxically, but food choices of consumers could also contribute to climate mitigation. In April 2014, a report “nitrogen on the table” was released by an UN agency (UNECE). The main focus of the report (Reactive Nitrogen 2015) is on raising awareness of experts and consumers of the dangers of nitrogen emissions for man and climate. The report makes a conclusion that “reducing European consumption of meat and dairy products would make a significant contribution to reducing nitrogen air and water pollution and greenhouse gas emissions”. Experts calculated that if all people within the EU would halve their meat and dairy consumption, this would reduce greenhouse gas emissions from agriculture by 25 to 40%, and nitrogen emissions by 40% and release farmland to production of other types of crops (including for biofuel).

Another example, during recent years discussions of food waste have received significant visibility. In 2011, FAO published a report which estimated that about 1.3 billion tons or a third of all food produced for human consumption is wasted (FAO 2011). Such food waste happens during production phase and along the supply chain at global and regional level. The report shows that in developing countries food is wasted mostly during the earlier stages of the production and supply chain, whereas more food is wasted in the later stage of supply chain, such as consumption in medium and high income countries. On a per-capita basis, consumers in Europe and North America waste food between 95 and 115 kg/year, while this figure in Sub-Saharan Africa and South/Southeast Asia ranges between 6 and 11 kg/year (FAO, 2011).

Usually the food waste problem is raised in the context of combating hunger (see UN Development Goals), but this issue has an important ecological aspect. To recall that the consumption of water resources and land used for the production of uneaten food remains provides a direct impact on environment. Food waste is also a major component of waste going into municipal landfills, a significant source of methane. According to FAO (FAO 2013), food that is produced but not eaten is responsible for adding 3.3 billion tons of greenhouse gases to the planet’s atmosphere which means

that food wastage becomes the third top emitter after the United States and China (FAO, 2013). 6. And, of course, it is important not to forget about an economic aspect of this problem. Reducing food waste can increase the efficiency of agriculture in particular in low income countries.

But in real life, very few European consumers (11%) understand that their consumption habits might be an environmental concern. This is one of the conclusions of the EC report "attitudes of European citizens towards environment" published in 2008 which included results of the survey of about 27 thousand persons in 22 EU countries. This report provides interesting information which allows to assess/foresee potential response/reaction of consumers towards global ecological problems: some of its conclusions are reproduced below (Special Eurobarometer 295, 2008).

6. Consumers and environment

European citizens attach great value to the environment. About 80% of respondents replied that environment has a direct influence on their lives. Europeans tend to see environment as a joint responsibility. While 90% agree that the primary responsibility lies with the major polluters, 86% believe that, as individuals, they can play a role in protecting environment in their countries. Major environmental concerns noted by citizens included: climate change (57% of respondents), water pollution, air pollution, man-made accidents (industrial accidents, spills, etc.).

Respondents were presented with a list of various environmental measures and on average around three measures were undertaken by each European citizen. The majority of the survey participants separate their waste (59%), the next popular measure - reducing energy consumption (47%), and then - reducing water use (37%). In general one out of 10 Europeans have done at least one such measure for environmental reasons in the past month.

A special part of the report is devoted to a relationship between environmental intentions and actions (Special Eurobarometer 295, 2008). When asked if they would be ready to buy environmentally friendly products (if they were more expensive than normal products), almost $\frac{3}{4}$ agreed that they would be willing to do it, while $\frac{1}{4}$ of consumers indicated not willing to change their habits. These intentions seem to be very encouraging but, unfortunately, further replies showed that in reality only 17% of respondents actually bought a product labelled with an environmental label during the last month. The report makes a conclusion that environmentally friendly attitudes do not necessarily lead to environmentally friendly actions and that financial considerations and the amount and quality of environmental information might also play a role in this issue.

7. Informing consumers and their awareness

Besides informing consumers on a product through traditional marks and labels, new types of marks (including on ecological and social issues) continue to appear (ESCAP 2011).

Thus, energy-efficiency labelling schemes are now most common means of transmitting environmental information in all the countries. At the same time various labels may also be used, for example, to communicate other information regarding: how a product has been produced in terms of life-cycle impact and its environmental friendliness (e.g. eco-labels); fair payment for growers ("fair trade" labels); and how the emissions are generated during the transport of a product ("food miles"). These standards are rather controversial and can be rather trade-restrictive. The impact of transportation in the trade of goods has resulted in the introduction of so-called "food miles" which informs consumers about the actual distance various items have to be transported to reach the retail store. The idea is that the greater the distance, the higher (logically) will be the GHG emissions related to transportation. However, critics of the concept have pointed out that transportation is only one aspect of the carbon footprint of a particular product and when emissions over the whole life cycle of the product are taken into account, the total "carbon footprint" of a product may be actually lower when produced at greater distance from the retail store.

For example, it was found that based on the life cycle analysis, cut roses grown in Kenya for the British market were 5.8 times more carbon-efficient than Dutch greenhouse flowers, even after accounting for emissions caused by air freight. With regard to carbon disclosure through labelling, a number of countries (such as Japan, the Republic of Korea, Thailand) have already adopted carbon footprinting programmes on a voluntary or mandatory (trial) basis (ESCAP 2011).

An important issue: if consumers look at “green labels” and understand them? As an example, here are the results of the survey on the welfare of farmed animals at EU (Eurobarometer 2005). The survey shows that only 20% of consumers can identify products sourced from “animal welfare friendly production systems”; 23% - check such information “some of the time” and one third never did it. At the same time, according to the same report, consumers care about animals and even ready to pay higher prices in exchange for better animal treatment (57%) and 11% of respondents even ready to go for a price increase. Probably besides providing information, it is necessary also to explain what it is about to help consumers make informed decisions.

Another aspect of promoting “green and ethical” goods is ensuring consumers’ confidence in them. To achieve it, it is necessary to fight with unfair use of allegedly “green products” (the so-called phenomena of “green washing”, when normal goods become “green” through the misleading advertising of consumers). For example, studies show that introducing into the name of a good or in its publicity the word “green” creates a positive ecological image (totally unjustified) of such product among consumers.

To illustrate the scale of the problem in the framework of an OECD study (OECD 2013), information was collected on 544 ELIS (environmental labelling and information schemes) introduced between 1970 and 2012 in 197 countries. Nevertheless, it is almost certain that this data base does not contain data on all schemes and labels existing in the world. What one could be sure is that there is a general continuous confusion on an international level on the compatibility and comparability of these mechanisms (i.e. which scheme covers what and if this label is equivalent to a national label, etc.).

It means that in practical terms there is a challenge to protect consumers from falsified green products; to support the fair manufacturers of genuine environmental friendly goods; and at the same time to ensure a control over companies that abuse green labelling. More precisely this issue (about labelling and misleading publicity) was considered by authors in a separate article (*Customs Scientific Journal* “CUSTOMS”, No. 1, 2014).

Stricter and more active actions are required from governments as well. New rules and regulations on misleading green and social labelling shall be introduced. In international trade, customs can assume controls on the abusive green labelling as a part of their activities on the protection of the registered brands and labels.

7. Environmentally responsible consumers

Today a lot is being said about ecological decisions of consumers. Companies seek to understand how to make their business more “sustainable”. Major brands say they are keen to build trust in their products by becoming more environmentally and ethically conscious but they are prepared to invest only if they can be sure that it will add to their competitiveness.

In the area of marketing there is a significant knowledge on how to encourage customers to consume more, but there far less understanding about what motivates them to make choices oriented towards environmental and ethical issues, especially during times of a prolonged period of economic austerity.

The research conducted in the UK by YouGov company shows that the economic downturn has not prevented people's desire to minimise their impact on the environment and to continue purchasing ethical products (Guardian 2014). From the study it is also clear is that it is possible to influence and to change the consumers’ behaviour. Thus the research shows that basic

environmentally friendly actions, such as switching off unused lights, recycling of waste, washing at 40 degrees or lower are now deeply ingrained among consumers. For example, virtually all of respondents of those over 16 years old undertake at least one environmental or ethical action regularly.

But the de-facto the global scale and complexity of the issues that are being faced, especially around climate change, makes many individuals feel powerless and therefore reduces their belief that their own behaviour can make a meaningful difference. Only 47% of respondents believe that their individual efforts to limit their own impact on climate change are worthwhile. The research further shows that 40% of UK adults think that pollution from other countries makes their efforts irrelevant.

This study as other recent studies shows that consumers are not prepared to pay a big premium for more ethical goods and services. Moreover, more comprehensive or expensive purchases and behavioural changes such as installing solar panels, buying electric vehicles, travelling by train (instead of more “environmentally dirty” aircraft) remain beyond the means or desires of the majority.

One issue is paramount (Guardian 2014). The starting point shall be that quality remains the main factor influencing the choice regardless of whether a product or service is ethical. Also purchasing decisions depend on the availability of ethical choices, with 69% of UK adults (93% of GNM's audience) keen to buy ethical clothing if it was more widely stocked.

What the research shows clearly is that while there are a few areas where there are similarities in ethical behaviour among a broad range of consumers, in the majority of cases there are no simple solutions and that companies need to take a nuanced and tailored approach to their clients.

One important common ground identified. Waste has become an issue that even sceptics can embrace. There is also increased demand for more transparency and accountability from companies.

8. Responsible consumer or responsible business?

The sustainable consumption issues, we believe, shall be wider discussed not only with consumers but also with manufacturing companies with a view for them not only “promoting sustainable production” (as called upon by UN) but also from the point of promoting by companies sustainable lifestyles and consumption habits, a not wasting the resources.

For example, is it “sustainable” to dispose of an electric appliance because it is cheaper to buy a new one than to repair the old? We feel that more rational (and thus, sustainable) personal consumption by a population might lead to less use in resources and to less waste. But in turn it might lead to less demand for new products and to lower economic output. It is bad for an economy? So is it better to produce more goods (sometimes, not really required) at a higher price (due to more expensive “ecology friendly” technologies), and then to spend more money on recycling more waste (as the result of throwing old goods) and, thus, at the end to have wider negative anthropogenic impact on the nature?

According to the French Association of operators of mobile phones, consumers change on average phones every 18 months and computers – 4.5 years (GEO 2012). In 75% of cases the replaced gadget is still working. The manufacturing companies claim that new models are more complicated and have wider functions. According to the same Association, in practice the majority of consumers use at best only 10% of the technological or advertised capacities of a mobile phone or of a computer.

What does it mean from the point of ecology? According to various estimates, from 40 million to 90 million pieces of electronic products go to waste every year. About 70-80% of the collected “electronic waste” (or 300-350 thousand tons in physical volume) goes to developing countries, where the products disassembled to recuperate precious metals from scrap. Researchers forecast that the volume of such waste will increase by 2020 in China and South Africa by 200-400% and in India by 500%. Thus these countries are turning into a huge electronic dump. In our opinion, this is a good example of a “non sustainable” consumption.

How to address this issue? We believe that both consumers and manufactures should contribute to it together with government agencies (i.e. Customs) by controlling, for example, transboundary movement of waste.

Probably it is time to suggest introducing a new concept of “sustainable and responsible marketing”. In our opinion, such concept shall include the responsibility of a company not only to environmentally and socially trace its products (which very few companies are doing now) but also to avoid manufacturing and placing on the market products which are excessively resources intensive from the point of production and or final disposal or have a very short life vis-a-vis resources needed to manufacture and to distribute them. And in this case a new indicator – “anticipated life expectancy of a product” will be required to help change the mentality of manufacturers and consumers from disposal to long term use and sustainable consumption of products and resources.

9. Ecological and social compliance/ecological and social traceability

In our opinion, an open dialogue with business is possible and required as creating a positive green image has already become a part of the marketing strategies of many companies.

The business’s concern with regard to environment can be seen inter-alia in the appearance of new regulatory requirements which we call “ecological and social compliance”. The basic term “compliance” is used to describe the management and control functions of a company to fulfil rules and regulations set by control bodies (the non respect of such requirements can lead to legal, financial and other sanctions from regulators and eventually to financial and image losses).

Today we note the expansion of areas where companies see reputation challenges; thus the “compliance” sphere is expanding. The areas where companies feel the potential image losses include, first of all, environmental and social issues, for example, the environmental friendliness of the applied technologies, use of children’s labour at plants (thus, such accusations were made against companies Nike and Reebok).

A special aspect of the compliance is how to show and to prove that requirements are met and that declarations/claims correspond to the reality. It means a process/mechanism is required that the authors call “ecological and social traceability”.

To recall that the 2030 Agenda for Sustainable Development (sub point 12.6) recommends “companies, especially large and transnational companies, to adopt sustainable practices and to integrate sustainability information into their reporting cycle”. Probably, there is a need not only to report “sustainable information” but also be able to prove it. In this context the suggested by authors “ecological and social traceability” of environmental and ethical claims might become one of the reporting and controlling tools (more precisely this concept was elaborated by authors in a separate publication (Traceability in the context of corporate social responsibility, 2013).

To show the importance of “compliance” let’s recall the recent scandal (September 2015) with the German autoproducer Volkswagen cheating with the environmental performance of its diesel engines shows that companies are now working under the pressure of ecological indicators which became a part of their competitiveness efforts (not to mention billions of dollars for the company to pay for this cheating). Here is the price of “non-compliance”!

From the point of civil society it means that probably new verification measures are required to assess old and new technologies as theoretically similar type of cheating can be in any area where old and new technical solutions are competing not on market terms but more and more often on purely environmental grounds.

The problem is often aggravated by the fact that old technologies and traditional types of energy/fuels are usually taxed and new technologies are often subsidized thus making it difficult to understand to what extent new decisions are really competitive. To make it totally confused for economists, the fossil fuels in developing countries are often subsidized (to support the population).

For example, in developed market economies taxes constitute from 50 to 90% of retail prices for petrol and diesel fuel. At the same time, in France the same diesel fuel used for heating of houses will cost 1/3 less (due to lower taxation). If you have such 30% alleged “efficiency marge”, how one could choose the most efficient type of heating for your house?

It is not by chance that the 2030 Agenda for Sustainable Development (Goal 12.8 sub point-12.c) calls on countries to “rationalize inefficient fossil-fuel subsidies that encourage wasteful consumption by removing market distortions...”.

10. Ecology as a barrier to trade

Business (in particular, large companies) is already seriously considering potential climate change measures on their activities (Financial Times, 2015). One of the proposals to be discussed at Paris is an introduction of “carbon pricing”, but already around 440 big companies are using such calculations internally to assess their “carbon footprint” (CO₂ emissions relating to an activity of a person or of a company: as the result of travelling by car or by air; manufacturing goods, etc.). If the carbon footprint logic (to recall another earlier example- “food miles”) will be actually introduced it might impact the current international division of labour. If it is cheaper to produce in China, it is evident where an importer places its order. But if you add to this price the “carbon footprint”, then such ecological factors might overweight the initial cost based on purely market terms.

Such approach (“carbon footprint”) was used in a study by ESCAP (ESCAP 2011) and it revealed that China, Indonesia and Vietnam import commodities that are produced overseas with lower emissions (because of cleaner technologies) than if they were produced locally, while the reverse situation is true for Bangladesh, India and Thailand. With regard to exports, similar analysis shows that Bangladesh, China, India, Indonesia, Thailand and Viet Nam export commodities which are produced with more emissions than in the destination countries. At the same time Japan, Korea and EU (15 countries) export clean production. To express these findings in a plain language, it means that if you want to purchase environmentally friendly goods then buy products made at Japan, Korea, EU. There is no need to explain what such potential marketing campaign will mean for the majority of Asian exporters.

Summary and concluding remarks

1) It seems that at this moment policy makers and civil society are overwhelmed with the huge volume of patchy and confusing (as shown in the paper) ecological data. Not to mention if we are confident that we have reliable information to analyse and monitor the above problems?

2) There is lack of comprehensive and balanced overview/analysis of the climate change issue from various points such as: main causes of the problem, its major components, principal polluters (causes of pollution), careful evaluation of existing and of new technologies (with their positive and negative consequences), etc.

This paper doesn't intend in any way to question new technologies or approaches; its aim is to show that even most environmentally friendly (at the first glance) decisions, nevertheless, deserve a comprehensive analysis because, as a rule, they require serious financial investments and can often have hidden consequences, including for ecology. Besides it is necessary to have a clear understanding of the real price of new technologies and, if it is necessary, to subsidize directly their introduction, but not to manipulate with an alleged efficiency built on hidden taxes.

3) We also believe that today the role of business and especially of consumers in addressing environmental challenges is strongly underestimated. We feel that business can and has to take more active and responsible position not only from the point of application of sustainable production patterns, but also in advancing sustainable consumption and habits to diminish the negative anthropogenic impact on environment. We call such approach “sustainable and responsible

marketing". And to control such responsible behaviour of companies the mechanism of obligatory and voluntary requirements ("ecological and social compliance") can be used, as well as related to it "ecological and social traceability" of statements/claims of companies. Governments shall take a more active position in this area by supporting the responsible business and combating those who are "green washing" conventional goods and services. In trade such control functions (as well as other ecologically related tasks mentioned in this paper) may be entrusted to customs as a part of their routine counterfeiting and similar responsibilities.

In this regard we see the need to recommend to companies (at the first stage – to large and transnational) to have the reporting systems not only allowing to reflect the efficient use of resources, but, if necessary, to trace and to demonstrate "ecological and social compliance".

"Sustainable and responsible marketing" has to build an awareness among consumers and give them the chance to choose goods which are manufactured with an optimal use of resources, can be recycled without harm for the nature and will be used realistically long enough.

4) From the point of consumers, in our opinion, it is necessary to recognize that to solve global environmental challenges it is not sufficient "that people everywhere have the relevant information and awareness for sustainable development and lifestyles in harmony with nature" (as suggested by UN). It is not enough also to reduce the food waste and loss and to diminish the volume of waste in general. These are half way actions. New serious measures directly addressed to consumers are required.

5) We shall honestly admit that the global economy can't continue to develop at the same rate, as in the past, if the goal is set to stop the process of global warming. In other words, the sustainable consumption today shall mean more rational and moderate (and most likely - reduced) consumption not only of energy and water, but also of all other products / goods, and has to lead eventually to "sustainable management and efficient use of natural resources".

It means also that for transition to more "sustainable consumption and production patterns" it is necessary not only to strengthen scientific and technological capacity of countries (as the UN Resolution requires), but above all, to change the mentality and habits of consumers. The purpose of such work is an education and creation of a wide layer of really "responsible consumers".

The appearance of a critical mass of such consumers will cause a demand for "ecological and ethical" goods and will lead to new environmentally-friendly habits. It is necessary that it should become a fashion and be considered as a model consumption to use goods for long time, and not to throw them out every year. Ideally, on this basis we suppose a reasonable balance between demand and production will be found.

6) How is it possible to reach the goals set above? To start from, there is a need for a broad international cooperation, search of optimal and adapted decisions, exchange of information and for an open debate between governments together with an active participation of business and civil society, involving consumers, and all the citizens of the planet.

One could recall in this content the famous phrase of Charles Darwin: "It is not the strongest of the species that survives, nor the most intelligent that survives, it is the one that is most adaptable to change ". In other words, to survive we should think/behave globally and reasonably.

References

1. Characterisation of Environmental Labelling and Information Schemes, OECD, 2013
2. Climate Change 2014, Synthesis Report, Summary for Policy Makers, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), 2014
3. Climate-Smart Trade and Investment in Asia and the Pacific – Towards a Triple-Win Outcome", ESCAP, December 2011
4. Eurobarometer "Attitudes of consumers towards the welfare of farmed animals", 2005

5. Eurobarometer 295 “Altitudes of European Citizens towards the Environment”, 2008
6. Financial Times, 21 September 2015
7. GEO, No. 404, octobre 2012
8. GreenPeace website: <http://www.greenpeace.org>
9. Guardian, 24 October 2014
10. Kouzmina, Kseania 2013 “Traceability in the context of corporate social responsibility: integrating social and technical requirements”, *Lambert Academic Publishing*, Saarbrucken, Germany
11. Kouzmina, Ksenia 2014 “Green channel for green products”, *Customs Scientific Journal “Customs”*, No. 1
12. State of food insecurity in the world, FAO, Rome, 2011 , 2013
13. UNECE Task Force on Reactive Nitrogen , December 2014
14. UN General Assembly (document A/RES/70/1) “Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development”
15. Wind turbines mortality website: <http://beforeitsnews.com/environment/2015/06/wind-power-mortality-submission-from-world-council-for-nature-to-australian-senate-2530286.html>

JEL Classification: F50, F55, O14

ESCAP TRANSPORT FACILITATION MODELS – A NEW PARADIGM FOR COOPERATIVE BORDER MANAGEMENT¹

Sandeep RAJ JAIN²

Economic Affairs Officer, Transport Facilitation

Logistics Section, Transport Division, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), Bangkok

E-mail: jain@un.org

Abstract

The paper considers significant issues of cooperative border management that has been in vogue for some time now under similar names such as coordinated border management, collaborative border management, comprehensive border management, and integrated border management. The author states that, despite the difference in letter, the spirit of all of these approaches is to facilitate trade and transport across the borders while instituting regulatory controls.

However, as the author emphasizes, many years of experience in implementing these approaches particularly in the Asia and Pacific region, indicate that cooperative border management and its other variants though easy to conceptualize pose numerous challenges during execution. The findings of the study confirm that, as a result, there is a continual search for solutions that can address increasing and pressing concerns of control authorities on one hand, and rising and expanding trade and transport on the other.

Further, the study describes the models developed by ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) which provide a result-based framework for cooperative border management as a means to achieve seamless transport across borders.

To discuss fully the key subject, the author used the following scientific methods: analysis, synthesis, comparison, generalization.

By focusing on results and identification of bottlenecks en-route and at border crossings, coupled with technological solutions as well as flexible and practical arrangements for transport, in author's view, the implementation of the systems based on the models will promote cooperation among agencies to reduce inordinate delays at the border crossings.

The author concludes that cooperation among border agencies is inherently intractable due to multiple factors, but, nevertheless, with the result-based framework for cooperative border management as provided by ESCAP transport facilitation models the enhanced cooperation among border agencies is possible with attendant benefits to all the stakeholders.

Key words: cooperative border management, the border crossings, inter-agency cooperation, ESCAP, trade facilitation, ESCAP transport facilitation models.

¹ This paper has been written by Sandeep Raj Jain, Economic Affairs Officer, Transport Facilitation Logistics Section, Transport Division, United Nations ESCAP, Bangkok for presentation at the Inaugural INCU Conference 2014: Trade Facilitation Post Bali-Putting Policy into Practice, Baku, Azerbaijan, 21-23 May 2014

² The views expressed herein are of the author and do not necessarily reflect the views of the United Nations

Introduction

Fifty years ago emerging markets and developing countries contributed to a quarter of global output; today their share is nearly 50% and is rising rapidly. Estimates by International Monetary Fund indicate that within the next decade their share will be around two-thirds. The shift in global economic power from west to east has already seen heightened economic activity in the Asia-Pacific region that will further intensify, with focus now on intra-regional trade rather than on exports as has been the case hitherto.

The shift in focus poses a formidable, but nonetheless, surmountable challenge for the countries. Basic to boosting intra-regional trade is to strengthen transport connectivity within and among various subregions, as one of the major impediments to trade, is the high transport costs due to inadequate infrastructure and weak institutional connectivity. This paper is divided into five sections; following this brief introduction the role of United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UN ESCAP) in developing regional connectivity – both physical connectivity or “hardware” and institutional connectivity or the “software” is discussed.

The fact that non-physical barriers continue to pose challenge to seamless connectivity and need to have a comprehensive approach to address them is emphasized. Next section is on cooperative border management and its variants; various extant approaches to cooperative border management and important legal and policy instruments for cooperation among border agencies are briefly discussed. The section also indicates need for an operational framework for cooperative border management. Section 3 describes the ESCAP transport facilitation models and how they provide a result based framework for cooperation among the border agencies. Section 4 explicates on the key features of the recent WTO Trade Facilitation Agreement and underscores the fact that the policy prescriptions provided in the agreement though essential, are not sufficient for cooperation among the border agencies. The models developed by ESCAP provide an architecture under which the not only the customs formalities can be simplified but also the requirements of other border agencies can be simultaneously met.

1. ESCAP role in development of transport connectivity

1.1. Development of physical infrastructure

Various countries are making sustained efforts to ramp up their transport infrastructure by investing in missing road and rail links, the work which is ably supported by international organizations, such as ESCAP and development banks in the region. ESCAP in particular has supported development of inter-governmental agreements on Asian Highways Network, Trans-Asian Railway Network and Dry Ports to realize the vision of an international, integrated and intermodal transport and logistics system for the region as envisaged by its members. These agreements have provided a sound institutional framework for the countries to coordinate development of transport infrastructure so as to have a synergistic impact on transport connectivity in the region.

1.2. Institutional connectivity continues to pose challenges

While the infrastructure is perked up, there is an imminent, need to address the institutional connectivity to reduce the inordinate delays that happen at the border crossing due to elaborate, repetitive, uncoordinated and often cumbersome procedural requirements of border agencies of which Customs is most conspicuous face. Some of the significant non-physical barriers that impede the movement of goods are cumbersome border crossing formalities involving repeated inspections of goods by different agencies, excessive documentation, non-transparent rules and regulations and frequent changes in them without informing the concerned parties, different technical standards for vehicles, restrictive visa procedures for drivers and crew, different procedures for temporary admission of vehicles, non-accession to various international conventions by some countries in the

region leading to contiguity problems, numerous and sometimes overlapping transport agreements having potential for legal conflicts while implementation.

1.3. Need for comprehensive approach to facilitate transport

To address the non-physical barriers, many countries have acceded to the related international conventions or have entered into subregional/bilateral agreements to facilitate road transport. However, these legal instruments especially the agreements take long time to negotiate and ratify. Furthermore, most facilitation efforts have been undertaken in relative isolation leading to patchy results, while some facilitation measures could not be implemented due to range of institutional reasons and above all conflicts appear during implementation of international conventions, numerous agreements and municipal laws leading to status quo and at worst further deterioration in the situation.

On the whole, the progress on transport facilitation has been tardy not only due to non-physical barriers but also due to operational challenges control authorities face. Recognizing the need for an integrated and comprehensive approach to address non-physical barriers, ESCAP undertook a study on these issues in 2011. Based on the findings of the study, it proposed a regional strategic framework for facilitation of international road transport³ that identifies six fundamental issues in international road transport and possible solutions to address them. It also provides seven modalities to support smooth road transport in the region. The framework was adopted by ESCAP member states during the Ministerial Conference on Transport held in March 2012 in Bangkok and serves as a primary policy document for member countries and their development partners to plan and implement transport facilitation measures.

2. Cooperative border management – variants and approaches

One of the most important non-physical barriers affecting international land transport is the inordinate delays at border crossings. The delays at the border crossings are due to many reasons, but in most cases are aggravated due to lack of coordination and cooperation among border agencies. Each of these agencies has a different mandate with regard to goods and people crossing the borders. More often than not, these agencies work independently, without a full understanding of what the other agencies are doing and without regard to the consequences of multiple inspections of the same goods. The results of the intervention by different agencies are obvious: long delays at the borders and attendant costs which ultimately raise the cost of the goods making them uncompetitive. Therefore, there is an imminent need for cooperation among different agencies at the border crossings. Because of the obvious advantages of such cooperation, numerous initiatives in this regard, have been developed by various international organizations. European Union (EU) has a program for integrated border management, the World Customs Organization (WCO) suggests coordinated border management, the World Bank calls it collaborative border management, and Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE) has border security and management concept called comprehensive border management. These concepts are briefly reviewed here:

2.1. Cooperation among border agencies – Concepts

2.1.1. Integrated border management

The European Commission guidelines for Integrated Border Management (IBM) in the Western Balkans (EC, 2007) define the concept as follows: “IBM covers coordination and co-operation among all the relevant authorities and agencies involved in border security and trade facilitation to establish effective, efficient and integrated border management systems, in order to reach the common goal of open, but controlled and secure borders.” The Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade defines Integrated Border Management as follows:

³ <http://www.unescap.org/resources/regional-strategic-framework-facilitation-international-road-transport#>

“Integrated Border Management is the organization and supervision of border agency activities to meet the common challenge of facilitating the movement of legitimate people and goods while maintaining secure borders and meeting national legal requirements.”

The focus of IBM is on the security of borders, while facilitating legitimate movement of goods and people and this is achieved through interagency cooperation, the core element of the IBM. This requires politically mandated and powerful agency to lead such cooperation. Due to challenges in interagency cooperation IBM has met with partial success and being implemented in various degrees in many central Asian countries.

2.1.2. Coordinated border management

The concept has its origins in the WCO instruments the Revised Kyoto Convention (RKC) and the framework of standards to secure and facilitate global trade (SAFE framework). These conventions have provisions such as juxtaposed offices, joint controls and standards for single window. The WCO strategy document on Customs in the 21st century adopted in 2008 lists it as one of the 10 key building blocks for managing borders. It further calls for coordination and cooperation among all the relevant authorities and agencies involved in border security and regulatory requirements for passengers, goods and conveyances moved across the borders. In the research paper published by WCO⁴ the concept is further clarified: “Coordinated Border Management (CBM) refers to a coordinated approach by border control agencies, both domestic and international, in the context of seeking greater efficiencies over managing trade and travel flows, while maintaining a balance with compliance requirements. While many organizations refer to this as “Integrated Border Management”, the World Customs Organization prefers “Coordinated Border Management” as it gives prominence to the principle of coordination of policies, programs and delivery outcomes whilst avoiding any perception of favoring a single solution.” CBM therefore is seen more as guiding principal for border agencies rather than providing any practical solution for them to cooperate.

2.1.3. Collaborative border management⁵

The World Bank in its book “Border Management Modernization” describe the concept of “Collaborative Border Management” as an approach to border agency coordination where the focus shifts from physical control of goods to control of information about them. This shift along with focus on customer segmentation, intelligence driven risk management and networking arrangements allow border management agencies to cooperate in terms of agreed standards. The concept avoids threatening connotations of the organizational integration that may arise from implementation of IBM. Organization integration needs to be treaded carefully as it requires ‘significant organizational change’ and may create problems as various agencies struggle to retain their identities and protect their mandates and resources.

In this approach, based on the pre-arrival information about the goods, the clearance or transit procedures are initiated before the goods actually arrive. The key aspects of collaborative border management are grouped under policy, processes, people, information and communication technology and infrastructure. Though many of the collaborative management practices are already in vogue through discrete reform initiatives, yet this approach bring these innovations at one place in a holistic manner.

⁴ Aniszewski S, “Coordinated Border Management – a concept paper”, *WCO research paper*, No. 2, June 2009, p. 6

⁵ Doyle, Tom 2011, “The future of border management”, *Border Management Modernization*, World Bank, Washington D.C

2.1.4. Comprehensive border management⁶

OSCE has developed a border security and management concept that has three dimensions inherent in OSCE's work, politico-military, economic and environmental, and human dimensions. The concept emphasizes on whole-of-government approach to border management and is appropriately called comprehensive border management. The core objectives of the concept are:

- Reduction of threat of terrorism by focusing on high risk persons and prevention of smuggling of weapon and funds connected with such criminal activities.
- Prevention and repression of transnational organized crime, human and drug trafficking, illegal migration and corruption.
- Promotion of free and secure movement of persons, goods and services and investments across borders in conformity with international law.
- Creation of beneficial environment for social and economic development of border areas.

OSCE help its member states in implementing border security and management concept by providing technical assistance in areas requested by member states. It also acts as a facilitator for political or technical dialogue to foster border agency cooperation among its members.

2.2. Legal instruments for cooperation among border agencies

2.2.1. International instruments

1. Harmonization Convention: As far as back in 1982, an International Convention on Harmonization of Frontier Control of Goods (Harmonization Convention) was developed under the auspices of United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Article 4 of the convention on "Coordination of controls" urges contracting parties, to the extent possible, to organize Customs and other controls in a harmonized manner. Article 5 further enjoins the contracting parties to ensure availability of sufficient personnel, equipment and facilities at such crossings. The emphasis of both articles is on behind the border inter-agency coordination and provision of resources for services.

Article 6 of the convention on "international cooperation" calls upon the contracting parties to cooperate with each other and enter into multilateral and bilateral agreements to achieve the objective of the conventions. Further, Article 7 of the convention provides for cooperation between adjacent countries and enjoins upon them to arrange for joint controls for goods and documents through provision of shared facilities. It also urges adjacent countries to have congruity in timings of operation of the frontier posts, the control services operating and the procedures followed therein. As can be seen the focus of article 6 and 7 is on coordination and cooperation across the border.

2. Revised Kyoto Convention, 1973: The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures commonly referred to as the Revised Kyoto Convention, 1973 also provides for joint controls in its General Annex. The transitional standard 3.4 calls upon the contracting parties to operate joint Customs controls at the border crossings and standard 3.5 calls upon parties to plan for juxtaposed Customs control at the new border crossings.

2.2.2. Subregional agreements and bilateral agreements

There are numerous subregional and bilateral agreements that provide basis for coordination among agencies. Some of them are:⁷

1. ASEAN Framework Agreement of Facilitation of Goods in Transit: The objective of the ASEAN framework agreement is to facilitate transit trade. Article 7 of the ASEAN agreement urges contracting parties to set up frontier posts adjacent to one another to avoid repeated loading and unloading of goods and explore the possibility of joint examination of goods. It also enjoins the

⁶ OSCE and UN ECE 2012, *Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective*

⁷ Adapted from Jain, S.R, "Coordinated Border Management: the experience of the Asia and the Pacific region", *World Customs Journal*, Volume 6, Number 1

parties to coordinate working hours of the adjacent border posts. The Article calls upon the contracting parties to be guided in their efforts to harmonize frontier facilities, wherever possible by the International Convention on the Harmonization of Frontier Control of Goods, 1982.

2. GMS Cross Border Transport Agreement: Article 4 of the GMS CBTA on Facilitation of Border Crossing Formalities calls upon the contracting parties to progressively adopt measures to simplify and expedite border formalities by having a single window inspection to carry out joint and simultaneous inspection of goods and people by respective competent authorities of agencies such as customs, immigration, trade agriculture, health. It further provides for single stop inspection and urges upon the national authorities of adjacent countries to carry out joint and simultaneous inspections. In the case that control posts are not located adjacent to each other, the control officials of one country shall be allowed to perform these inspections in other countries. Further, the article provides for coordination of working hours of the frontier posts and advance exchange of information on goods and people to facilitate their clearance.

2.3. Practical and operational tools for cooperation among border agencies

Various practical approaches exist to provide framework for cooperation among the border agencies. They are in operation with varying degrees of success around the world.

2.3.1. Single Window

The Single Window platform provides an integrated IT system to facilitate exchange of information and operation of integrated procedures for supporting border agency cooperation and coordination.⁸ Countries in South East Asia, in particular, have been proactive in this regard. In 2005 they signed an agreement to establish and implement the ASEAN single window that involves developing single windows in each of the member countries and integrating them at the subregional level. However, planning, designing and implementing single window is fraught with numerous challenges and the entire process has to be undertaken carefully involving relevant stakeholders. The need for business process reengineering and inter-agency coordination continues to be most challenging aspect in implementation of single window. Overall, the experience with Single Window in the region has been mixed, with some countries successful and others struggling in its implementation.

2.3.2. One stop border posts and joint controls⁹

One stop border post is a single stop at the border crossing jointly managed by neighboring countries where the activities pertaining to the clearance of goods are streamlined to avoid duplications. There are numerous variations in the design of one stop border posts. Some common features, however, are demarcation of control area where officials from both states can conduct required checks as per their respective national legislation; control zone located within the national territory of one state; joint inspection and search of cargo in the presence of officials of both states and inspection results are mutually acceptable. Such arrangements can be further supported with integrated risk management, combined or uniform manifest, common standards and mutual acceptance of Authorized Economic Operators (AEOs). For successful operation of such posts some of the important considerations¹⁰ are legal and regulatory framework, institutional structures, infrastructure and equipment, use of information and communication technology and capacity

⁸ United Nations Conference on Trade and Development 2008, *Technical Note*, No. 14, Border Agency Coordination/Cooperation, p. 2

⁹ Kieck, Erich 2009, "Coordinated Border Management: unlocking trade opportunities through one stop border post", *World Customs Journal*, Volume 4, Number 1

¹⁰ Maximizing trade through joint border posts, Crown Agents, available at: <http://www.crownagents.com/docs/default-source/publications/capstats/capstats-uk/crown-agents-trade-facilitation-one-stop-border-posts107819311FDFE15CBD9B13E3.pdf?sfvrsn=4>

development of officials at the border crossing. Due to challenges in working out and implementing these requirements, there are only few successful cases of one stop border posts mostly in Africa.

2.3.3. National Trade and Transport Facilitation Committees

United Nations Economic Commission for Europe Working party on Facilitation of International Trade Procedures in 1974 adopted Recommendation No. 4 on establishing national trade facilitation committees that was starting point for establishment of many PRO committees to simplify, standardize and harmonize international trade procedures. Since then many types of national coordination mechanism and committees have been set up in countries to achieve cooperation among various stakeholders including border agencies. These committees provide a forum for all the stakeholders, that is, the government departments including border agencies and private sector to come together and discuss issues pertaining to facilitation of trade and transport. Many countries have formed such committees, but on the whole the experience has been moderately successful. Different mandates, lack of financial and operational sustainability, and advisory nature of the recommendations have proved to be hindrance for success of this mode of cooperation among border agencies.

3. ESCAP- transport facilitation models

3.1. Background for development of models

As is apparent from the foregoing, despite numerous initiatives and measures taken by multilateral agencies and countries over last few decades, facilitation of international trade and transport continue to pose challenge. The answer is not far to seek. Border agencies are required to maintain a fine balance between institution of regulatory controls and facilitation of trade and transport – and do so while dealing with ever increasing flow of goods and people.

While globalisation has brought enormous wealth to countries, it has also brought numerous challenges that border agencies have to confront with. Some of them are national security, smuggling of goods, money laundering, drug and human trafficking, trade in counterfeit goods, trade in environmentally sensitive goods and in endangered species, pandemics. Coupled this with the resource crunch the government's face, demands from sophisticated traders who have made significant investments in logistics infrastructure, proliferation of production networks, numerous regional, subregional, bilateral trade and transport facilitation agreements means that border agencies continue to face daunting challenges to meet the conflicting demands of the stakeholders.

All these challenges have primarily done two things. Firstly, the inspections and controls at border crossings have become rigorous adversely affecting the efficiency of clearance processes and impacting flow of goods and vehicles across borders. Secondly, it has made control authorities hesitant to open more border crossings due to multiple challenges. So, while the demand for efficient and more land border crossings is increasing due to enhanced cross-border trade and transport and improved infrastructure, the supply is being constrained due to inefficiencies at the existing border crossings and lack of opening of the newer ones. This has created imbalance between demand and supply of border crossings as shown in Figure 1 below.

To address the imbalance, there is a need, to address the supply side constraints as demand for border crossings is bound to increase with projected higher growth in the region. The ESCAP transport facilitation models will help deal with the supply side constraints by addressing the same two concerns that reduced the supply and thereby restore the balance as depicted in Figure 2. The application of the systems based on the models will increase the efficiency of the border crossings and will give confidence to the control authorities to open more border crossings for international trade and transport. These models will facilitate cross-border and transit transport by addressing operational issues.

The four models developed by ESCAP as a complete package can help address non-physical barriers and operational issues in road transport through identification and monitoring of bottlenecks and flexible and practical arrangements for transport along the route and at border crossings. These models together provide a comprehensive package of solutions for cross-border and transit transport among the countries. The models are discussed briefly in the foregoing paragraphs.

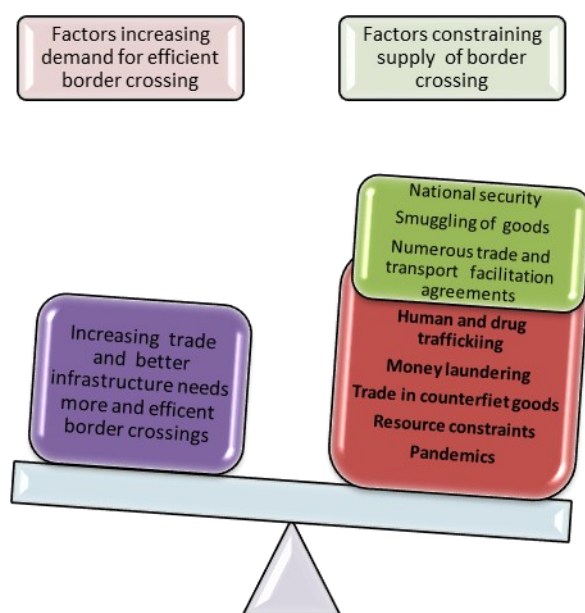


Figure 1. Imbalance between demand and supply of border crossings

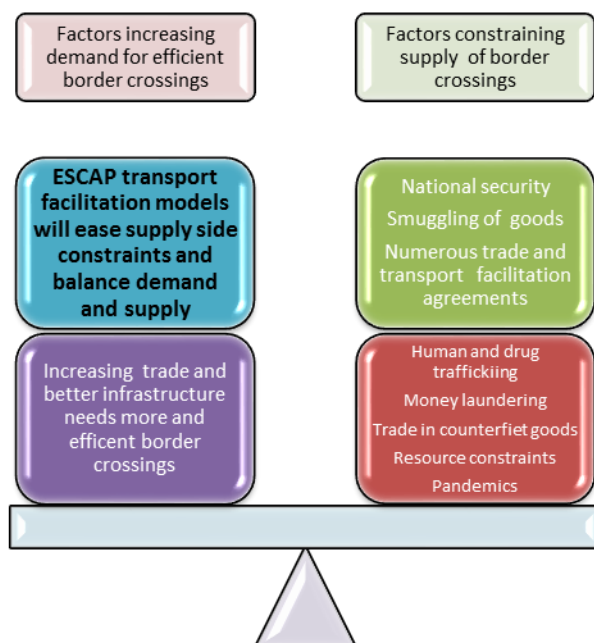


Figure 2. ESCAP transport facilitation models will restore demand and supply balance

3.2. Secure Cross-Border Transport Model¹¹

Secure Cross-Border Transport Model (SCBTM) provides a conceptual and standard basis for design of a cross-border vehicle monitoring system using new technologies, including ICT, satellite positioning and electronic seals. The model prescribes standardized components, their interaction and institutional requirements for its application in the cross-border transport.

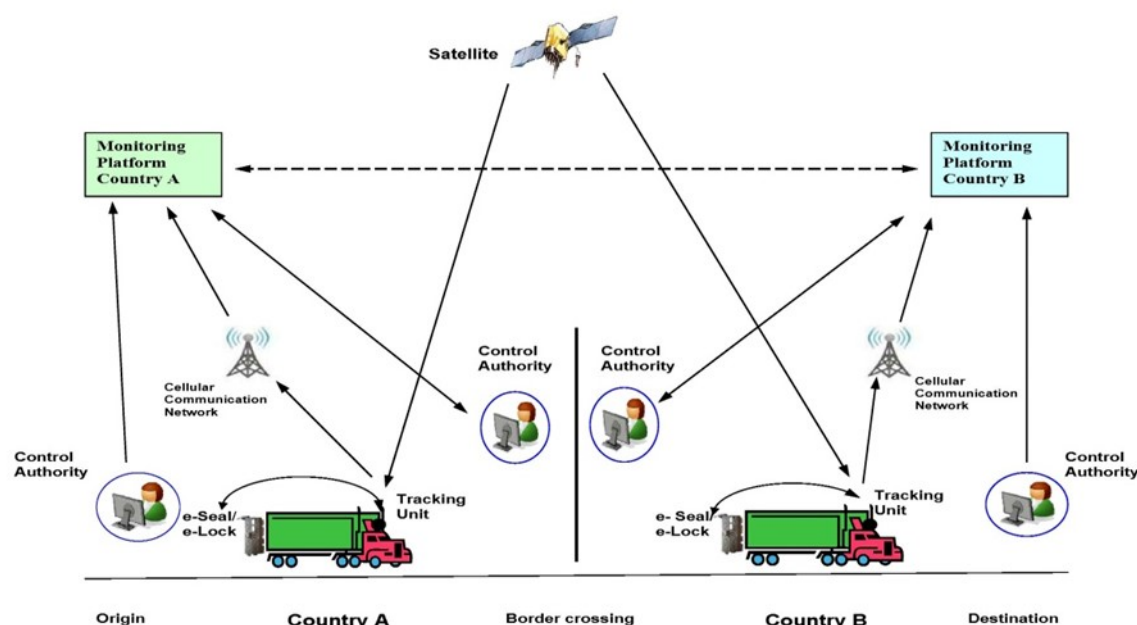


Figure 3. Secure Cross-Border Transport Model

This Model demonstrates that an integrated use of information and communication technologies can secure and facilitate increasing and expanding trade and transport, while taking care of increasing and pressing concerns of the control authorities. A vehicle tracking system based on the model can give control authorities the confidence they need to open up more land routes for international trade and transport. It will also allow transport operators to manage their operations efficiently.

The implementation of the vehicle tracking system is preceded by the agencies coming together to discuss their requirements for regulatory compliance and agree on specific design of the system. Thereafter, the nominated lead agency (normally customs) is mandated to operate it by issue of necessary instructions on various aspects of implementation including on sharing of the information and user access rights. Depending on the agreed design, agencies such as immigration, police, transport, quarantine can be given access to the real time tracking of vehicles. Each agency can use the required information from the system to meet its regulatory requirements.

As an illustration, consider the case of export of goods from a typical dry port in Country A to Country B; all the information pertaining to the goods, vehicle, driver and crew is entered into the system and an electronic seal (e-Seal) number is associated with it. The goods are loaded on the vehicle, after joint examination as per the extant regulations by officials from relevant departments the e-seal is affixed on container. The e-seal is activated and the vehicle along with the container can now be tracked online. If there is an attempt to tamper the seal en-route or diversion, the designated official

¹¹ Based on Secure Cross Border Transport, publication available online at: <http://www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model>

(s) will get an alert and appropriate action can be initiated. At the border crossing the designated official(s) cross check the seal number with the information already available in the system and after outer examination of the container allows the vehicle to Country B. The implementation of the system based on the model, therefore, promotes inter-agency cooperation with respect to sharing of information and conduct of inspections.

The system based on the model can also promote inter-country cooperation among the border agencies. An agreement between the countries for cross-border movement of vehicles along with arrangement for sharing of information and use of same hardware and software for vehicle tracking system can allow seamless movement vehicles and goods. Continuing with our example of export, once the vehicle leaves country A it can enter the border crossing of country B where the border officials already have information in their database about the vehicle and crew. Based on the risk management system, they can take decision on type of checks, if any, needed for the vehicle/goods/crew and appropriate action can be initiated without any delay. The vehicle can be tracked till the destination in Country B by all the designated agencies having access to the tracking software.

As can be seen a vehicle tracking system based on the secure cross border model provides a strong foundation for cooperation among the border agencies on practical and operational aspects at both national and international levels. A vehicle tracking system based on the model is currently under pilot implementation between India and Bhutan and initial experience suggest enhanced cooperation between and among the border agencies of the two countries.

3.3. Efficient Cross-Border Transport Models¹²

A vehicle tracking system based on secure cross border model works best when two or more countries are willing to cooperate extensively on various aspects of cross border transport including allowing each other's vehicles into their territories. However, in practice, that may not be possible or feasible due to numerous reasons. In fact years of experience of ESCAP in field of transport facilitation indicates that bilateral or subregional agreements are, first of all, not easy to negotiate, and even when negotiated, further process of ratification is elaborate. Finally implementation of these agreements poses a huge challenge, as most of the agreements are formulated with top-down approach; some of them never get implemented.

To provide a practical way out of these challenges, ESCAP has developed the Efficient Cross-Border Transport Model (ECBTM) that provides practical solutions to the difficulties in cross-border operations of land transport. The model provides a methodology to evaluate available alternatives to address non-physical barriers and propose optimum solutions. It needs minimal inter-governmental arrangements and takes advantage of recent developments in trucking industry and technologies such as the prime mover-trailer system and commercial cooperation to overcome institutional barriers. Its implementation can also reduce concerns on safety and security with entry of foreign vehicles in the region. It addresses the needs for difficult cross-border arrangements, such as visa for driver, driving license, vehicle insurance, temporary importation of vehicles, standards of vehicles and transport permits.

The model is based on the premise that each border crossing is unique and there is no one-size-fits all solution for addressing non-physical barriers at the border crossings. Each border crossing is confronted with range of barriers some of which are institutional and others are operational which have to be identified. The model essentially provides four alternative ways to address them:

- **Trailer Swap-** At the border crossing, trailer is detached from the prime mover and after required inspections is taken across the border and is attached to another prime-mover across the border for further onward journey.

¹² Based on Efficient Cross-Border Transport, publication available online at <http://www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models>

- Container Swap- container along with its cargo is taken across the border after necessary inspections and moved to another trailer across the border.
- No transloading- the prime-mover along with the trailer and container moves through the border crossing.
- Transloading at the border crossing- the cargo is taken out and shifted to another truck/container in the designated area near the border crossing normally under the supervision of the border crossing officials.

Each alternative can address range of non-physical barriers through available solutions such as bilateral or multilateral agreements, double registration, and accession to international conventions. The alternative preferred at a particular border crossing will depend on the evaluation of available solutions, to address the non-physical barrier relevant to the alternative, on the parameters of cost and difficulty. Efficiency and reliability are also considered while evaluating the alternatives.

Through systematic assessment, alternative that can work best at the border crossing can be identified. Assumptions made under the model indicate that the option of no transloading though efficient and reliable is difficult to implement in practice due to need for bilateral/multilateral agreement. The option of transloading at border crossing though generally inefficient and unreliable is still widely prevalent as no agreement is involved and therefore easy to implement.

Between the two extremes of efficiency, the options of trailer swap and container swap are now gaining ground as they provide practical ways to overcome the challenges under the first two options. The swaps provide a framework for another dimension of cooperative border management, that is, collaboration between private sector within and across the borders. The model encourages B2G and B2B cooperation within and among the countries. In any variant of cooperative border management, coordination among the government agencies is imperative, but equally important is the involvement of private sector as they are the ones, most affected by the border crossing procedures. Through systematic assessment of the alternatives and evaluation of operational and institutional solutions, the implementation of the model will promote better understanding between border agencies and private sector of each other's often conflicting requirements.

3.4. Model on Integrated Control at Border Crossing

One of the modern customs management practice is physical inspections at origin or destination and with opening of more dry ports in inland locations inspection of goods will take place at these locations and border crossings will become facilitation points. Nonetheless, many clearances of goods and inspections of various kinds will still be needed at the border crossing. As a matter of fact, efficient border crossing is must to reduce inordinate delays in the whole transportation process. In this regard, the Model on Integrated Control at Border Crossing (MICBC) provides more efficient information flow and sharing among various agencies at border crossings by application of modern technologies (including ICT) and streamlined process of documentation and procedures. It can help minimize interventions in the process of crossing borders by various border agencies while instituting required controls.

The model provides for a strong underpinning for cooperation among different border agencies and extended across the border it promotes coordination among the countries. In the era where trade and transport are increasing, challenges for control agencies are multiplying and government finances are squeezing, it is imperative that border agencies optimize the use of costly non-intrusive inspections and share the results of inspection and information among all the agencies that need them. The model promotes optimal use of modern equipment by different agencies by sharing results of inspections. It also helps streamline and simplify formalities and procedures for crossing border with re-aligned integrated procedure for the border crossing rather than different procedures for different agencies at the same border crossing.

Such a system could be used in conjunction with various automated equipment and can be integrated into 'single window' initiatives. Importantly, as volumes of trade and traffic grow, the system can also be scaled up without large additional investments. Figure 4 shows how information from automated equipment, advanced information from carriers, and data provided by government agencies can be connected to the central border crossing database of a country, and how this information could then be fed to the various border agencies.

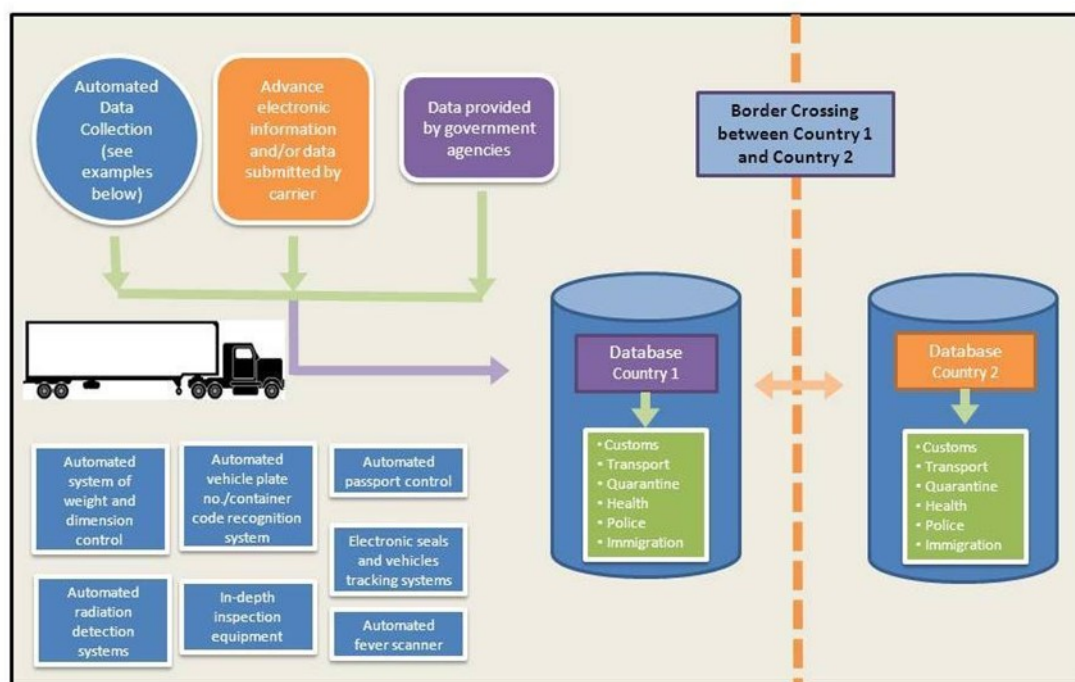


Figure 4. Model on integrated controls at border crossing

3.5. Time-Cost-Distance (TCD) Model

The Time-Cost-Distance Model is graphical representation (Figure 5) of data collected with respect to the cost and time associated with the transport process including at the border crossing. The vertical axis of the model represents the time and cost incurred while the horizontal axis represents the distance travelled from origin to destination. The methodology enables easy comparison and evaluation of competing modes of transport operating on the same route and comparison of alternate transport routes.

The methodology is based on the premise that the unit costs of transport may vary between modes, with the steepness of the cost/time curves reflecting the actual cost, price or time. At border crossings, ports and inland terminals, delays occur and freight/document-handling charges and other fees are usually levied without any material progress or movement of the goods being made along the transport route. This is represented by a vertical step in the cost curve. The height of the step is proportional to the level of the charge or time delay.

The purpose of the methodology is to identify inefficiencies and isolate bottlenecks along a particular transport route and monitor improvement of transport process with facilitation measures. The methodology can be further refined to find out in detail the contributory costs and time associated

with the clearance at the border crossings. This may be particularly useful to border agencies in focusing on critical issues that cause inordinate delays at the border crossings.

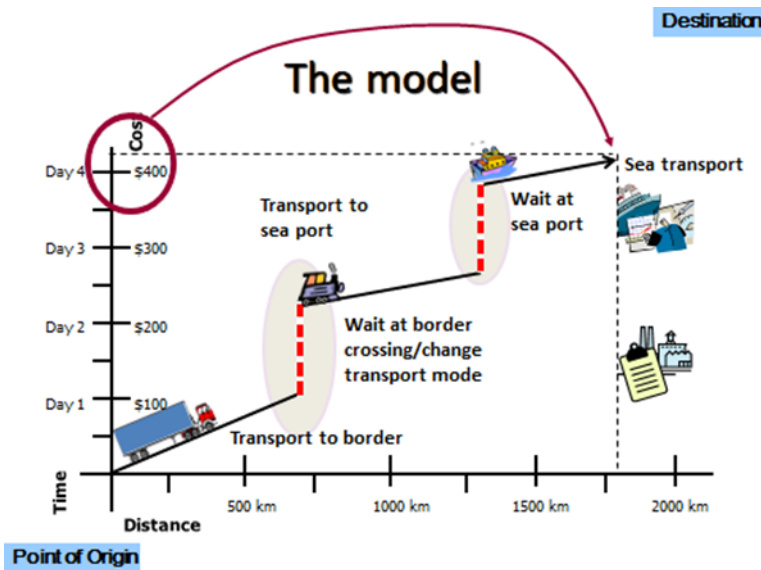


Figure 5. Time-cost-distance model

As can be seen, the TCD model provides a snap shot of time taken and cost involved in transportation of goods along the identified route. Backed with the quantitative data provided by the TCD model, the border agencies and private sector can come together to discuss the results, understand reasons for border delays and ways to reduce them, for example, by clubbing inspections, by sharing data among agencies, by pre-arrival intimation among others. The application of TCD model is not limited to ascertain delays due to intervention by any agency; rather its focus is on the unwarranted delays along the entire identified route.

3.6. Result based framework for cooperative border management

As can be seen in the foregoing paragraphs, the implementation of systems, based on each of the model provides necessary conditions for cooperation among border agencies. Together these models provide a result based framework for cooperative border management. The key elements of result based management or framework¹³ are:

- Analyzing current situation or challenges
- Identifying measureable changes (results) to be achieved based on the problem analysis
- Designing strategies and activities that will lead to these changes
- Implementing and monitoring progress regularly and changing or adjusting activities towards results
- Evaluation

For analyzing current situation and challenges the TCD model is most appropriate, as it provides cost and time involved to complete border crossing procedures and along the route. Bringing all the government agencies and other stakeholder together along with quantitative results from TCD model will throw light on inefficiencies in the clearance processes such as duplicate or unnecessary inspections, repetitive documentation, and inefficient transshipment operations. Second step in the result based framework for cooperative border management is to identify measurable changes based

¹³ Result Based Management: Logical Framework Approach, United Nations Statistical Institute for Asia and the Pacific (SIAP), 2007, based on power point available at: www.nesdb.go.th/research/chiba/suren/07%20RBM%20.ppt

on the analysis of the TCD results and other plausible considerations such as concerns of the regulatory agencies. Involving all stakeholders including representation from private sector, expected and measurable results can be agreed upon; this can include, for example, reduction in clearance time, reduction in documentation requirement.

Next step is the design of appropriate strategies and activities for effecting changes and realizing results. After complete and joint analysis of challenges along the identified route or at the border crossing by concerned border agencies, the system(s) based on appropriate models either alone or in combination can be used to address the inefficiencies and achieve desired results. For example, if security issues are paramount and huge delays are attributed to them, than use of SCBTM is suggested. Similarly, diversion of goods in transit and smuggling challenges can be addressed by application of a vehicle tracking system based on SCBTM. The border agencies on both side of the border along with other representatives from private sector can come together to discuss the modalities of design and implementation of such a system keeping in view agreed results.

The non-physical barriers such as those related to vehicles can be addressed using ECBTM with the cooperation of transport operators on either side of the border. For example, after joint assessment of alternatives under the ECBTM and in view of the agreed results, it may be decided to use trailer swap to reduce the delays due to inefficient transshipment procedures or lengthy clearance procedures. In case, no through movement of vehicles is allowed between the neighboring countries and still issues such as security diversion of goods are to be addressed, ECBTM can be used in conjunction with SCBTM and the tracking of vehicles can be done country by country.

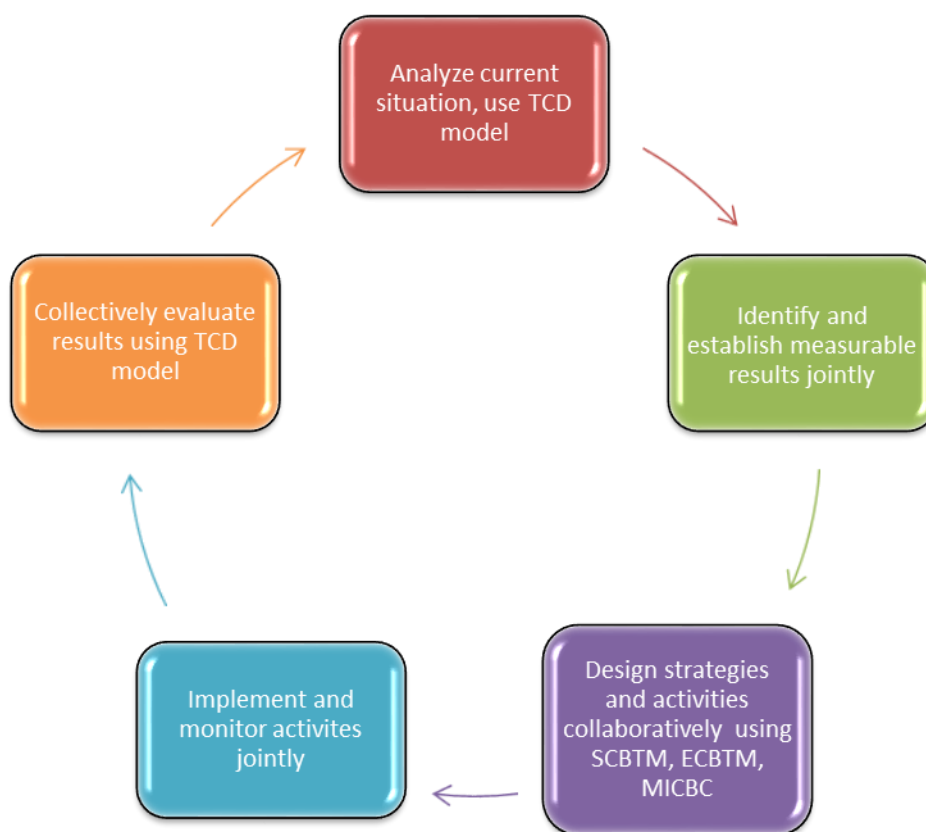


Figure 6. Result Based Framework for Cooperative Border Management using ESCAP Transport Facilitation Models

Where border crossings have to deal with large volume of good as well as the sensitivity of border crossing is high, the control agencies need a heightened degree of coordination to ensure that high-risk consignments and people are targeted for intervention. In such cases, a system based on MICBC can be used to clear the goods expeditiously as information from various sources is centrally available to all relevant agencies.

Figure 6 presents a result-based framework for cooperative border management based on the models as an iterative process. Once joint decision on the use of systems based on one or combination of models is agreed, next step is to implement the activities by respective agencies jointly. After specified period, TCD model can again be used to evaluate the extent to which results have been achieved or whether further changes are required which can then feed into next cycle.

Effective and efficient border management requires collection, analysis and timely dissemination of relevant information regarding cargo and people to help border officials take decision to allow low risk cargo and identify and interdict high risk cargo. Since the border management activities including information are spread across multiple agencies, there is a need to align them around common results so that information available with each of the agencies does not remain in silos but is integrated and converted into intelligence to help border officials to make accurate decisions with regard to admissibility of cargo and people without adversely affecting their flow. WCO has dedicated year 2014 for enhancing communication by customs with all stakeholder under the slogan “Communication–sharing information for better cooperation”. The result based framework for cooperative border management as discussed above provides means to convert the slogan into reality.

4. WTO agreement on Trade Facilitation

The implementation of WTO trade facilitation agreement concurred at Bali with focus among others on border and customs management will enhance the competitiveness of the firms, leading to enhanced export performance. This will create more trade and jobs leading to higher economic growth, ultimately reducing the poverty. It is estimated that implementation of WTO agreement on trade facilitation will increase the two way trade of developing countries by USD one trillion and expected GDP increase of USD 0,5 trillion (Hufbauer and Schott, 2013).

The WTO agreement on trade facilitation has two sections, Section I has 12 articles focusing on trade facilitation issues and Section II is on special and differential treatment for developing and least developed countries. Under Section I, the first group of articles, Articles 1-5 address transparency issues and expand on article X of General Agreement on Trade and Tariffs (GATT). Articles 6-12 are concerned with fees, charges and formalities related with imports and exports and transit elaborate on articles V and VIII of GATT.

Article 7 relates to release and clearance of goods and contains provisions related to pre-arrival intimation, electronic payment of duties, separation of release from payment of duties, risk management, post clearance audit, authorized operators, average release time, special provisions for perishable goods and expedited shipments. The article 8 on border agency coordination contains such provisions as alignment of working days and hours, alignment of procedures and formalities, development and sharing of common facilities, joint controls, and establishment of one stop border post control.

The agreement builds on existing international instruments such as RKC and harmonization convention while laying down few more provisions for expeditious clearance of goods. The agreement though essential, is not sufficient in itself, for expeditious clearance of goods. Arrangements are needed to operationalize the policy prescriptions in the agreement. For example the provisions of article 8 of the agreement are almost similar to the one contained in the harmonization convention, yet they have not been implemented till date. Only a few member states are party to the convention and

even lesser have implemented the provisions contained therein. Article 13 of the agreement on institutional arrangements provide for Committee on Trade Facilitation to oversee implementation of the agreement. This calls for setting up of national trade facilitation committees, which as we have seen earlier remain prescriptive. At the operational level, workable arrangements are required to achieve the objectives of the agreements. The ESCAP transport facilitation models that provide a result based framework for cooperation among the border agencies hold a high potential for operational success of many provisions of WTO Trade Facilitation Agreement.

Summary and concluding remarks

Participation of country in international trade is potent way for economic growth, creation of jobs and removal of poverty. However, international trade and transport have become increasingly complex with involvement of multiple stakeholders often with conflicting requirements. The challenge before countries is therefore to reconcile these contradictions in a manner that while control measures are instituted, trade and transport are facilitated. Globalization has and continues to unleash forces that are challenging the border agencies as never before. The risk posed by entry of goods and people need to be timely established. However, the capacity to identify, assess and prevent entry of goods and people with high risk by the border agencies is constrained by limited resources, non-availability of timely information, lack of sharing and processing of information for meaningful intervention and above all the need for expediting clearances. Many of the border agencies and their processes are not geared to meet and balance control and facilitation requirements. Strategic and operational cooperation among border agencies is often lacking due to appropriate mechanism for it.

As seen in this paper, border delays are major impediment to smooth transport and often main source of high transport costs. These delays can be substantially reduced by cooperation among border agencies and other stakeholders. Despite existence of various approaches to coordination among border agencies within and across the borders, cooperation continues to pose challenges especially at operational level primarily due to lack of appropriate framework that binds border agencies. The results based framework for cooperative border management based on ESCAP transport facilitation models discussed in the paper provides a concrete foundation for border agencies to work together. Focus on measurable results coupled with practical and operational arrangements at border crossing and transport en-route based on models provide sound basis for cooperation among border agencies. The WTO agreement of trade facilitation has provided a renewed thrust on border agency cooperation as means to reduce inordinate border crossing delays and thereby reduce transaction costs, the ESCAP transport facilitation models provides way to accomplish it

Endnotes

1. Accenture 2006, “*Transforming global border management*”, available at: http://www.accenture.com/SiteCollectionDocuments/PDF/5969_ACCE_BorMgt_v3.pdf
2. Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade, *Explanatory Note on Integrated Border Management*, June 2005
3. Kieck, Erich 2009, “Coordinated Border Management: unlocking trade opportunities through one stop border post”, *World Customs Journal*, Volume 4, Number 1
4. United Nations Conference on Trade and Development 2008, *Technical Note*, No. 14, Border Agency Coordination/Cooperation
5. United Nations Development Programme 2007, *Integrated Border Management Handbook for Central Asia*
6. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific 2010, *Improving Border Management to Facilitate Trade in SPECA: Challenges and Prospects*
7. United Nations Economic Commission for Europe, 1982 *International Convention on*

Harmonization of frontier control of goods, Inland Transport Committee, UNECE, Geneva, full text available at: <http://ec.europa.eu/world/agreements/prepareCreateTreatiesWorkspace/treatiesGeneralData.do?step=0&redirect=true&treatyId=509>

8. World Bank 2011, *Border Management Modernization*, World Bank, Washington D.C
9. World Bank 2005, *Customs Modernization Handbook*, World Bank, Washington D.C
10. World Bank 2011, *Global Development Horizons, Multi-Polarity: The New Global Economy*, World Bank, Washington D.C
11. World Customs Organization 2009, Summary Report on “*Inter Agency Forum on Coordinated Border Management*”, 29 to 30 June 2009, Brussels
12. World Customs Organization 2009, *Coordinated Border Management – a concept paper*, prepared as background paper for interagency forum on Coordinated Border Management, June 2009, Brussels

JEL Classification: F53, K42, O24

TRADE-BASED MONEY LAUNDERING: AN OBSTACLE TO TRADE FACILITATION

Nandika Sanath KUMANAYAKE
Sri Lanka Customs, Colombo, Sri Lanka
E-mail: ns_kumanayake@yahoo.com

Abstract

Money laundering has become an international challenge and now it is a multidisciplinary topic. The amount of global money laundering has been estimated about 2-5 percent of the world Gross Domestic Product. Criminals have misused the financial liberalization policies advocated by the International Monetary Fund for laundering criminal proceeds. The author points out that regulations and laws on financial sector, however, could considerably control the money laundering and as a result, launderers gradually move to the trade sector.

In author's opinion, international trade is subject to range of vulnerabilities and risks today owing to exploiting trade simplification proceedings. Therefore, the author highlights the importance of being aware of these risks.

By surveying diverse techniques and approaches to the problem in the literature, this study, therefore, examined the threats associated with trade facilitation that can be exploited by money launderers. The author also tried to find suitable anti-money laundering policies which cannot impede the expectations of trade facilitation.

In the study, the author used general scientific methods: analysis, synthesis, comparison, generalization.

Developed mathematical tools are described in the study as instruments to trace anomalies in trade transactions. The author's major recommendations are make use of such analytical tools by establishing a permanent unit to frequently analyze the trade data so as to detect illicit transactions.

The author also reveals some shortcomings pertaining to anti-money laundering policies in fighting trade-based money laundering. Basically, staff attached to the customs, tax authorities and law enforcing agencies have relatively low knowledge on trade-based money laundering compared to their knowledge on other means of money laundering.

In conclusion, the author states that frequent analyses of trade data and sharing of information and knowledge with other local and foreign agents seems to be more effective policies in controlling trade-related money laundering.

Key words: money laundering, anti-money laundering measures, trade-based money laundering, trade facilitation, illicit transactions, illicit capital flow, trade misinvoicing.

Introduction

Since the liberalization of financial markets is an important requirement for the macroeconomic efficiency, nowadays both developing and developed countries tend to pursue the liberal policies advocated by the International Monetary Fund. But it has been observed that openness of international financial markets also opens up more channels for laundering illicit money. However, several measures have been enacted to successfully manage the financial markets. As a result, criminals move to trade sector finding new avenues and posing threats on trade. On the other hand,

Ferwada et al. (2013) find the strong positive correlation between licit trade volume and illicit trade. Financial Action Task Force (hereinafter FATF) (2010) also exposes the misuse of trade facilitation measures for ML. Thus, now it is a real challenge to implement trade facilitation events while combating the trade-based money laundering (hereinafter TBML).

Discovering more and more sophisticated and complex means, money launderers acquire substantial portion of world economy. In 1996, it has been estimated that aggregated money laundering (hereinafter ML) may be between 2 percent and 5 percent of the world's gross domestic product (GDP) (Moulette, 2000). Agarwal and Agarwal (2006) estimate that global ML amounts more than USD 2.0 to 2.5 trillion or about 5-6% of the world's GDP in 2006.

There are three basic methodologies followed in ML: misuse of financial sector, physical movement of cash using cash couriers and physical movement of goods through the trade system. Internationally and as individual countries, a considerable attention has been drawn to implement anti-money laundering (hereinafter AML) on financial sector and control the physical cash movement. But FATF highlights that the scope for misuse of international trade system has been received relatively little attention though trade system is subjected to high risk and vulnerability that can be exploited by the criminals (FATF 2006, p.1).

This study, therefore, tries to deeply examine methods of TBML and existing AML measures related to TBML to understand the risks and vulnerabilities associated with international trade system which can be misused. Moreover, this study also finds effective AML policies which can be applied without impairing trade facilitation measures. As suggested by many previous works, ML movements can be clearly detected by analyzing trade data (FATF 2006, Zdanowicz 2009, Ferwada et al. 2013). Hence, TBML can be effectively controlled by setting up a data analysis unit in relevant authorities to analyze data using developed mathematical tools and by exchanging information with other local and foreign institutes.

The next section of this paper discusses the global ML problem. The third section describes the stages of ML process which will be more useful to identify ML strategies. The forth section examines the TBML methodologies evaluating the combating measures. Finally, I conclude the paper providing some recommendation to control the TBML problem.

1. Global problem of money laundering

ML can be simply defined as the processing of criminal proceeds to disguise their illegal origin in order to legitimize the ill-gotten gains of crime (FATF 2009, p.9). Launderers can be drug traffickers, organized criminals, terrorists, arms traffickers, blackmailers, tax evaders or credit card swindlers etc. They need ML for several reasons: to hide their wealth, to avoid prosecutions by distancing themselves from illegal money, to evade taxes, and in general to legitimate their illicit funds and to invest them to gain more profits (AUSTRAC 2008, p.2).

1.1. Measuring the scale of ML

Since all practices of ML are concealed activities, direct observation by the macroeconomists or statisticians is impossible (Quirk 1996, p.3). It is, therefore, difficult to directly calculate the size of the ML. Instead, many researchers use several techniques to estimate it. As Unger (2009) states there are three promising methods to estimate the scale of ML: application of gravity model, observation of abnormal prices for TBML and use of theory for measurement.

John Walker introduced the gravity model to measure global ML (Walker 1999). This is the widely used model and commonly known as "Walker gravity model". His study in 1999 estimates the total global ML of over USD 2.8 trillion per year, heavily concentrated in Europe and North America. Moreover, 46.3 percent of the global ML originates in the US (Walker1999). Zdanowicz (2009) observes abnormal prices in US trade data to estimate volume of TBML and finds 7.34 percent share

of trade moved out of US while 9.77 percent moved into US in 2004. Another similar study by Boyries, Pak and Zdanowicz (2005b, p.259) finds during the period from 1995 to 1999 capital flight from Russia to US was USD 8.92 billion. This resulted from USD 7.24 billion under-invoiced exports from Russia to the U.S. and USD 1.68 billion over-invoiced imports into Russia also from the US. Argentiero, Bagella and Francesco (2008, p.11) use theoretical approach, that is “two sector model” to estimate the global ML and its size is approximately 12 percent of the world GDP.

Another method is the use of Multiple Indicators and Multiple Causes (MIMIC) model, and Schneider (2008) employs the model for 20 highly developed countries. He finds that USD 273bn were laundered in these countries in the year 1995 and increased to USD 603bn in 2006 (Schneider2008, p.26).

Because of different estimation methods, estimated amounts are not consistent or not comparable with each other. On account of such calculations it is clear, however, substantial amount of criminal money flows exist in worldwide making the considerable impact on world economy.

1.2. Adverse consequences of money laundering

Disguising of illicit proceeds obstructs the world economic development and depresses the economic growth (Kumar 2012, p.115). By using cross-sectional data of 19 industrialized countries, Quirks (1996) employs statistical analysis to quantify the macroeconomic consequences of money laundering. He estimates that for each 10 percent rise in ML is associated with the 0.1 percent reduction in annual GDP growth rate. Ogbodo and Mieseigha (2013, p.174) summarizes adverse impacts on macroeconomic performances of countries as “policy mistakes due to measurement errors in national account statistics, volatility in exchange and interest rates due to unanticipated cross border transfers of funds; the threat of monetary instability due to unsound asset structures; effects on tax collection and public expenditure allocation due to misreporting of income; misallocation of resources due to distortions in asset and commodity prices; and contamination effects on legal transactions due to the perceived possibility of being associated with crime”.

Since illicit money is generated from the criminal activities facilitating corruption and crime, it damages social stability of a country. ML adversely affects financial sector impairing the development of financial institutes by corrupting employees and institutes, and by damaging the customer trust. It destructs external sector of a country impairing trade and international capital flow. Illicit capital flow drains scarce resources of developing countries and tends to import luxury and less important items. Global sector is also negatively affected since launderers misuse foreign jurisdictions with liberal financial regulations to infiltrate criminal proceeds by corrupting market systems (Kumar 2012, p. 118).

Criminals usually invest money diverting resources to less productive economic activities. Sometimes small economies become favorable for their investments for a short time finally resulting in severe macroeconomic instability. Gnutzman, McCarthy and Unger (2010, p. 251), however, show that small developing or transitional economies which are unattractive for foreign direct investments can gain by attracting illicit money thereby opening “dancing with the devil” and on the other hand, very little might lose from doing so.

1.3 Anti-money laundering measures

The fight against the ML is relatively new approach. FATF is the inter-governmental body established with the support of the G-7 group of countries in 1989 to act against money launderers. The main purpose of this organization is, to develop and to promote the national and international policies against ML and terrorist financing. FATF issued 40 recommendations on ML in 1990 and again added another 9 recommendations on terrorist financing in 2003. As per these

recommendations, FATF periodically gather statistical reports from various jurisdictions to evaluate the functioning of their AML measures.

The FATF also sponsored to establish the regional AML organizations like Asia-Pacific Group on ML (APG), the Caribbean Financial Action Task Force (CFATF) and the Select Committee of the Council of Europe. The Egmont group was also founded by gathering financial intelligence units (FIUs) from 40 jurisdictions. It facilitates communication among FIUs and provides technical assistance to run effective FIUs around the world (Buchanan 2004, p.124). Intelligence gathering is crucial to move the power away from money launderers. FIUs collect and analyze this intelligence and other relevant authorities like customs, law enforcing agencies and tax authorities feed the FIU with information (Deleanu 2013, p.472).

Besides international organizations, some countries also amended or established laws and regulations targeting the strengthening of AML measures. US Patriot Act, the legislative response for 2001 terrorist attack, is one example. The UK introduced Proceeds of Crime Act in 2002 and approximately GBP 300 million of criminal money were forfeited (Sproat 2007, p.183). Since 2007, EU implemented regulation on customers to produce report when the transactions exceed the Euros 1500 to produce a report. In 2007 a total amount of Euro 114 million was frozen based on suspicious ML activities as reported on the 1085 suspicious reports (Schneider & Windischbaur 2008, p.398).

Most of the AML measures curtail vulnerabilities in the financial sector by regularizing financial institutes. Vlcek (2010, p.1) studies on Bahamas and argues that regulations can reduce the contribution provided by the offshore financial sector to the country's economy. He further states that new compliance and regulatory arrangements are comparatively costly since the offshore financial sector in Bahamas ensures less adverse impacts compared to other small Island states.

However, it is not difficult to control financial institutes by enacting regulations and obligations under the supervision of local authorities. Successful control of ML in the financial sector limits the ML avenues. Hence, criminals switch from the more controlled banking sector into still less controlled other sectors (Unger & Hertog 2012, p.288). It has been observed that launderers gradually exploit trade sector in order to escape from strictly controlled financial market (Ferwada et al. 2013, p.3170).

2. Process of money laundering

It is crucial to correctly understand the stages followed in ML in order to make proper investigation. In the literature, ML process is generally divided into three stages: placement, layering and integration. But, Koningsveld (2013, p.442) argues that this three-stage classical model is not sufficient to describe the current practice of ML. Instead, he further divides the final stage of the classical model into two stages; justification and investment. This justification-stage clearly highlights the place where the money re-emergence into the formal economy enabling to find the destination of money comes from. During the process of ML, illicit money earners usually find solutions to two basic problems: concealing the actual origin of the money and giving the legal origin to money. Koningsveld (2013) further states that action of giving the legal origin to ill-gotten money is mainly taken place at justification-stage. Since it is more appropriate to analyze the TBML process incorporating justification-stage, this study also applies Koningsveld's four-stage model: placement, layering, justification and investment.

2.1. Placement

At the initial stage of ML, illegal earnings and funds are infiltrated into the mainstream financial system. As it has been mentioned earlier, there is an obligation to banks to report to authorities when any deposit or withdrawal exceeds the given threshold amount. For example, in the US that threshold is USD 10,000 and in the EU countries Euro 1500. Thus, it is not simple to bank the

bulk of dirty money at once. Structuring and smurfing are two alternative methods heavily used to avoid such reporting. Multiple cash deposits or withdrawals at amount below the reporting threshold are used in “structuring” while multiple deposits of cash and purchase of low-value monetary instruments from various banks and money services by various individuals are used in “smurfing”.

Sometimes criminals purchase existing banks or open new banks in offshore countries to further control financial system. And also, corrupted bank officers are commonly used to infiltrate incriminated money directly into banking system without attracting the attention of the supervising authorities (Schneider & Windischbauer 2008, p.395). Conversion of cash to negotiable instruments such as traveler’s checks, cashier’s checks and money orders is another technique applied for placement.

Most of the illegal activities generate cash profits and it is difficult to manage a bulk of cash. Sometimes such a bulk of money is exchanged to larger denominations, to make it easy to be transported and to be converted. Yet, the level of risk is very high in the placement stage (Buchanan 2004, p.117).

2.2. Layering

After infiltrating into the financial system at the placement stage, money becomes movable and ready to use for different purposes. So as to further conceal the illegal origin of them and to make them more useful, the funds must be moved, dispersed and disguised. Layering means the process of distancing the placed money from its illegal origin.

The illegal origin of income is concealed by making several transfers and transactions involving different countries, different banks and different companies. The web of parallel and serial financial transactions, create it more complex to trace the origin. Offshore financial centers are very significant in doing more complicated transactions (Buchanan 2004, p.117). Speed electronic payment systems make such transactions easy. Inefficient cooperation of criminal prosecution and diverging jurisdiction of countries usually facilitates the layering process as well (Schneider & Windischbauer 2008, p.395).

2.3. Integration: Justification

As it has been mentioned earlier, third and last stage in the classic model was “integration”. At the integration stage, money has achieved the appearance of legitimacy and ready to invest in legitimate businesses. But Koningsveld (2013, p.442) shows it needs another stage to make them apparently legitimate money. This additional phase is called “justification” and in this stage money launderers try to make their ill-gotten money an apparent legal origin.

However, justification stage is not always necessary. In some cases, criminal money can be directly invested without the justification. For example, money launderers can buy real estate directly when it becomes possible with the legal systems of some foreign countries. They can do it safely since it is difficult for the authorities to trace the background owners of money (Koningsveld 2013, p.440).

Thus, money launderers arrange justification when there is a chance to be discovered. Gathering of evidence for a criminal investigation on ML basically depends on the business accounts of companies and financial institutions. Justification is, therefore, important for giving illegal money a legal origin on paper.

Loan-back and back-to-back loan are the most popular loan structures applied for ML. In loan-back transaction, money launderer creates multi deposits to place bulk of criminal money. These small accounts wire transfer to a foreign bank account which belongs to a company which has a good relationship with the launderer. Finally, foreign company sends back funds as loan to a domestic company owned by the criminal. This fund transfer will be appeared on the account books of criminal’s company as a loan. A back-to-back loan is a collateral loan transaction made by a foreign

bank or a lender to launderer's domestic account against the criminal's foreign assets acquired by using illegal money. Those collaterals can be foreign bank balance, sum of cash deposits or any other property owned by the launderer. In this case, lender is an independent third party.

The other method used in this stage is the sudden fabricated rise in net worth. There are several popular practices like, buying and selling of real estate and other items, fabricating casino winnings, lottery prizes and fabricated inherent properties. In some cases, business turnover or sales are manipulated by commingling illicit and legal sources of income.

Loan structures and TBML are, however, widely used at this stage. Misuse of trade for ML will be broadly discussed in the latter part of this paper.

2.4. Integration: Investment

After the justification, money has already achieved the appearance of legitimacy. Dirty money has been cleaned to be used for personal interest. In other words, it becomes the part of real financial system and ready to be used for any investment. Thereby, money launderers' illegal money can generate profits investing in legitimate businesses. Investment is the final stage of ML process and ultimate goal of money launderers.

3. Trade-based money laundering

TBML is one of the most popular techniques used in the stage of justification in the ML process. Accordingly, TBML can be defined as the process of disguising the proceeds of crime and moving value through the use of trade transactions in an attempt to legitimate their illicit origins (FATF 2006, p.2).

As it is highlighted in the FATF report on TBML (FATF 2006, p.2), international trade system is subject to wide range of risks and vulnerabilities that can be exploited by criminal organizations and terrorist financiers. Firstly, because of the complexities associated with the use of multiple trade transactions and diverse trade financing arrangements. Secondly, legitimate and illicit funds are combined together and it is not easy to discretely identify illicit funds. Finally, most of the customs agencies have limited resources and they are not sufficient to detect suspicious transactions.

When the anti money laundering regulations of financial system become strict, criminals shift to the international trade system and discover a new ways of laundering by using TBML. Pitt (1981 p. 449) demonstrates that legal trade is necessary for the abusers of the international trade to camouflage illegal trade. The greater the legal trade, the easier to swindle the enforcement authorities and it reduces the cost of smuggling. Ferwada et.al. (2013) also find the strong correlation between TBML and the trade flow. TBML is strictly proportional to licit trade. In other words, the volume of TBML increases with the expansion of global trade. Meanwhile, the growth of trade has exceeded the growth of GDP in many countries while it has increased faster in developing countries in recent decades. World Trade Report 2013 (WTO 2013) shows that in last three decades, world merchandise and commercial services trade have increased by about seven percent on average. In 2011, total world merchandise trade was USD 18 trillion and commercial service trade was USD 4 trillion. Moreover, calculations of Zdanowicz (2004) shows that both in flow and out flow of TBML in US is equal to the 1/5 of the total US trade. Thus, it implies that there are enough possibilities to TBML to acquire the higher pace and to obtain the massive volume in the global trade.

Launderers basically follow several techniques for TBML by misrepresenting the price, quantity or quality of exports/imports. Over- and under-invoicing is the most common and main technique they use. Some of the other methods are Multiple invoicing, Over- and under-shipment of goods and services and false description of goods and services (FATF 2006, p.4). In multiple invoicing, same good or service is invoiced more than once and different financial institutes are used for payments. Web of transactions create the complicated situation. For any case, money launderer

still has an opportunity to explain the situation on the basis of amendment of payment terms, correction to previous payment instruction or the payment of late fees.

Money Launderers can under state or over state the quantity of goods shipped by manipulating the export or import prices. In extreme cases, only the documents can be prepared without shipping any goods physically. Financial institutes unknowingly finance such fictitious transactions. They also can be benefitted by claiming export subsidies or rebates for these false transactions.

False description of goods and services is particularly useful technique for ML. Invoice price of goods strictly depends on the quality or type of the goods. Mentioning high quality or different goods in invoices and relevant documents, transaction can be done for a higher invoice values than the actual price. In this case, money can be moved out of the country. Conversely, by declaring the lower quality goods in the invoice, transaction can be made for high quality products to move the money into the country.

3.1. Trade misinvoicing

Misinvoicing of international trade transfers is the most common and one of the oldest techniques used in TBML. Apart from ML, price misrepresenting is also used to evade the tariff or taxes and it is considered as customs fraud. Trade misinvoicing occurs when the true value of exports or imports deviates from the declared amount of exports or imports to the authorities (Buehn & Eichler 2011, p.1263).

Types of misinvoicing of international trade have the mechanism to move the funds out or into the country. Money can be moved out of the country by under-priced exports or by over-priced imports. Meanwhile, over-priced exports or under-priced imports move money into the country. For example, let us consider the transaction of 1000pcs of single item actually valued at USD 2 each, exported from country A to country B. If price of each piece has been increased to USD 3 in invoices, additional USD 1000 can be transferred from country B to country A. Inversely, if each price has been decreased to USD 1, additional value of USD 1000 will be flowed from country A to country B. In addition to the fund-transferring, over-invoiced exports increase benefit of export subsidies and rebates while under-invoiced exports evade the export duties or income taxes. Further, by importing 1000pcs of that item for over-invoiced value at USD 3 each from country B to A, sum of USD 1000 can be moved out of the country A. If the import is done for under-invoiced value at USD1, extra USD 1000 can be moved into country A. Under-valuing of imports also can reduce import duty payments.

According to the FATF (2006, p.5) under-invoicing exports is the most common TBML method used to move money. Customs authorities mainly focus on the importation to stop contraband items and to collect due import duties and taxes. Hence, customs authorities pay less attention on exportations. It is important, however, to mention that there should be an agreement between importer and exporter to make the trade misinvoicing possible. Sometimes such transactions occur between parent company and the foreign affiliated company which are controlled by the same organization. In such a situation, organization can select the foreign location where such trading discrepancies might have less risk of being detected.

3.2. Quantifying the TBML

In the literature, very limited studies have tried to quantify the TBML. Among them, comprehensive study of Zdanowicz (2009) which analyzes US trade data to quantify the size of ML makes a remarkable contribution. He reviews several methodologies which have been used to analyze abnormal international trade pricing. Comparison of average country price with the world average price for every product is one of the oldest methods. This was basically criticized because this

methodology did not account for country or product heterogeneity. The price of the same product may be very different when it is imported from America and China.

Hence, it is important to employ methodologies which can recognize the country or product differences. In one method, over-invoiced prices are determined by accounting one country's all import/export transactions that are 50 percent above the average country import/export price of each commodity in each country. Similarly, under-invoiced price is determined by accounting one country's all import/export transactions that are 50 percent below the average country import or export price of each commodity in each country. By using this method, Zdanowicz (2009, p.862) calculates amount moved out of the US considering over-invoiced imports and under-invoiced exports transactions. USD 97.35bn, USD 116.18bn and USD 136.76bn were moved out of the US respectively in 1993, 1994 and 1995. This 50 percent deviation is criticized since use of 50 percent filter is arbitrary. This 50 percent filter might be too low or too high in some cases.

The other methodology is inter-quartile range price analysis. Over-invoiced prices are the prices included in upper quartile range of prices of each commodity imported (exported) from (to) the same country while under-invoiced prices are the prices included in lower quartile range of prices of each commodity imported (exported) from (to) the same country. It has been calculated that USD 167.76bn, USD 191.95bn and 189.05bn moved out of the US respectively in 2004, 2005 and 2006. Likewise, the amount of money moved into the US can be calculated considering under-invoiced imports and over-invoiced exports. Accordingly, the amount of USD 175bn flowed into the US by means of under-invoiced imports and the amount of USD 48bn flowed into the US by means of under-invoiced exports, in 2004. It has been found the net capital flow amounting USD 55.5bn moved into the US in 2004 (Zdanowicz 2009, p.864).

Gravity model is immensely employed in researches related to international trade. Ferwerda et al. (2013) adopt a gravity model to determine underline factors associated with TBML. One of the important findings is the TBML is highly related to the licit trade. Other variables, GDP of the importing country, distance between two countries and being a border country, also positively affect the ML while the implementation of AML policies make the negative impact.

3.3. Trade facilitation and TBML

Trade facilitation is basically defined as simplification and harmonizing of international trade procedures. Increase of trade volume and reduction of trade costs are main promising benefits gained by implementing trade facilitation measures. Wilson, Mann and Otsuki (2005) study on 75 countries to examine the relationship between trade facilitation and trade flow in manufactured goods. The results reveal that both imports and exports increased with the improvement of trade facilitation measures particularly the port efficiency, customs environment, regulatory environment, and service sector. Spencer and Karingi (2011) examine the impact of four trade facilitation indicators such as physical infrastructure, information and communications technology, border and transport efficiency and the business and regulatory environment on export competitiveness in Africa. They find clear evidence of increasing total factor productivity in African exports with the improvement in trade facilitation indicators.

Moise, Orliac and Minor (2011) find that four trade facilitation indicators: advance rulings, fees and charges, automation and procedures have the greatest impact on trade volume and costs. Particularly, simplification of procedures accounts for 5.4 percent of potential trade cost saving while automation accounts for 2.7 percent. Not only the trade volume, Engman (2005) exhibits facilitated cross-border movement of goods has the ability of a country to attract foreign direct investment and better integration in international production supply chains. He further emphasizes that improved and simplified customs procedures have a significant positive impact on trade flows.

Therefore, simplification of international trade procedures is a necessary factor for gaining more benefits from international trade. But several empirical studies evidence that simplification of

trade procedures would be merely misused by the criminals to launder their illicit proceeds or to finance terrorism. FATF provides with several examples for misusing simplified and liberalized trade procedures in Free Trade Zones (FTZs) for TBML since most of the businesses located in FTZs utilize international trade (FATF 2010, p.20).

Three decades ago, before the global discourse on trade facilitation, Pitt (1981) found the positive relationship between the volume of legal trade and smugglings because the costs of smuggling declined with the greater licit trade volume. This might happen due to the costs reducing trade facilitation policies flowed by the countries which have high volume of trade. One recent study of Ferwada et al. (2013) also finds TBML is strictly proportional to trade flows. This is partly because smugglers use licit trade to hide their illicit transactions but also partly because countries which operate high trade volumes usually follow trade facilitation measures to improve their trade and criminals also get the benefit of simplified procedures and low costs of transactions.

As it was indicated in above discussion, trade facilitation could benefit legal trade as well as the illicit trade. Hence, greater the implementation of trade facilitation measures, higher the risk of misusing trade for ML. It is necessary to take trade security measures or to put AML regulations into action while improving trade simplification indicators in order to prevent TBML. Accordingly, TBML gradually turns into an obstacle to trade facilitation.

3.4. Combating TBML

Majority of the countries use AML regulations to successfully combat money launderers. There exists sufficient legislative framework in many countries and ML is a separate criminal offence in the penal code (FATF 2009, p.12). However, many customs agencies, law enforcement agencies, financial intelligence units, tax authorities and banking supervisors are less capable of identifying and combating TBML when compared to their ability in dealing with other forms of ML and terrorist financing (FATF 2008, p.1).

There is an important study done by Boyrie, Pak and Zdanowicz (2005a) to identify impact of AML law on capital flow through abnormal pricing in international trade in Switzerland. They confine the analysis to trade between Switzerland and the US. ML act in Switzerland went into effect in 1998 and they analyze data from 1995 to 2000 to compare the effect before and after the AML law. Interestingly, they discover increased capital outflows during the period 1998-2000 after the enactment of the AML law. According to them, this happens because new law only covers the financial sector of the country. Trade sector has been totally disregarded. Smugglers, therefore, can move capital, either legally or illegally, to clean their illicit funds.

Ferwada et al. (2013, p.3178) observe very surprising result opposing the common expectation that countries combat ML, experience less TBML. Such countries show positive impact on TBML in the regression model. They suggest "Countries which have strict anti-money laundering regulation, experience more trade related ML. This may indicate that criminals have discovered a new way of laundering by using TBML to escape stricter AML regulation of the financial sector."

It is, therefore, indicated that poor knowledge of relevant authorities on TBML is the initial problem in combating TBML. It seems necessary to educate members of authorities who are potentially able to combat trade related ML. Thus, it is essential to train the staff to identify new channels of ML through the international trade. Moreover, with the technical innovations novel techniques can be introduced to mislead the relevant agencies and knowledge sharing is very significant.

As it is highlighted by FATF (2006, p.25), sharing of knowledge and information among customs agencies, law enforcement agencies, financial intelligence units, tax authorities, and banking supervisors is frequently restricted to certain circumstances or undertaken on a voluntary rather than mandatory basis. Muhl (2013, p.452) also states that successful investigations rely heavily on the

ability of law enforcement agencies to get access to data in order to follow suspicious financial flows and to trace the proceeds of crime. Hence, it would be more important to establish the mechanism to exchange information, reports and data among such agencies. In addition, information and data must be shared with the foreign agencies since such information would broaden their understanding on TBML activities.

Analyses of trade data explicitly reveal more information on misuse of international trade. By introducing new statistical methodologies, Zdanowicz (2009, p.1) demonstrates how to evaluate country's international trade data base to identify illegal uses of trade so as to mitigate the risk associated with TBML. Ferwada et al. (2013, p.3177) also state "...the trade data are of great importance in explaining TBML." Hence, analysis of data would be the most useful tool to identify trade related ML. Since AML actions should not harm or obstruct the steps of trade facilitation, data analysis may provide with the most suitable technique.

Summary and concluding remarks

ML represents the considerable amount of the world economy, about 2-5 percent of the world GDP. Although the problem of combating ML attracted the attention of the world recently, at the end of 1980s, regulations and obligations of international organizations like FATF exhibit effective control of the financial sectors in many countries. Launderers always find new forms of ML (Unger & Hertog 2012, p.287) and TBML has been widely exploited for last few years.

Trade facilitation proceedings simplify and harmonize international trade thereby increasing trade volume and reducing costs. Simplified and liberalized trade practices in FTZs have been widely misused for ML. By surveying the literature, this study, therefore, examined the threats associated with trade facilitation that can be exploited by money launderers and tried to find suitable AML policies which cannot impede the expectations of trade facilitation.

TBML is significant at the justification stage of the ML process. Basic methodologies employed in TBML are, multiple invoicing, over- and under-shipment of goods and services, false description of goods and services, and misinvoicing. Criminals usually use licit trade to camouflage the illicit trade practices. There exists, therefore, a positive correlation between licit trade volume and illicit trade (Ferwada et al. 2013). Rapid expansion of global trade volume owing to the trade facilitation events undoubtedly increases the volume of TBML. Researchers employ several techniques to quantify in and out capital flows due to mis-invoicing of international trade and Zdanowicz (2009) calculates, capital outflow of the US was 7.34 percent of the total trade and capital inflow was 9.77 percent in 2004.

It was revealed that there exist some shortcomings pertaining to AML policies in fighting TBML. Basically, staff attached to the customs, tax authorities and law enforcing agencies have relatively low knowledge on TBML compared to their knowledge on other means of ML. Local and foreign authorities share data and information in voluntary basis and it should become mandatory. Since many customs agencies do not have access to trade data of other countries, they do not know "fair market" prices to identify over- or under-misinvoiced goods.

This study also disclosed there are developed mathematical tools to analyze data for detecting such exploitations of trade (FATF 2006, Zdanowicz 2009, Ferwada et al. 2013). Thus, the major recommendation is, to make use of such analytical tools by establishing a permanent unit to frequently analyze the trade data so as to detect illicit transactions. Because knowledge and information sharing have proven to reduce risk and vulnerability, there should be an effective mechanism among local and foreign authorities to distribute information in regular basis.

References

1. Agarwal, J.D. & Agarwal, A. 2006, "Money Laundering: New Forms of Crime Victimization (Current Trends and Modus Operandi)", *Finance India*, vol. XX, no.4
2. Argentiero, A, Bagella, M. & Busato, F. 2008, "Money Laundering in a Two Sector Model: Using Theory for Measurement", *Research Paper Series*, vol. 6, no. 8, Centre for Economic and International Studies
3. Australian Trade Reports and Analysis Centre (AUSTRAC) 2008, "Introduction to money laundering", viewed on 12 May 2014, http://www.austrac.gov.au/elearning/mod1/mod_1_money_laundering_4.html
4. Buchanan, B. 2004, "Money Laundering – A Global Obstacle", *Research in International Business and Finance*, vol.18, pp. 115 – 127
5. Buehn, A. & Eichler, S. 2011, "Trade Misinvoicing: The Dark Side of World Trade", *The World Economy*, pp. 1263 – 1287
6. de Boyrie, M.E., Pak, S.J. & Zdanowicz, J.S. 2005a, "The Impact of Switzerland's Money Laundering Law on Capital Flows through Abnormal Pricing in International Trade", *Applied Financial Economics*, vol.15, no.4, pp.217-230
7. de Boyrie, M.E., Pak S.J. & Zdanowicz, J.S. 2005b, "Estimating the Magnitude of Capital Flight due to Abnormal Pricing in International Trade: The Russia-USA case", *Accounting Forum*, vol.29 pp.249–270
8. Deleanu, I. 2013, "The Role of Information for Successful AML Policy", in B. Unger & D. van der Linde (eds), *Research handbook on money laundering*, Edward Elga, UK, pp. 462 – 473
9. Engman, M. 2005, "The Economic Impact of Trade Facilitation", *OECD Trade Policy Papers*, no.21, OECD Publishing
10. Ferwerda, J. Kattenberg, M. Chang, H. Unger, B. Groot, L. & Bikker, J.A. 2013, "Gravity models of trade-based money laundering", *Applied Economics*, vol. 45, no.22, pp.3170 – 3182
11. Financial Action Task Force (FATF) 2006, "Trade Based Money Laundering", viewed on 12 May 2014, www.fatf-gafi.org
12. Financial Action Task Force (FATF) 2008, "Best Practice Paper on Trade Based Money Laundering", viewed on 12 May 2014, www.fatf-gafi.org
13. Financial Action Task Force (FATF) 2009, "Money Laundering Awareness Handbook for Tax Examiners and Tax Auditors", viewed on 12 May 2014, www.fatf-gafi.org
14. Financial Action Task Force (FATF) 2010, "Money Laundering Vulnerabilities of Free Trade Zones", viewed on 12 May 2014, www.fatf-gafi.org
15. Gnutzmann, H. McCarthy, K.G. & Unger, B. 2010, "Dancing with the Devil: Country Size and the Incentive to Tolerate Money Laundering", vol.30, pp. 244 – 252
16. Koningsveld, J. von 2013, "Money Laundering-rethinking the Stages of the Money Laundering Process to Make Enforcement More Effective", in B. Unger, & D. van der Linde (eds), *Research handbook on money laundering*, Edward Elga, UK, pp. 435 – 451
17. Kumar, V.A. 2012, "Money Laundering: Concept, Significance and its Impact", *European Journal of Business and Management*, vol.4, no.2, pp.113 – 119
18. Moïse, E., Orliac, T. & Minor, P. 2011, "Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs", *OECD Trade Policy Working Papers*, no. 118, OECD Publishing
19. Moulette, P. 2000, "Money laundering: staying ahead of the latest", *OECD Observer*, no 220.
20. Muhl, B. 2013, "Access by law enforcement agencies for financial data", in B. Unger, & D. van der Linde D (eds), *Research handbook on money laundering*, Edward Elga, UK, pp. 452 – 461
20. Ogbodo, U.K. & Mieseigha, E.G. 2013, "The Economic Implications of Money Laundering in Nigeria International", *Journal of Academic Research in Accounting, Finance and Management Sciences*, vol.3, no.4, pp. 170 – 184

21. Pitt, M.M. 1981, "Smuggling and price disparity", *Journal of International Economics*, vol.11, pp.447 – 458
22. Quirk, P.J. 1996, "Macroeconomic Implications of Money Laundering", *IMF Working Paper*, 96/66, pp. 1 – 33
23. Schneider, F. & Windischbauer, U. 2008, "Money Laundering: Some Facts", *European Journal of Law and Economics*, vol.26, no.3, pp. 387 – 404
24. Schneider, F. 2008, "Money Laundering and Financial Means of Organized Crime: Some Preliminary Empirical Findings", *Global Business and Economics Review*, Inderscience Enterprises Ltd, vol. 10, no.3, pp. 309 – 330
25. Spence, M.D. & Karingi S.N. 2011, "Impact of Trade Facilitation Mechanisms on Export Competitiveness in Africa", *African Trade Policy Centre* No 85
26. Sproat, P.A. 2007, "An evaluation of the UK's anti-money laundering and asset recovery regime", *Crime Law and Social Change*, vol.47, pp. 169 – 184
27. Unger, B. & den Hertog, J. 2012, "Water Always Finds its Way – Identifying New Forms of Money Laundering", *Crime Law and Social Change*, vol.57 no.1, pp. 287 – 304
28. Unger, B. 2009, "Money Laundering – A Newly Emerging Topic on the International Agenda", *Review of Law and Economics*, vol.5, no.2, pp. 807 – 819
29. Vlcek, W. 2010, "Money Laundering Prevention and Small State Development: Insights from the Case of the Bahamas", *Commonwealth & Comparative Politics*, vol.48, no.3, pp. 373 – 391
30. Walker, J. 1999, "How Big is Global Money Laundering?", *Journal of Money Laundering Control*, vol.3, no.1, pp. 25 – 37
31. Wilson, J.S., Mann, C.L. & Otsuki, T. 2004, "Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective", *World Bank Policy Research Working Paper* 3224
32. World Trade Organization (WTO) 2013, "*World Trade Report 2013*", viewed on 12 May 2014, http://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr13_e.htm
33. Zdanowicz, J.S. 2009, "Trade-based Money Laundering and Terrorist Financing", *Review of Law and Economics*, vol.5, pp.855 – 78
34. Zdanowicz, J.S. 2004, "*U.S. trade with the world and Al Qaeda watch list countries – 2001: An estimate of money moved out of and into the US due to suspicious pricing in international trade*", viewed on 12 May 2014, <http://business.fiu.edu/pdf/PrintJun2007/tfml.pdf>

SECTION 2 – YOUNG RESEARCHERS' PAGE

JEL Classification: H26, H71

**THE TRANSFER PRICING CONTROL MECHANISM AND
REPORTING SYSTEM IMPLEMENTATION CHALLENGES:
UKRAINIAN EXPERIANCE**

Olena RIABYCH

University of Customs and Finance, Ukraine
E-mail: riabych@i.ua

Olena VAKULCHYK

University of Customs and Finance, Ukraine
E-mail: elvak@mail.ru

Abstract

This paper was presented at the 10th annual WCO PICARD conference (in the frameworks of the "Youth Forum"), 8-10 September 2015 in Baku, the Republic of Azerbaijan.

In most countries of the world in order to avoid speculation with prices between related parties and prevention of evasion by businesses from payment of taxes have been developed and approved at the legislative level transfer pricing rules. In 2013, Ukraine made the first steps towards introducing a system of state regulation in the field of transfer pricing. This issue is one of the key in the management of tax risks for international companies, as the volume of intra-group transactions and their diversity is constantly increasing.

Actuality of the paper is connected with the fact that the process of transfer pricing control implementation caused by the common use of the transfer pricing mechanism in export-import operations is accompanied by the presence of a number of problematic issues that require investigation and correction.

The aim of this work is to study the features of the transfer pricing control process and specific statements of reporting on controlled operations of subjects of foreign economic activity, identify problematic issues and develop proposals.

The paper considers the essence of the transfer pricing control mechanism over transfer pricing operations. The authors' views on peculiarities of this mechanism introduction into the Ukrainian system are expressed; the problems existing in this area are analyzed as well as the recommendations for improving the control mechanism are provided. The current system of reporting on controlled transactions is studied; the disadvantages of the proposed report are described and ways of improving this system are developed.

To highlight the chosen subject definite scientific methods of investigation, namely analysis, synthesis, comparison, generalization were used. Such specific methods of economic study as economic-statistical and economic-analytical methods for the preparation of tables and diagrams were applied.

We express our gratitude to the organizers and participants of the conference PICARD 2015 for the discussion and expressed views on this subject, which became the basis for writing this paper.

Keywords: transfer pricing, controlled operations, taxation, reporting, economic operators.

Introduction

In most countries of the world in order to avoid speculation with prices between related parties and prevent evasion from payment of taxes transfer pricing rules have been developed and approved at the legislative level.

Transfer pricing control mechanisms are focused primarily on the correlation between a transmission (transfer) price and a market price prevailing at the open market between independent parties. In this case, taxpayers must pay taxes where income is economically justified, but they do not have to change the price or the terms of their business.

In 2013 Ukraine made the first steps towards introducing a system of state regulation in the field of transfer pricing. Transfer pricing is a key issue in the management of tax risks for international companies, as the volume of intra-group transactions and their diversity is constantly increasing.

Actuality of the paper is connected with the fact that the process of transfer pricing control implementation caused by the common use of the transfer pricing mechanism in export-import operations requires the complete, appropriate and accurate information about the details of these operations to be submitted to regulatory agencies, which can be done through the economic operators' reporting.

The aim of this paper is to study the features of the process of transfer pricing control, its information support and specific of businesses reporting on the controlled operations.

In order to establish the principles of state control over transfer pricing a number of regulations have been adopted in Ukraine. However, a number of problems having been systematized during the research exist in the present control system.

1. The nature and peculiarities of transfer pricing

Improving the forms of capital consolidation, the development of corporate law and telecommunication technologies in the US and Western Europe in 20-30s led to the creation of transnational corporations and, as a consequence, the development of an internal pricing for products, which move between a company's units. This phenomenon is called transfer pricing.

The basis for the use of the transfer pricing mechanism by firms is the following principles, namely:

- maximization of profits for the corporation as a whole;
- minimization of taxes paid by the corporation as a whole;
- minimization of Customs payments;
- improvement of a parent company's control system over the financial flows of its branches;
- provision of management at all levels (both national and international) with equal conditions for establishing and maintaining such prices that would ensure the profitability of branches and a favorable attitude of consumers .

Transfer pricing has become a subject of governments' research and impact since taxpayers invented ways to minimize their tax liabilities through transfer pricing.

Today, the issue of transfer pricing is resolved at the legislative level in many countries, particularly countries in America (the United States and Canada), developed countries in Europe (Britain, France, Germany) as well as in CIS countries (Russia, Kazakhstan and others). In addition, within the framework of the Organization for Economic Cooperation and Development a number of documents in this area have been developed, which are guidelines for a majority of states. Ukraine's orientation to the international experience and the need to cover the budget deficit requires significant state regulation over transfer pricing, which should be one of the effective ways to replenish the state treasury.

According to the Ukrainian legislation the transfer pricing system is defined as the normal price of goods and / or services within the transactions recognized as controlled.

Now the issue of an artificial creation of the financial flows between companies being the parts of the same transnational corporation or industrial and financial group, which allows participants of these transactions to accumulate substantial financial resources and minimize tax liabilities, is rather acute.

So, there are three most common types of operations based on transfer prices that lead to an underestimation of tax liabilities :

1. Ukrainian enterprises, which are members of the trade and industrial groups, export manufactured goods to related parties located in jurisdictions with low taxation (in particular, Cyprus, Luxembourg, Switzerland), at prices close to the cost of production , and they, in turn, sell them to customers at market prices. Thus, as most of the profit from the sale remains abroad, Ukraine does not receive full amount of taxes and revenues in foreign currency do not flow into the national banking system. This type of operation is the most common and schematically shown in Figure 1 .

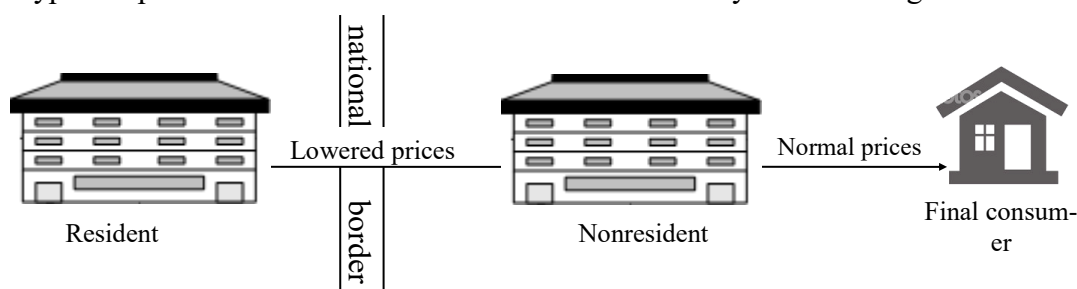


Figure 1. The scheme of operations with the use of transfer pricing

2. Distributors of international companies import products of foreign manufacturers into the territory of Ukraine at inflated prices, which reduces the Ukrainian company profits from the resale of such goods to domestic buyers as well as the amount of taxes payable to the budget. The margin created settles in the country from which such a supply came. The most risky in terms of carrying out such operations are importers of vehicles, industrial equipment, household chemicals, medicines, clothes and other similar goods .

3. The use of transfer pricing in transactions at the domestic market. At first glance, they do not require regulation, because an understatement of tax liability by one party will lead to its overestimation by the other, that is, the amount of unpaid taxes is offset by the sum overpaid. But it is not so. Firstly, many Ukrainian enterprises use preferential tax treatment (e.g., agriculture) and secondly, during the crisis companies have accumulated significant tax losses, which allow them not to pay taxes now. Such companies can carry out operations, result of which is avoidance of taxation [1].

According to the State Fiscal Service of Ukraine the usage of transfer pricing within all types of operations results in 100 billion hryvnia tax evasion annually (at the same time with the help of such schemes around \$ 21 trillion was derived in the offshore throughout the world during a year). This leads to almost 20-25 billion hryvnia loss of the national state budget, including 6.4 billion hryvnia shortfalls in funds from exports annually. The volume of ferrous metals, grains and oilseeds to be exported through related parties in the offshore areas is about 60% [4].

The subject of transfer pricing is actively studied in the works of modern Ukrainian scientists. All the scientific researches on the subject can be divided into two periods in terms of the time of their occurrence, in particular: until the introduction of the transfer pricing regulation mechanism in Ukraine and after its introduction. The majority of researches are related to the first period.

At present there are no researches, which would provide a systematic list of problematic issues arising during the transfer pricing monitoring mechanism implementation in Ukraine as well as give an appropriate response to these problems and improve the control system as a whole .

2. The mechanisms of state control over the operations using transfer pricing: problematic issues

In order to establish the principles of state control of transfer pricing a number of regulations, in particular the Law of Ukraine "About the Amendments to the Tax Code of Ukraine concerning transfer pricing" (The Law of Ukraine from July 4, 2013 No 408-VII) have been adopted as well as the procedure for registration of reports on controlled transactions (Order of the Ministry of income and fees from November 11, 2013 No 669), a list of information resources on market prices (Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine from October 23, 2013 No 866-r), a list of operations with agents which will be subject to verification (Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine from December 25, 2013, No 1042-r) and other acts aimed at preventing the understatement of tax liability for the transactions with related parties have been approved.

However, there are a number of problematic issues in the transfer pricing control system introduced in Ukraine due to the novelty and the lack of study of this topic.

The new rules provide the evaluation and comparison of the profitability of foreign trading firms acting as intermediaries in the sale of Ukrainian goods, with a profitability of comparable unrelated persons. Though, the revenue authorities can make the exporter pay an additional tax after having discovered that his foreign counterpart gets too high profit from such transactions. The imperfection of the proposal is that data on the profitability will be provided to regulatory authorities directly by exporters, which is accompanied by the risk of concealing information about the ownership structure and related persons. On the other hand, exporters are unprotected from the breaches of confidentiality of information provided to control authorities, because there is no legal responsibility of the officials for the disclosure of their data in the legislation.

Another disadvantage of the new system is a limited approach to the selection of areas, the export into which is automatically subject to control, since the presence of a flexible system of tax coordination in some countries allows their residents not to be got caught in the control zone and continue to purchase products at transfer prices.

At present, there are several factors to be decisive for entrepreneurs in choosing the areas for operations using transfer prices (Figure 2).

In the current legislation only operations that are affected by the first group of factors become a subject of automatic checking. However, it should be taken into consideration that the gradual liberalization of the tax legislation in Ukraine reduces the ability to monitor transactions with agents located in the areas that will go out of control while income tax rates in Ukraine are reduced by 16-17%. Thus, the Republic of Cyprus with a rate of tax at 12.5% can be eliminated from the list of controlled states and territories, but for entrepreneurs, in connection with the existence of factors of group II, transactions with residents of this country will continue to be profitable, which is likely to maintain the further functioning of established circuits using transfer prices.

In addition, due to the inclusion in this list of typical consumer-countries of Ukrainian goods (Georgia, Moldova, etc.), conscientious exporters supplying goods to these countries will face the challenge of the procedure of proving disconnectedness and the risk of being subjected to unreasonable taxation. Therefore, according to a global study on transfer pricing conducted in Europe by Ernst & Young, 47% of respondents reported that checking operations on transfer pricing by public authorities led to unreasonable taxation (Chufarov 2013). That is, while conducting the monitoring of operations regulative authorities recognized as transfer those prices that participants of the transactions considered to be in relevance to the conditions of a particular delivery, namely market prices. This resulted in an adjustment of tax obligations and imposing additional tax on those revenues that did not actually exist. Projecting foreign experience in the Ukrainian realities, we can assume the presence of a greater number of such cases in the operations of local entrepreneurs.

Along with other know-how in the area of state control it has become necessary to provide a

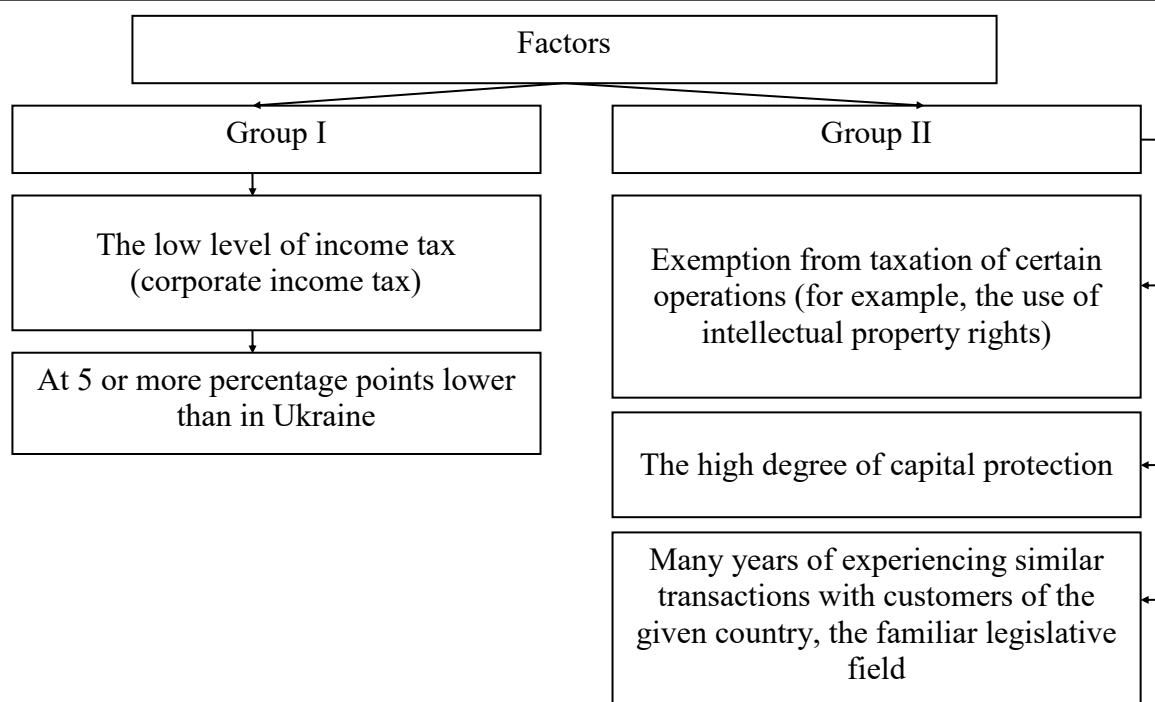


Figure 2. Factors of selection by entrepreneurs' of areas for operations using transfer prices

taxpayers' report on controlled operations and at the request of the regulatory authorities – primary and other documents in order to prove compliance of the contractual prices of such supplies with the level of the regular rates. Therefore, one of the key factors in the predicted effectiveness of the new legislation in this area should be the willingness of taxpayers to accept a contractor as a related party and uncover the details of its financial statements. Furthermore, additional documentation subject to submission, depending on the complexity of a controlled transaction, may involve significant amounts of documents, some of which, particularly containing information about the cost of production, constitutes a commercial secret and are not subject to public eye. Considering the great number of documents and often imperfect system of electronic document management throughout enterprises, an introduced provision will be an additional burden for Ukrainian exporters.

The issue of taxpayers' provision with necessary information, which would allow proving the authenticity of the contract price, is rather acute at the present stage of international transfer pricing rules implementation into the Ukrainian economy.

The list of publications (sources of information) for the purposes of transfer pricing in Ukraine, approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine, is limited. What is more, all the sources of initial information are under the full control of government agencies and only some of them can be called commercial or specialized.

In its turn, the market information in these sources is often of low quality. In the vast majority of these sources there are no data on the range of goods, producers and product quality, delivery and payment terms, volume of delivery, conditions of obligations fulfillment as well as other necessary information. This makes it impossible to objectively compare the prices in comparable transactions.

The abovementioned list of officially approved information sources doesn't include international publications and databases (for example, pricing information of such agencies as Platts, Argus, 3000Xtra, Cotlook Cotton Quotes, CRU, Bloomberg, Reuters, FMB, FERTECON, international and national databases Amadeus, Isis, Orbis, Aida, Aurelia, Dafne, Dash, Diane, Icarus,

Markus, MintGlobal, Odin, Reach, Ruslana, Sabi, Sabina, Saffron etc.).

Such an approach of government officials contradicts to the modern world trends, because it violates the key elements of the substantive law on transfer pricing, namely :

- absence of any information sources' preference;
- accessibility and reliability of sources;
- possibility to use the information of previous periods (without any restrictions);
- using in practice by tax authorities the same volume of information as used by taxpayers;
- using by tax authorities the same sources as used by taxpayers, if the former do not prove the existence of more reliable information in other (alternative) sources (Association Newsletter 2014).

Implementation of the new standards of recordkeeping and rules for determining prices will require taxpayers' time to prepare qualified personnel, monitor transfer pricing, create suitable software to optimize procedures and make changes in the enterprises' administrative processes and workflow.

The obligation to provide a detailed report to tax authorities leads to an excessive burden on businesses, namely their employees are bound to keep an additional documentation. Furthermore, a business entity is forced to attract additional workers and bears additional costs.

Such provisions make it necessary to increase the staff of regulatory authorities as well. Handling large amounts of data requires more time to learn and adapt to the additional reporting rules. For this purpose the time for checking transfer pricing regulation is set as a period of 6 months.

As these checks provide for the provision of all primary documentation, it appropriately may lead to businesses' halt or significant complications in the long term .

3. The analysis of disadvantages of “Controlled Operations Report” of foreign economic activity participants

The first experience of Ukrainian companies on the preparation and submission of a Controlled Operations Report has revealed weaknesses and inconsistencies of existing treatments (Figure 3).

One of the challenges is a detailed description by every object of controlled operations and a possibility of their grouping. Based on the report form, an operation should be described separately by each item. However, only within an operation of delivery (for example, in a single Customs declaration) hundreds and thousands of products with different names and prices may be sold. An identification of each item as a separate operation is a very complex process and the existing software does not allow it to automate. Therefore it would be appropriate in case of the delivery of goods with many headings to allow a generalization of their names, using a group name of items. This, on the one hand, will make it possible to save efforts of foreign trade participants, and, on the other hand, will not affect the credibility, because the amount of controlled operations and the total value of transactions according to a Controlled Operations Report will match (<http://www.km-partners.com/ua/eksklyuziv/992-pershiy-zvit-komom>).

Another problem is an obsolescence of the proposed classifier for defining the measurement units and its incompliance with a diversity of modern business operations objects. The order of filling a Controlled Operations Report implies that the measurement unit code of an item is indicated in accordance with Classifier 1997 [5], which is obviously a bit old. Therefore, during a service provision operation a foreign trade participant does not understand which Classifier code he has to apply. Thus, it is necessary to improve the existing classifiers by including certain measurements units not only for goods but also for services.

One more issue of a technical side of reporting is a necessity to specify all monetary figures in hryvnias without kopecks with the corresponding rounding according to generally established rules. Each unit price and the exchange rate used in the calculations are also the subject of rounding.

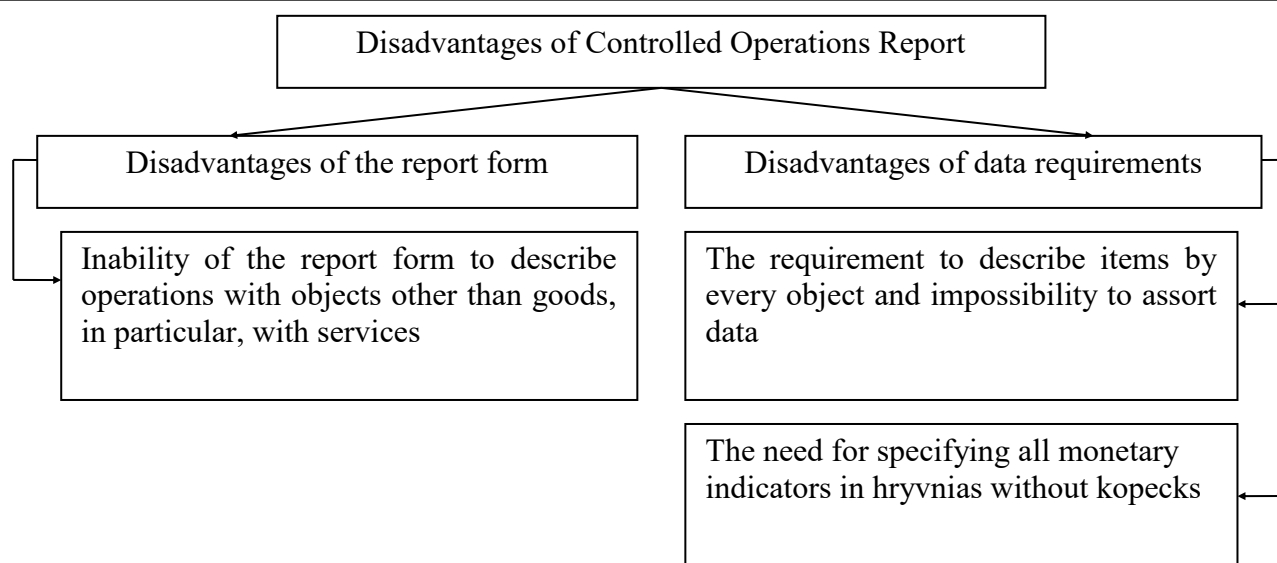


Figure 3. Disadvantages of Controlled Operations Report

Specifying each monetary figure with a corresponding rounding in the formula for determining the total value of a transaction can lead to incompliance of the transaction total amount calculated according to this formula with the actual amount of the transaction according to the primary documents. In case of fulfilling the rounding requirements a taxpayer may need to give additional explanations to regulatory authorities about existing inconsistencies. When filling out the reports using accurate data, that is, the required number of decimal places, the report details will be more in line with the primary documents data. This way of presenting digital information is more efficient.

In addition, many enterprises have a problem with using the sources of information on market prices determined by the Cabinet of Ministers of Ukraine in their Controlled Operations Report. The list of these sources is presented in a table containing data on titles of the information sources, publishers (holders of Internet resources) and a group of goods, which these sources relate to. The names of the sources show that they only provide information about products. That is why, when a controlled operation provides services, a taxpayer submitting a Controlled Operations Report can not use the official sources of information, because neither of them included in the list does not imply cost of services. Under the legislation a regulatory authority takes into account the information sources used by a taxpayer in determining the price of a controlled operation, only when they are official. Since the official sources of information on services (and most goods) are missing, in fact, taxpayers have to use other available sources to justify the level of prices in their transactions (<http://www.km-partners.com/ua/eksklyuziv/992-pershiy-zvit-komom>).

Experts Horn and Elbert emphasize that in Germany, unlike in Ukraine, there are no market price lists, which could be used to check transfer pricing. In some cases, prices being publicly available can be compared, e.g. of raw materials, or interest rates that can be obtained from the economic columns of daily newspapers or the Internet.

Of course, now in Ukraine a list of sources is non-exclusive and allows using other information resources. Thus, the transition to the other methods of determining the normal price, which differs from the method of comparative uncontrolled price, should incur a search of public information on the indicators of financial statements of similar enterprises. Especially taking into account that in Ukraine the market of some products is much monopolized, any production is a unique one and eliminates the possibility to compare prices and terms of business. Information on similar

production can be obtained only from commercial databases (world and European), which are payable and beyond the estimates of domestic enterprises. The reduction of many industries and workforce makes it inappropriate and untimely to lay on such businesses an additional financial burden in the form of the implementing transfer pricing rules costs (Ghutovska 2014).

The best solution for enterprises could be paid services from the entities having the corresponding licenses for the use of commercial databases, preparation of analytical information on the taxpayer's request about prices of goods, manufacturers of such goods, related parties etc.

Thus, when completing a Controlled Operations Report, agents of controlled operations face a large number of challenges that make it impossible to correctly present the information required .

Summary and concluding remarks

To sum it up, Ukraine's commitment to the international experience, a need to cover a large budget deficit as well as a great number of operations using transfer pricing require state regulation of this process, which should be one of the effective ways to replenish the national treasury.

In order to improve the transfer pricing control system, it is necessary to modernize the existing legislation in the area, namely :

- to expand the number of criteria for the selection of countries to be monitored by deepening the analysis of the taxation systems characteristics and preferential treatments in each of these countries;
- to reduce and fix the amount of additional documentation to be sent to regulatory authorities, applying an expanded list only in case of audits;
- taking the experience of developed countries, to introduce a system of incentives for the correctness and completeness of reporting;
- to make regulatory authorities responsible for the disclosure of commercial secrets and develop effective measures to ensure information safety.
- In order to improve the reporting system of controlled transactions it is necessary:
- to allow a generalization of items names in a Controlled Operations Report by using their group name in case of the delivery of goods with many headings;
- to adapt the report form to the possibility of providing clear and accurate information not only on products, but also on services, including the provision of certain measurement units and sources of information about common prices;
- to complement the list of information sources on common prices with conventional international publications and databases, which would be more independent;
- to cancel rounding prices and exchange rate when determining the numerical values of the Controlled Operations Report, which will lead to a greater compliance between the calculated amounts and primary documents data.
- To maximize the effectiveness of legislation requirements implementation taxpayers should:
- within a management accounting system enter the accounting of transactions qualified as controlled together with employing a transfer pricing expert;
- gather preliminary information and prepare documents that would justify a compliance between contract prices of controlled transactions and common market prices;
- keep an analytical account of controlled operations in terms of their types and for each contractor with the indication in the accounting registers both the price of the contract and the common price determined in accordance with the Tax Code requirements;
- create a registry of related parties to include detailed information on the conditions of connectivity and specific information about each person to be used in the preparation of applications to the Controlled Operations Report.

Endnotes

1. Vakulchyk O.M. Problemy ta osoblyvosti vprovadzhennja v Ukrajinu mekhanizmu kontrolju transfertnogho cinoutvorennja [The problems and peculiarities of introduction in Ukraine of transfer pricing monitoring mechanism]. - [Elektronnyj resurs] / O. M. Vakulchyk, O. V. Riabych // Visnyk Akademiji mytnoji sluzhby Ukrainy. – Serija «Ekonomika». – 2014. – No 1(51). – Rezhym dostupu : http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe/vamsue_2014_1_4.pdf. (in Ukrainian)
2. *Ghotujemosja do podannja zvitnosti z transfertnogho cinoutvorennja* [Preparing for reporting on transfer pricing]. - [Elektronnyj resurs] // Visnyk Asociacii. – 2014. – No 5. – 41 s. – Rezhym dostupu : http://www.afo.com.ua/doc/ASSOCIATION_NEWSLETTER_06_2014.pdf. (in Ukrainian)
3. Ghutovska O. Pidghotovku jakisnogho zvit pro kontroljovani operaciji uskladnjuje zakon [The law complicates preparation of the quality report on controlled operations]. - [Elektronnyj resurs] / O. Ghutovska // Visnyk DFS. – 2014. – No 14. – Rezhym dostupu : <http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/6915>. (in Ukrainian)
4. *Derzhavna fiskalna sluzhba Ukrainy* [State Fiscal Service of Ukraine]. - [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://sfs.gov.ua>. (in Ukrainian)
5. *Pershyj zvit komom abo po gharjachym slidam transfertnoji zvitnosti* [The first report became a clod or in hot pursuit of transfer pricing reports] [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.km-partners.com.ua/eksklyuziv/992-pershiy-zvit-komom>. (in Ukrainian)
6. *Pro vnesennja zmin do Podatkovogho kodeksu Ukrainy shhodo transfertnogho cinoutvorennja : Zakon Ukrainy vid 04.07.2013, No 408-VII* [The Law of Ukraine from July 4, 2013 No 408-VII “On Amendments to the Tax Code of Ukraine concerning transfer pricing”]. - [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/408-18>. (in Ukrainian)
7. *Pro zatverdzhennja pereliku derzhav (terytorij), u jakykh stavky podatku na prybutok (korporatyvnyj podatok) na 5 i biljshe vidsotkovykh punktiv nyzhchi, nizh v Ukrajinu : rozporjadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 25.12.2013, No 1042-r* [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine from December 25, 2013, No 1042-r “On approving the list of countries (territories), in which the rate of income tax (corporate tax) by 5 or more percentage points lower than in Ukraine”]. - [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://minrd.gov.ua/zakonodavstvo/podatkovye-zakonodavstvo/postanovi-kabinetu-ministr/62993.html>. (in Ukrainian)
8. *Pro zatverdzhennja Pereliku dzherel informacii pro rynkovi ciny dlja cilej transfertnogho cinoutvorennja : rozporjadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 23.10.2013, No 866-r* [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine from October 23, 2013 No 866-r “On approving the list of sources of information on market prices for the purpose of transfer pricing”] [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://minrd.gov.ua/zakonodavstvo/podatkovye-zakonodavstvo/postanovi-kabinetu-ministr/62893.html>. (in Ukrainian)
9. *Pro zatverdzhennja formy ta Porjadku skladannja Zvit pro kontroljovani operaciji : Nakaz Mindokhodiv vid 11.11.13 No 669* [Order of the Ministry of income and fees from November 11, 2013 No 669 “On approval of the form and the Order of reporting on controlled operations”] [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://minrd.gov.ua/zakonodavstvo/podatkovye-zakonodavstvo/nakazi/62991.html>. (in Ukrainian)
10. Chufarov I. *Jak bude zastosovuvatisja zakon pro transfertne cinoutvorennja* [How would apply the law on transfer pricing]. - [Elektronnyj resurs] / I. Chufarov // Dzerkalo tyzhnja. Ukrainina. – 2013. – 22 serpnja. – No 30. – Rezhym dostupu : http://gazeta.dt.ua/finances/yak-bude-zastosovuvatisya-zakon-pro-transfertne-cinoutvorennja-_.html. (in Ukrainian)

JEL Classification: F53, O32

E-CUSTOMS AS A PART OF E-GOVERNMENT: STATE, PROBLEMS AND PROSPECTS (UKRAINIAN EXPERIENCE)

Vadym RIABOI

The University of Customs and Finance, Ukraine

E-mail: ryaboy-vadim@yandex.ua

Abstract

This paper was presented at the 10th annual WCO PICARD conference (in the frameworks of the “Youth Forum”), 8-10 September 2015 in Baku, the Republic of Azerbaijan.

The paper describes the concept of “Electronic Customs” in Ukraine, its main features and functions. The author gives the definition of this concept and analyzes the main objectives of e-Customs and its legal foundations.

The author analyzes the performance and implementation stages of the project in Ukraine, the main problems faced by the government in the process of creating a system of “Electronic Customs”. The author, in particular, claims that the basic requirements of the “Electronic Customs” concept have been implemented, but there is no fully acting e-Customs system due to the absence of “Electronic Government” as well as the exchange of electronic information between the government bodies is reduced to a minimum. In author’s opinion, this factor together with absence of an agreed position about the mechanisms of electronic information sharing between government agencies, slow transition to electronic workflow, absence of a convenient access to tariff and statistical information (similar to the European system TARIC), out-of-date legislation as well as financial issues hinders the e-Customs project further development.

The second part of the paper is devoted to the analysis of best practices of other countries and prospects of the project development in Ukraine.

In conclusion the author emphasizes that effective ways to solve the existing problems are changes in the legislation concerning electronic workflow, modernization of local networks and development of new software for Customs purposes.

To fully analyze the chosen subject definite scientific methods of investigation, namely analysis, synthesis, comparison, generalization as well as such specific method of economic study as an economic-analytical method to prepare tables were used.

Keywords: e-Customs, e-government, electronic declaration, the Revised Kyoto Convention, Ukraine.

Introduction

Nowadays the role of Customs authorities in ensuring the sovereignty and economic security of any state becomes critical as a result of economic integration and rapid growth of export-import operations across its borders. So an important aspect of trade facilitation is an implementation and application of the international conventions. The Revised Kyoto Convention, to which the majority of states (including Ukraine) have acceded, entered into force on February 3, 2006. It provides for a maximum practical use of information technologies and considers them as one of the principles of Customs clearance, which implementation will contribute to the simplification and harmonization of Customs procedures.

Therefore in most countries paper documents used by Customs have been replaced by their electronic version. Customs authorities are implementing a "Single Window" system to provide information and complete all the necessary Customs documents. Customs administrations try to automate their processes and create one big electronic mechanism called "e-Customs".

1. Definition of the “Electronic Customs” concept

In the decisions of the European Union “Electronic Customs” is the basis for the creation of “Single Window”, which other agencies involved in Customs matters are obliged to use.

Similar targets of the new technologies implementation into Customs activities are put by Customs administrations of the CIS countries, Asia and America. They differ only in terms of implementation and specific details. Therefore, “Electronic Customs” is not only the programs of certain countries, but also the future of the world Customs community.

The main objectives of e-Customs are:

- automation of Customs control and Customs clearance of goods, items and vehicles being transported across the Customs border;
- maintenance of electronic workflow system;
- maintenance of risk analysis system;
- promoting the protection of intellectual property rights in foreign trade activities by means of appropriate automated systems;
- provision of information sharing between Customs and law enforcement agencies or other public authorities under bilateral agreements or general decrees;
- creation of an electronic Customs database;
- information security of an electronic Customs database.

1.1. The “Electronic Customs” concept in Ukraine

Ukraine gradually moves towards creation of a modern Customs information system. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated from February 24, 2003 № 208 (“On measures for the creation of an electronic information system “Electronic Government”) established that one of the priorities of the Information Society is to provide citizens and legal entities with information and other services through the electronic information system “e-government”, which assists information interaction between executive authorities and citizens and legal entities on the basis of modern information technologies .

The Law of Ukraine “About electronic documents and electronic document flow” establishes the basic institutional framework of electronic document management system and use of electronic documents.

Today, all the prerequisites for the information society design and development are created in Ukraine, in particular: the legislative base is adopted, information and telecommunication technologies are successfully developed and the variety of modern computer equipment is increasing. This process is global in nature and Ukraine’s entry into the global information community is inevitable.

Taking into account the tasks assigned by the President and the government of Ukraine to the Customs service and aimed at Customs laws compliance with international provisions and standards, the State Customs Service of Ukraine in 2009 adopted the “e-Customs” concept.

The purpose of the concept is to define the strategy of creation a comprehensive multi-function system of “Electronic Customs” (further – e-Customs) on the basis of the Unified Automated Information System (further – UAIS) SCSU (currently UAIS SFSU) as one of the mechanisms of the Customs security of Ukraine.

E-Customs as an automated accounting system of foreign trade operations of businesses and

individuals should fulfill the following functions:

- accumulation of information about the operations of foreign legal entities and individuals into relevant databases (at central and regional levels);
- interaction with other external information systems;
- entering information about possible foreign economic operations of legal entities or individuals directly from the original documents, including a digitized image;
- chronological accumulation of information about the operations of foreign legal entities and individuals;
- creation of analytical reports about export-import operations of a country;
- compliance with the required level of technical protection of information.

E-Customs as a national information and analytical system should become a monitoring support in the developing an institutional mechanism to ensure Customs control as well as tracking the dynamics of export and import potential of the country.

Reference systems management and targeted databases creation should allow for developing information services at e-Customs users' different requests, which requires analysis and synthesis of the current information both at the national and regional levels. This should be facilitated by the integrated database creation at the central and regional levels, where e-Customs information resources will concentrate.

E-Customs must meet the needs of businesses and individuals, both residents and non-residents of Ukraine, for the timely processing of documents submitted for Customs clearance and verification of entered data.

E-Customs must operate in real time, be accessible to every authorized user and focus on the use of internationally recognized document formats submitted to Customs offices in electronic form.

The e-Customs owner is the State Fiscal Service of Ukraine, which owns, uses and disposes the main e-Customs structural components of the required for its functioning.

1.2. Stages of the project implementation in Ukraine

During 2005–2006 many states have adopted the program of electronic commerce. For example, the program “e-Europe” called for the transformation of the EU into the world leading region in the field of electronic commerce. Members of the EU approved the decision of the EU Council on a paperless environment for Customs administrations and international e-commerce subjects.

In 2005 Ukraine also initiated the e-Customs project (Vinnik 2014). Within four years the State Customs Service of Ukraine (further – SCSU) carried out preparatory activities to establish a technological base of this project.

The SCSU management presented the e-Customs project in October 2009. Thus, a period of direct implementation of the project, the completion of which was expected in 2013, began.

In the same period, the SCSU initiated the introduction of an e-Customs pilot project in order to teach both Customs staff and stakeholders how to use electronic documents.

During 2011-2012 the SCSU, being a separate agency, not a part of the State Fiscal Service of Ukraine (further – SFSU) like now, took a proactive position as to the implementation of the unified electronic permit documents. And a positive result was achieved: an electronic exchange of permit documents within some ministries and departments was implemented.

The perspective plan stipulated that until the end of 2012 the Ukrainian Customs would have to implement not only the pilot project, but also the full e-Customs program (Likarchuk 2013) .

Let us consider the e-Customs implementation plan covering 2007-2013 according to the concept.

The first stage (2007) of the e-Customs introduction in Ukraine claimed a series of successive steps aimed at:

- creation of the legislative framework for the use of information and telecommunication technologies in the relations both between the government bodies and participants of foreign trade activities, as well as between government authorities, which is a necessary condition for ensuring e-Customs conflict-free functioning;
- development of a departmental telecommunications network for the data and video transfer and its integrating with other similar networks of public authorities;
- increasing the level of security of Customs authorities by means of modern information and telecommunication facilities.

The second stage (2008-2010) implied:

- creating the system to administer (including at the interdepartmental level) the processes taking place during the preparation, publication, bringing decisions (regulations) and control over their observance, which is a necessary condition to minimize the time for Customs clearance formalities (for importers/exporters) and streamlining actions of regulatory agencies;
- introduction of the SCSU departmental regulatory and legal database by establishing and filling the corporate databases;
- introduction of electronic digital signature (further – EDS);
- improving the software of the electronic declaration mechanism (development of the local level software that will allow for receiving messages from the subjects of foreign economic activity both at the level of the central database (followed by informing the point of Customs clearance) and at the level of the Customs clearance direct point (Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine from September 17, 2008 No 1236-r) ;
- Customs e-documents harmonization in accordance with the European Union requirements (introduction of a single unified document (further – SAD));
- making the current Ukrainian system of control over the movement of goods compatible with the European system NCTS.

The third stage (2010-2013) outlined:

- completion of the risk analysis system implementation as a part of the automated system of Customs clearance of goods and vehicles at both the headquarters and at the level of the Customs authority (Customs clearance point);
- introduction of an electronic document management system among all the Customs management levels (in particular, at such levels: a subject of foreign economic activity – a Customs clearance point, a Customs clearance point – a Customs authority, a Customs authority – the SCSU headquarters).

As it can be seen, the basic requirements of the concept have been implemented, but there is no fully acting e-Customs system due to the absence of “Electronic Government”: the exchange of electronic information between the government bodies is reduced to a minimum, so the e-Customs project can’t be further developed.

2. Current state and prospects of the project development

What is actually happening today? At what stage is the e-Customs project in Ukraine? In fact, we have the following: when a Customs broker prepares a package of documents by means of appropriate software for submission to the Customs authorities, he creates only one electronic document – an electronic Customs declaration and adds the scanned permit documents in PDF format (Figure 1). So the concept of e-declaration has been substituted by the concept of PDF-declaration (Information provided by the Department of Customs control and clearance of Odessa Customs).

Today a declarant receives only a message about the initial stage of an electronic declaration

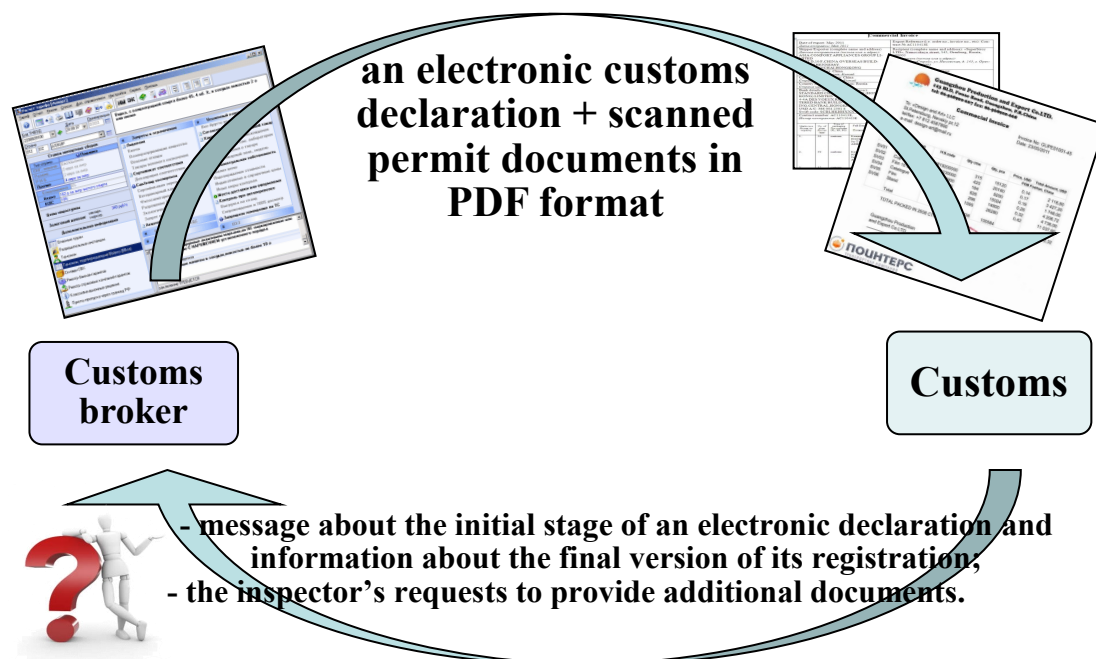


Figure 1. The process of electronic declaration during Customs clearance

acceptance and information about clearance completion, not counting the inspector's requests to provide additional documents.

Why doesn't a declarant have an opportunity to see all the control procedures immediately upon the registration of his declaration and accordingly plan his own work? Indeed, today when creating, for example, an e-manifest in ports using the port community information system, forwarders can see all the control Customs procedures for a particular container including weighing, scanning, examination etc. A similar system should be implemented for ordinary importers, so that they receive all necessary information about their Customs declaration processing at any period of time and any stage.

What hinders the creation and implementation of effective electronic document management systems into activities of the Customs Service of Ukraine? There are various factors, namely:

- 1) absence of an agreed position about the mechanisms of electronic information sharing between government agencies;
- 2) slow transition to electronic workflow and creation of the single global "e-government" system, including the "e-Customs" subsystem;
- 3) absence of a convenient access to tariff and statistical information (similar to the European system TARIC);
- 4) out-of-date legislation in the field of electronic declarations and electronic documents, because the current legislation is focused on the use of paper documents.

Also, an important point, which plays a key role in the development of this project, is a financial issue. For its implementation during 2009-2013 the Ukrainian government planned to spend more than 1.5 billion UAH. But it happened to be lack of money and only in the 2012 budget changes, thanks to the adoption of the new Customs Code, about 100 million UAH were provided to be allocated – 15 times less than planned. In addition, the adopted Customs Code actually postpones transition to electronic declarations until 2017: provision 7 of section XXI states: "Until January 1, 2017 documents in paper form are allowed..."

However, the solution of these problems, especially by means of cooperation with other public

agencies, is the basis not only for further development of Customs service, but also for creation of the “e-government” and fighting with corruption.

An interesting experience of electronic workflow and the “e-government” project implementation can be seen in Azerbaijan. According to the Presidential Decree the “e-government” system is being implemented, which will allow to develop effective relationships in the following formats: “Government – Citizen” (G2C), “Government – Business” (G2B) and “Government – Government” (G2G) (Figure 2).

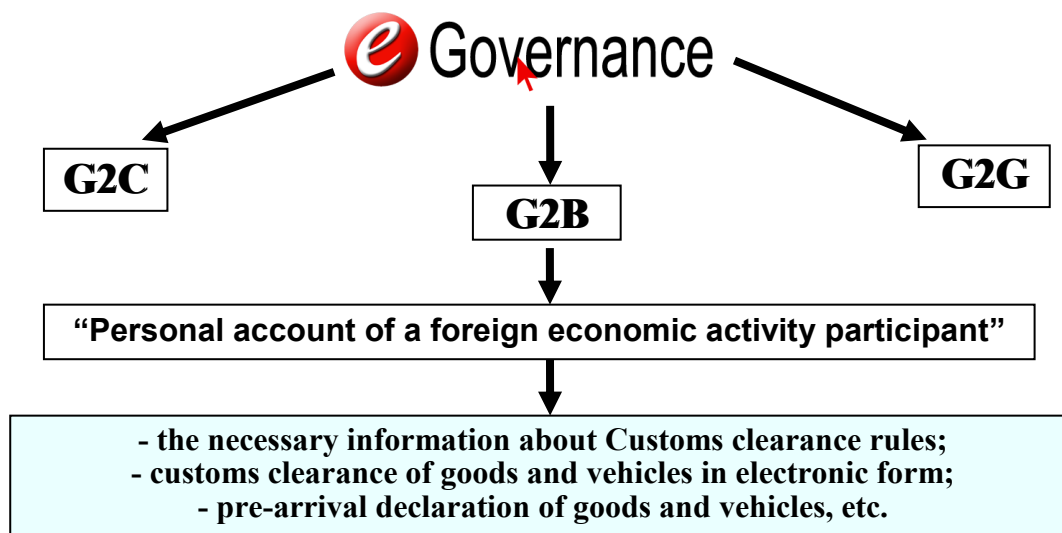


Figure 2. Electronic government of the Republic of Azerbaijan

“E-Customs” is built inside the “e-government” in the framework of cooperation between Customs and business for the implementation of certain types of Customs activity within 24 hours a day/ 7 days a week regime.

Another interesting experience in Customs information technologies implementation can be seen in the Republic of Korea (Bulletin “Customs Service of the Republic of Korea”). The model of Customs administration based on information technologies consists of 4 elements:

1) 100 % electronic Customs clearance: the system relieves the participants of foreign trade activities from visiting Customs offices personally and hence accelerates Customs procedures.

Implementation of this system gave the following results:

- fully automated, all-day Customs clearance;
- reduced time of Customs clearance: 1.5 days for import operations and 1.5 hours for export;
- reduced costs of \$2.5 bln. a year;
- development of the domestic information technology industry.

The Korean Customs Service has created a web portal of Customs clearance, which is less costly and more convenient than the system of electronic data exchange.

2) The “Single Window” system ensures the provision of various services, from filling up the declaration to registration applications for verification of compliance, monitoring the documents movement and results notification. By using this system, the Korean Customs has become one of the leaders in the development of Customs information technology.

3) The system of tracking the location of goods is considered to be the best in the arrangement of supply management in accordance with the WCO recommendations. Dialing the number of cargo, bill of lading or container in the search form on the mobile phone, tablet or PC, customers can check the consignment status at each stage: unloading, transportation, storage and Customs clearance.

4) Customs database is a complete risk management system based on the general automation of Customs clearance and cargo handling system. Customs database is an advanced risk-management system (further – RMS) identifying risk factors in Customs procedures by means of integrated database analysis linking the external and internal sources of information in real time. Customs database, through the use of scientific methods of RMS, is a powerful means of combating Customs duties evasion and smuggling.

Accordingly, it is necessary to continue cooperation with Ukrainian partners from the Customs administrations of different countries to exchange experiences and ways of Customs procedures simplification and harmonization.

Summary and concluding remarks

Consequently, we can assert that the “e-Customs” system is an important factor in the regulation of foreign economic relations.

An electronic declaration of goods, regardless of the declared regime, is a multiple reduction of the timeframes as well as an opportunity to share cargo information between Customs.

However, the “e-Customs” system is still not perfect. Currently, there are problems such as the adoption of common Customs standards, the imperfection of the legislation in the field of electronic declaration, the reluctance of some ministries and agencies to transit to a full electronic document management.

Changes in the legislation concerning electronic workflow, modernization of local networks and development of new software for Customs purposes are the main ways to solve some of these problems.

Endnotes

1. Bjuliten “Tamozhennaja sluzhba Respubliki Korei” [Bulletin “Customs Service of the Republic of Korea”] (in Russian)

2. Vinnik K. V. *Ispol'zovanie sistemy “Jelektronnaja tamozhnja”* [Usage of the “Electronic Customs” system] [Jelektronnyj resurs] / K.V. Vinnik. – Rezhim dostupa: <http://conf-cv.at.ua/forum/143-1514-1> (in Russian)

3. *Informacija, predostavlennaja otdelom organizacii tamozhennogo kontrolja i oformlenija pri prohozhdenii praktiki v Odesskoj tamozhni* [Information provided by the Department of Customs control and clearance when passing practical training in Odessa Customs] [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <https://docviewer.yandex.ua> (in Russian)

4. Likarchuk K. I. *Jelektronnaja tamozhnja v Ukraine – real'nost'* [Electronic Customs in Ukraine is real] [[Jelektronnyj resurs] / K. I. Likarchuk. – Rezhim dostupa: <http://www.pravda.com.ua/rus/columns/2015/07/17/7074798/?attempt=2> (in Russian)

5. Rasporjazhenie Kabineta Ministrov Ukrainy ot 24 fevralja 2003 goda No 208 “O merah po sozdaniju jelektronnoj informacionnoj sistemy “Jelektronnoe Pravitel'stvo” [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine from February 24, 2003 [“On measures for the creation of an electronic information system “Electronic Government”] [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MI030104.html (in Ukrainian)

6. *Tamozhennye informacionnye tehnologii: uchebnoe posobie* [Customs information technology: a training compendium] / [under the edition of P. V. Pashko]. – Moscow: Znanie, 2011. – 391 p. (in Russian)

7. *Tamozhennyj kodeks Ukrainy* [The Customs Code of Ukraine]. Zakon ot 13.03.2012 No 4495-VI [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (in Russian).

JEL Classification: F53, K33

AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR: REASONS FOR DISSATISFACTION WITH STATUS IN UKRAINE AND WAYS OF TERMS IMPROVEMENT

Mariana HOMENUIK

University of Customs and Finance, Ukraine

E-mail: homenuikmariana@gmail.com

Abstract

This paper was presented at the 10th annual WCO PICARD conference (in the frameworks of the “Youth Forum”), 8-10 September 2015 in Baku, the Republic of Azerbaijan.

With the introduction of the new Customs Code of Ukraine the concept of the authorized economic operator (AEO) was first presented, but its implementation is still under way. Therefore, the author studies an international experience in AEO implementation, specifying that AEOs' main features are determined by the International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Kyoto Convention).

The author also underlines the actuality of the topic connected with some ambiguity in the Customs legislation and difficulties with getting AEO status.

The main conditions required to obtain the AEO certificate are mentioned in the paper. Three types of AEO certificates (the certificate of Customs procedures simplification; the certificate of reliability and safety; the certificate of Customs procedures simplification as well as reliability and safety) together with simplifications provided to AEOs depends on the type of the certificate are analyzed; the grounds for suspension and revocation of any kind of AEO certificate are identified.

The author also studies some hindrances in obtaining the AEO status in Ukraine, in particular, application and certificate forms, the whole procedure of a certificate issue, the questionnaire concerning different areas of an enterprise activity, absence of appropriate mechanisms to ensure the confidentiality of the information given, implementation of special simplifications.

To more deeply research the chosen subject the following scientific methods were used: analysis, synthesis, comparison, generalization, induction, deduction.

In conclusion the author gives recommendations concerning ways of encouraging enterprises to obtain the AEO status, as it enters new principles of safe international trade as well as marks the beginning of a fundamentally new approach to the performance methods and interaction between Customs administrations and business partners.

Key words: Authorized Economic Operator, the Customs Code of Ukraine, the AEO certificate, simplifications, Customs procedures.

Introduction

The introduction of the authorized economic operator institution as a form of public-private partnership has become an interesting innovation in the Customs legislation of Ukraine. For the first time this term began to be used in Ukraine on June 1, 2012, when the Customs Code of Ukraine from March 13, 2012 № 4495-VI entered into force. The main objectives of this innovation are to develop a proper system of relationships between Customs and business, accelerate and facilitate Customs procedures as well as bring the national legislation into conformity with the international laws.

In addition, the introduction of the authorized economic operator system is one of the priority tasks of the State Customs Service of Ukraine modernization, which is directly provided by the Concept of the Customs Service of Ukraine reforming called “Face to people” (Ukrainian variant – “Обличчям до людей”) dated from October 29, 2010.

The actuality of the topic is connected with the fact that at present time due to some reasons it is not possible to obtain the status of an economic operator. These reasons will be listed further. Therefore one of the priority directions of the Customs law improvement is the study of the AEO institution with regard to provisions, rules and principles that regulate this institution.

1. Appearance of AEO at the international level

The possibility of implementing the authorized economic operator institution is known to have been first outlined at the international level within the provisions of the International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Kyoto Convention) by means of establishing special procedures for “authorized persons”. On the basis of these rules the more detailed concept of “authorized economic operators” was developed and fixed in the Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE) adopted by the World Customs Organization on June 23, 2005.

According to the determination given in the WCO SAFE Framework of Standards, the authorized economic operator is a party involved in the international movement of goods in whatever function that has been approved by or on behalf of a national customs administration as complying with the WCO or equivalent supply chain security standards. AEOs may include manufacturers, importers, exporters, brokers, carriers, consolidators, intermediaries, ports, airports, terminal operators, integrated operators, warehouses, distributors and freight forwarders.

Within the AEO program Customs authorities are to give the number of privileges to the organizations getting this status, meanwhile all work must be conducted in the close co-operation with business representatives. Standard 6 of Section IV of the WCO SAFE Framework of Standards encourages a collaboration between Customs authorities and trade participants with the purpose of providing a maximal level of safety and simplification. However, this standard gives priority to security rather than simplicity and that creates a dilemma. In this regard, the WCO has developed special guidelines on AEO implementation (outlined in Chapter 5 the WCO SAFE Framework of Standards) as well as the plan of benefits for AEOs drawn up by the private sector efforts. These benefits imply a reduced number of inspections and priority while inspecting, softer security requirements, expedited release of goods as well as pre-arrival clearance, simplified procedures, priority service in case of emergencies etc.

The “second pillar” (called “Customs-to-Business”) includes six standards? In particular:

Standard 1. – Partnership: Authorized Economic Operators involved in the international trade supply chain will engage in a self-assessment process measured against pre-determined security standards and best practices to ensure that their internal policies and procedures provide adequate safeguards against compromise of their supply chains until cargo is released from Customs control at destination.

Standard 2. – Security: Authorized Economic Operators will incorporate pre-determined security best practices into their existing business practices.

Standard 3. – Authorization: The Customs administration, together with representatives from the trade community, will design validation processes or quality accreditation procedures that offer incentives to businesses through their status as Authorized Economic Operators.

Standard 4. – Technology: All parties will maintain cargo and container integrity by facilitating the use of modern technology.

Standard 5. – Communication: The Customs administration will regularly update Customs-

Business partnership programmes to promote minimum security standards and supply chain security best practices.

Standard 6. – Facilitation: The Customs administration will work co-operatively with AEOs to maximize security and facilitation of the international trade supply chain originating in or moving through its Customs territory.

In accordance with Annex 2 of the WCO SAFE Framework of Standards containing technical specifications to the “second pillar” called “Customs-to-business”, relations between Customs administrations and business society should be based on mutual respect for each other's roles and responsibilities in this area (UNECE Trade Facilitation Implementation Guide). This annex specifies and explains the standards of the “second pillar”.

2. Implementation of AEOs in Ukraine

Authorized economic operator is a new person, a new entity in the foreign economic activity participants' institute. The main component of its status is an ability to operate in a preferential regime (Bilous-Osinj 2014). Earlier within the legislation of Ukraine, in particular, governing Customs matters, the preferential regime acted under special simplified procedures, so certain definite benefits for a number of traders already existed in one way or another.

The definition of an authorized economic operator's legal status, the conditions and order of this status granting as well as the list of special simplifications are indicated in Chapter 2 of the Customs Code of Ukraine (Innovations of the Customs Code of Ukraine). But a clear and complete definition of AEO isn't given. The Customs Code only states that any company having a certain combination of features can be an authorized economic operator. These features include :

- registration in accordance with the laws of Ukraine;
- meeting the criteria (the conditions) for receiving an appropriate certificate;
- having the authority to use special simplifications, established by the Customs Code of Ukraine for such subjects of Customs legal relations.

To obtain the certificate an applicant is to meet all AEOs conditions established by Article 14 of the Customs Code of Ukraine (the conditions must be met at the time of filing the certificate application). They include the requirements that:

1. the foreign trade activities shall be carried out for no less than 3 years;
2. all customs payments and fines must be paid;
3. here should be no debts in tax payments, fines and penalties;
4. in the past three years an applicant must not be brought to administrative proceedings for not declaring goods and means of transport for commercial purposes, for transfer and actions aimed at transfer of commercial goods and vehicles across the customs border of Ukraine with violation of customs control rules; for actions aimed at illegal exemption from customs payments or reduction of their size as well as other illegal actions aimed at evading payment of customs duties (Articles 472, 485 and 482 of the Customs Code of Ukraine);
5. goods accounting system of a company-applicant must allow comparing the information and documents provided to the customs authorities during Customs formalities and control with data on the economic activity implementation and relevant documents;
6. an applicant must not have an open monetary commitment defined by the results of a documentary check.

The document confirming the status receipt is an AEO certificate, and its presence is confirmed by the entry in the Single Register of authorized economic operators.

A company applying for the status, depending on the declared type, can obtain an AEO certificate of three types (Independent auditor 2013) :

1. the certificate of Customs procedures simplification;

2. the certificate of reliability and safety;
3. the certificate of Customs procedures simplification as well as reliability and safety.

Table 1

Simplifications granted to an enterprise –a certificate holder

Certificate title	Privileges
The certificate of reliability and safety	<ul style="list-style-type: none"> • reducing the amount of information that is to be reported to Customs authorities concerning arrival or departure of goods and means of transport for commercial use from the territory of Ukraine; • authorization of temporary storage of goods and commercial vehicles under Customs control in premises at the sites of an authorized economic operator; • withdrawal of Customs security without Customs permission; • departure of goods from the open or close premises of an authorized economic operator without their presentation to a Customs authority at the place of departure.
The certificate of Customs procedures simplification	<ul style="list-style-type: none"> • Customs control on a priority basis; • possibility of placing the goods at a private warehouse under temporary storage without Customs authorities authorization; • exemption from the obligation to provide safeguards during internal Customs transit of goods (except for excise goods) in case the declaration is made by an AEO; • Customs clearance of goods at the AEOs' premises; • submission of a single Customs declaration, in case within a certain period of time the goods have been imported/exported by the same person under the same foreign trade contract.

List of simplifications provided to AEOs depends on the type of the certificate issued (table 1).

The holder of the “combined” certificate is granted with all the privileges listed.

The grounds for suspension of any kind of AEO certificate imply:

1. Reliable evidence and facts identified by Customs authorities, which refute the information specified in the self-evaluation form. The duration of the suspension period is up to three months.
2. Submission of a statement from an AEO to suspend a certificate. The duration of the suspension is determined according to the statement, but not more than three months.
3. Debts in Customs payments and fines. The suspension period is up to full recovery of debts.
4. Bringing AEO management (its founders, individual shareholders owning a majority stake) to criminal liability for crimes against property, in the sphere of business and/or employment

activities. The suspension period is until a court judgment entry into force or a ruling on the criminal case termination.

5. Administrative proceedings against the complainant in case of offences under Articles 472, 482 or 485 of the Customs Code of Ukraine. The suspension period is until the ruling on administrative responsibility or the decision to terminate the administrative proceeding entry into force.

6. Failure to comply with the requirements for mandatory notification of Customs authorities of any changes in the data provided for the issuance of the certificate. The term of suspension is up to one month.

7. Outstanding monetary obligations defined by the results of a documentary check. The suspension period is up to full recovery.

Under certain grounds Customs authorities may suspend the certificate. They should notify AEOs in writing not later than within five working days.

The grounds for a certificate revocation include:

1. AEO's written statement about its exclusion from the AEOs register.
2. Liquidation of an entity being an AEO in accordance with the legislation of Ukraine.
3. Entry into force of a court verdict against the ownership of an AEO enterprise (its founders, shareholders owning a majority stake) and their conviction for crimes against property, in the sphere of business and/or employment activities.

4. Bringing AEO officials to administrative responsibility for offences under Articles 472, 482 or 485 of the Customs Code of Ukraine, more than two times a year.

5. Failure to comply with the requirements for mandatory notification of Customs authority of any changes in the data provided for the issuance of the certificate and failure to file such information during the term of the certificate suspension.

The decision to revoke a certificate is made by the Customs authority having issued the certificate. It shall be formalized by the order, which comes into force since the moment of its publication. No later than a day after its issuing, a certified copy shall be handed out to the AEO management or sent to the AEO address by a registered letter with a notification.

3. The problem of obtaining the AEO status in Ukraine

According to Article 13 of the Customs Code (Customs Code of Ukraine 2012), the certificate is issued by Customs situated at the place of an enterprise location (in other words, at the Customs office where this company is accredited as a subject of foreign economic activity). At first glance, the package of documents for obtaining a certificate is minimal: a statement and an application form. But, to begin with, according to Article 13 the statement, application and certificate forms as well as the procedure of a certificate issue shall be approved by the Ministry of Finance of Ukraine. In addition, appropriate regulations are not available yet (Prus 2012).

Moreover, Article 13 of the Customs Code stipulates that at least 20 questions of the questionnaire concerning different areas of an enterprise activity should be answered (Determining the AEO status in Ukraine today). But it is unclear in what form this should be done: in descriptive or assertive (i.e. "Yes"/"No"). In addition, clarifications as to the contents of answers to some questions in the questionnaire are still absent. For example, in order to obtain the status of an authorized economic operator, a company is bound to have a certain stock accounting system. But it is nowhere said in what form this system should be (in paper or electronic form, using special software etc.).

Also taking into account the completeness and amount of information to be specified in the questionnaire, which will be further checked by Customs, it can be equated to a full-scale Customs audit. Appropriate mechanisms to ensure the confidentiality of such information should have been established, but unfortunately they are also not provided (Lisovec 2012).

Not entirely logical and accurate are the special simplifications provided for an authorized economic operator. The mechanism of Customs procedures application for the implementation of special simplifications is very superficial. For example, the holder of the AEO certificate of reliability and safety is allowed to submit less information to be reported to Customs concerning arrival or departure of goods and means of transport for commercial use from/into the territory of Ukraine, but the Customs Code does not provide for a submission of a short import/export declaration as well as doesn't indicate minimal frameworks for presenting this information.

Concerning the holder of the certificate of Customs procedures simplification, the Customs control on a priority basis is impossible, as after the introduction of electronic declaration all subjects of foreign economic activity go through the Customs control in the order of regular turn. The separate zones intended especially for AEOs are still absent (Lawyer & Law). Regarding the submission of a single Customs declaration used in case of regular import/export by the same person under the same foreign trade contract, its function is performed by a periodic declaration.

Thus, even abovementioned simplifications do not always grant privileges to AEOs.

Therefore, to attract enterprises to obtain the AEO status it is necessary:

- to clarify special simplifications provided by certificates;
- to ensure international exchange of Customs information;
- to improve the infrastructure of border crossing points for the implementation of the priority principle and expedite passage of AEOs;
- to establish economic operator registration systems compatible with those of the countries, with which Ukraine plans to sign international agreements on AEOs mutual recognition.

Summary and concluding remarks

An authorized economic operator as a new subject and a new entity in the foreign economic activity participants institute constitutes a specific category of legal persons enjoying a special confidence from Customs administrations together with the possibility to use simplified procedures for minimizing time and financial costs of Customs operations.

Of course, the status of an authorized economic operator improves business, since it allows for special simplifications. But before the first AEO certificate holder occurrence, there will be dozens of problems to be solved and many inaccuracies to be corrected. It is obvious that special simplifications and mechanisms for their implementation need long time to be developed.

Nevertheless, introduction of such a subject of Customs law as an authorized economic operator means implementation of new principles of safe international trade as well as marks the beginning of a fundamentally new approach to the performance methods and interaction between Customs administrations and business partners.

There may come a time when the institution of authorized economic operators will indeed be turned into a mutually beneficial cooperation between the government and business. But nowadays the process of receiving special simplifications by authorized economic operators has many flaws that young specialists have a chance to correct.

Endnotes

1. Bilous-Osinj T.I. Proces stanovlennja upovnovazhenogho ekonomichnogho operatora jak sub'jekta mytnogho prava: mizhnarodnyj dosvid [The process of implementing an authorized economic operator as the subject of Customs law: international experience] [Elektronnyj resurs] / T.I. Bilous-Osinj // Administratyvne pravo i proces. – Kyjiv: Kyjivskij nacionalnij universytet imeni Tarasa Shevchenka, 2014. – Rezhym dostupu: <http://applaw.knu.ua/index.php/holovna/item/300-protses-stanovlennja-upovnovazhenoho-ekonomichnoho-operatora-yak-sub-yekta-mytnoho-prava-mizhnarodnyj-dosvid-bilous-osin-t-i> (in Ukrainian)

2. *Vyznachennja statusu UEO v Ukraini na suchasnomu etapi* [Determining the AEO status in Ukraine today] [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupu: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/%C2> (in Ukrainian)
3. Lisovec T. *Poluchenie statusa upolnomochennogo jekonomicheskogo operatora: o chem molchit Tamozhennyj kodeks* [Obtaining the status of Authorized Economic Operator: what the Customs Code is silent about] [Elektronnyj resurs] / T. Lisovec // Juridicheskaja praktika. – 24.07.2012. – Rezhim dostupa: <http://splf.ua/ru/publicatsii/poluchenie-statusa-upolnomochennogo-ekonomicheskogo-operatora-o-chem-molchit-tamozhennyj> (in Russian)
4. *Mezhdunarodnaja konvencija ob uproshhenii i garmonizacii tamozhennyh procedur (Kiotskaja konvencija) ot 18 maja 1973* [The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Kyoto Convention) of 18 May 1973] // Oficial'nyj vestnik Ukrainy. – 2011. – No 71. – p. 727 (in Russian)
5. *Novacii Tamozhennogo kodeksa Ukrainy* [Innovations of the Customs Code of Ukraine] [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://ank.odessa.ua/site/legaladvice.php?aid=29&topid=17&viewid=456> (in Russian)
6. *Pojetapnaja shema ustanovlenija doveritel'nyh partnerskih otnoshenij: upolnomochennyj jekonomicheskij operator* [A phased scheme establishing trustworthy partnership: Authorized Economic Operator] [Elektronnyj resurs] // Prakticheskoe rukovodstvo po uproshheniju procedur trgovli EJeK OON. – Rezhim dostupa: <http://tfig.unece.org/RUS/contents/authorized-economic-operators.htm> (in Russian)
7. Prus L. R. *Problemy praktychnoji realizaciji instytutu upovnovazhenykh ekonomichnykh operatoriv v Ukraini* [Problems of authorized economic operators implementation in Ukraine] [Elektronnyj resurs] / L. R. Prus // Mytna bezpeka. – 2012. – No 1–2. – p. 19–24. – Rezhim dostupu: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/13001/%C> (in Ukrainian)
8. *Ramochnye standarty bezopasnosti i oblegchenija mirovoj trgovli: Sovet tamozhennogo sotrudnichestva, Rezoljucija ot 1 ijunja 2005* [Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade: Customs Cooperation Council, Resolution of June 1, 2005] [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/976_003 (in Russian)
9. *Status upolnomochennogo jekonomicheskogo operatora v Ukraine* [The status of Authorized Economic Operator in Ukraine] [Elektronnyj resurs] // Jurist & Zakon: analiticheskoe izdanie. – Rezhim dostupa: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/EA003293.html (in Russian)
10. *Tamozhennyj kodeks Ukrainy ot 13.03.2012 No 4495-VI* [Customs Code of Ukraine of 13.03.2012 No 4495-VI] [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (in Russian)
11. *Jekonomicheskij operator: kto on?* [Economic Operator: Who is he?] [Elektronnyj resurs] // “Nezavisimyj auditor”. – 2013. – No 2 (13). – Rezhim dostupa: http://n-auditor.com.ua/ru/component/na_archive/184?view=material (in Russian)

JEL Classification: H30, F53, F60

FEATURES OF THE TARIFF PREFERENCES IMPLEMENTATION IN THE RUSSIAN FEDERATION IN THE FRAMEWORK OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION

Andrei NIKOLAEV

*International Business and Law Institute, National Research University ITMO,
Saint-Petersburg, Russian Federation
E-mail: nikand951@gmail.com*

Abstract

This paper was presented at the 10th annual WCO PICARD conference (in the frameworks of the “Youth Forum”), 8-10 September 2015 in Baku, the Republic of Azerbaijan.

The author of the paper analyzes the main characteristics of the existing tariff preferences in the Russian Federation as a member state of the Eurasian Economic Union. The emphasis is put on the legal basis of tariff preferences application, which include international standards (the World Trade Organization provisions on free trade agreements, the rules of the Kyoto Convention, the resolutions of the United Nations Conference on Trade and Development) and regional agreements (Eurasian Economic Union).

Types of preferences in the Eurasian Economic Union as well as the preferences granted to the trade partners of the Russian Federation are analyzed. In particular, the author stresses that preferences have contributed to the growth of trade relations between Russia and Argentina, Serbia and Brazil.

Conflict situations are considered in relation to the existing system of tariff preferences, as well as various scenarios of applying non-tariff regulation, the use of which makes the access of the goods to the market impossible even though the current preferential treatment.

In conclusion, the author suggests ways of improving the tariff preferences system of the Eurasian Economic Union, namely through the development of a new tariff preferences scheme in accordance with international obligations and experience, refining the commodity nomenclature, dimensions and mechanisms of granting preferences and their cancellation as well as inclusion of agricultural equipment in the preferences list aimed at the development of domestic agriculture.

In examining the issue of tariff preferences application, scientific methods of investigation, namely analysis, synthesis, comparison, generalization, were used. Such specific methods of economic study as economic-statistical and economic-analytical methods for the preparation of tables, charts and diagrams were applied.

Keywords: the Eurasian Economic Union, the Customs Union, the Russian Federation, Belarus, Kazakhstan, China, Argentina, Brazil, Serbia, the Generalized System of Preferences, tariff preference, preferential benefit, developing countries, the least developed countries, commodity flow, Customs policy, trade relations.

Introduction

Tariff preferences are used as one of the methods for implementing the Customs policy of the country or different trade unions. Today, due to the increasing complexity of international relations and political contradictions, tariff preferences heavily depend on the political factors. This trend has

become common in the current business environment. However, this situation cannot be ignored because it contradicts the World Trade Organization (further – WTO) standards, in particular free trade agreements.

1. The legal basis of the national tariff preference system

Traditionally, preferences used to be provided to certain countries for certain types of goods. The legal basis for determining the country of origin of goods is the Kyoto Convention and Resolutions 21, 24 and 96 of the 4th Session of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) The system is one-sided: developed countries reduce or abolish their import duties for goods from developing countries, but each developed country determines the scheme of Customs privileges granted freely and independently on a flexible basis (Figure 1).

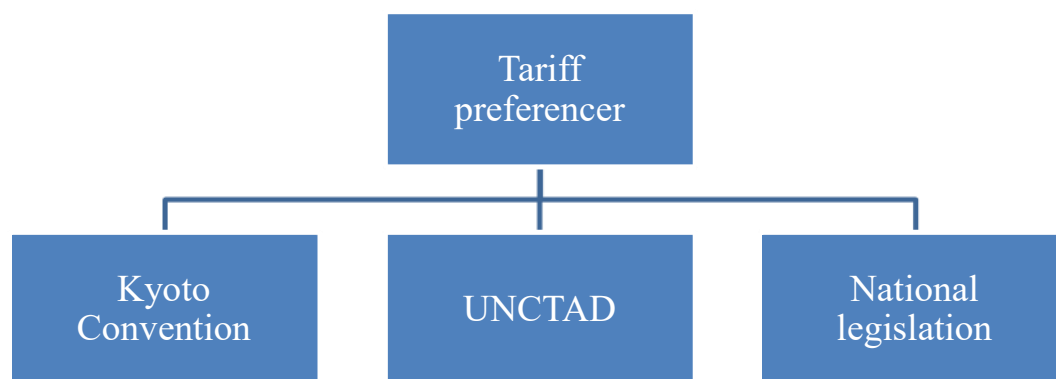


Figure 1. The legal basis of the national tariff preference system

The world tariff preference system appeared in the second part of the 20th century and nowadays it is used by all the WTO members. Among its main users there are both highly-developed and the least developed countries. According to the World Bank and the United Nations reports, this number has been increasing.

Since January 1, 2015 the Treaty on the Eurasian Economic Union came into force. Its members at the moment are the Russian Federation, Kazakhstan, Belarus and the Republic of Armenia (The Treaty on the Eurasian Economic Union signed on May 29, 2014 and edited on May 8, 2015). The transition to a more complex form of integration determines the need for changes to the Customs legislation of the Customs Union, including the provision of preferential conditions for placing the goods under the Customs control. The system of tariff preferences, being in compliance with the United Nations standards, has been used in the Russian Federation since 2003. In 2010 some changes were introduced to this system because of the appearance of the Customs Union of Russian Federation, Republic of Belarus and Kazakhstan. On its basis the new system of preferences of the Customs Union appeared. It was modified without any significant changes for the Eurasian Economic Union in order to minimize the negative reactions of the third countries (The decision of the Interstate Council of the Eurasian Economic Community from November 27, 2009 № 18). It is now clear that the system of tariff preference of the Eurasian Economic Union is the continuation of the Customs Union tariff preference system. According to the data obtained in 2014, import duties make up 14% of all revenues of the federal budget of the Russian Federation, received from the foreign economic activity, which is about 4.058 trillion rubles. Import duties rates are prescribed at the supranational level in the Common Customs Tariff of the Customs Union (CU CCT).

2. Types of preferential benefits within the Eurasian Economic Union

Within the Eurasian Economic Union 100 developing countries receive the preferential benefits in the amount of 75% of the base rate of the import Customs duty. Among them there are Russia's main trade partners: China, South Korea, Brazil, Argentina, Turkey, Egypt, Iran, Cuba, Pakistan and Malaysia (Review and statistics of Russian foreign trade).

Considering the list of the least developed countries, which can import duty-free products, it is important to note that none of them has regular trade relations with the Eurasian Economic Union.

In order to provide preferences, imported goods must be included into the list of the preferential ones ("On the common system of tariff preferences of the Customs Union": Protocol from December 12, 2008). Food products take the first place in the list of the imported goods eligible to preferential treatment: sunflower oil; citrus; fresh and frozen fish; fresh and frozen meat (Figure 2). Regarding some categories of goods, it is also worth mentioning that the Eurasian Economic Union is heavily dependent on the imported products, it is particularly true of meat and medicine. However, there has been much talk recently around the necessity to remove meat and foodstuffs from the preferential list to support domestic producers (Concerning restrictive measures applied to trade of the Customs Union member states with third countries for the first half of 2014). The successful experiment with the poultry meat was carried out in 2013.

02 - Meat	• Argentina, Brazil
07 - Vegetables and certain roots	• Egypt, Macedonia
09- Coffee, tea	• Sri-Lanka, India, China
2401 - Raw tobacco	• China, Malaysia, Zimbabwe
3003- Medicines	• India

Figure 2. The main preferential products and their countries of origin

3. Russia's important trade partners preferences

Figure 3 shows the dynamics of China-Russia trade relations. As far as the volume of the foreign trade turnover is concerned, the graph provides strong evidence that in 2014 China is the main trading partner of Russia. It takes 12% of the Russian turnover (approximately 88,4 billion dollars). However, in recent years there has been a marked slowdown, because preferences have already fulfilled their task (Russian Statistical Yearbook).

The APEC countries are also among Russia's important trade partners. In particular, Japan shows a strong growth of trade with Russia (+32%); Taiwan, Vietnam and South Korea are also not far behind. Unfortunately, at the beginning of 2015 the world economic crisis caused a decrease in the volume of foreign trade with APEC countries by 25%. However, there is a positive trend to improve the situation.

The preferences have contributed to the growth of foreign trade relations with Argentina (Figure 4) and Serbia (Figure 5), but only in the framework of the existing trade flows. However, this trade growth comes mainly from the increase in prices, not expanded import due to preferences (Statistical Compendium: Russia and other countries of the world).

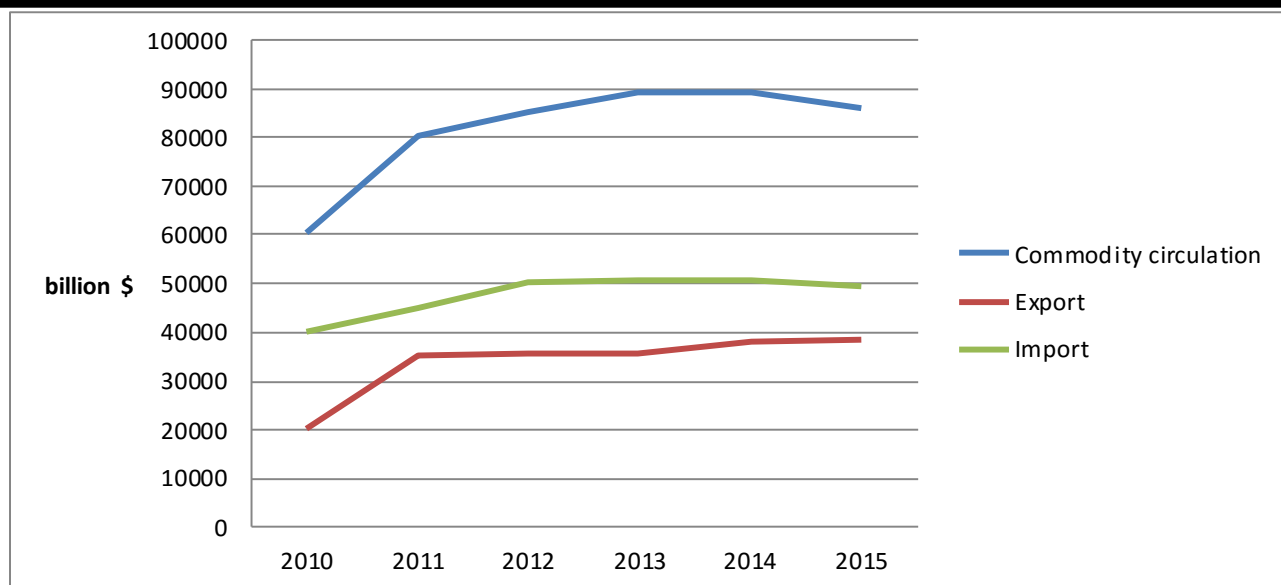


Figure 3. The turnover between Russia and China

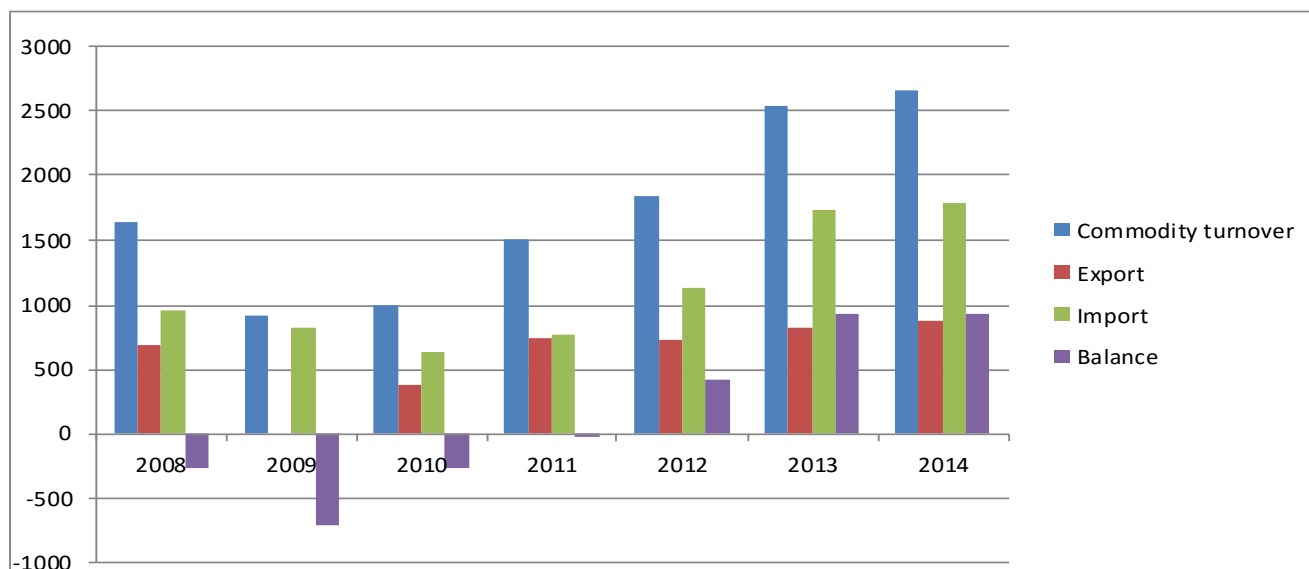


Figure 4. The turnover between Russia and Argentina

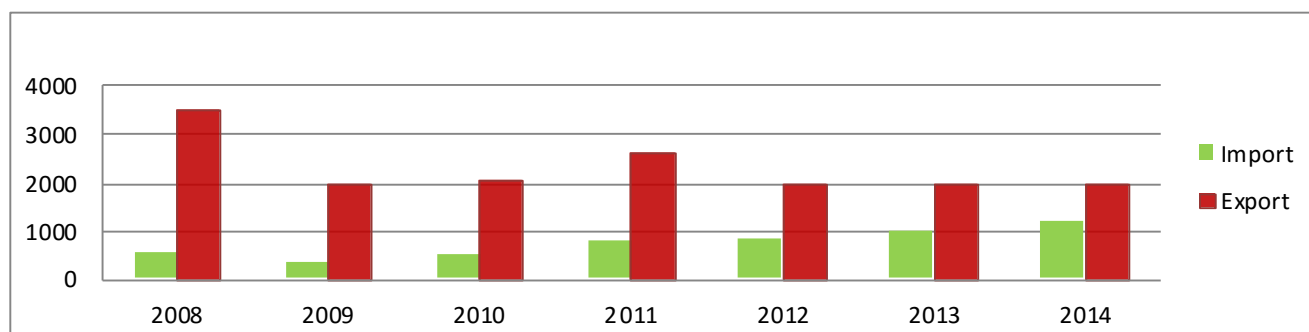


Figure 5. The turnover between Russia and Serbia

In recent years, the commodity flow from Brazil (The statistics portal of the foreign trade of the Ministry of development, industry and foreign trade of Brazil) to Russia has started to grow, but due to the difficulties in transporting the goods and problems with adapting Brazilian products to the Eurasian Economic Union standards, importers and exporters have suffered only losses so far. Thus, economists suppose that the system of preferences is not efficient enough because the costs and expenses still prevail over the benefits (Figure 6).

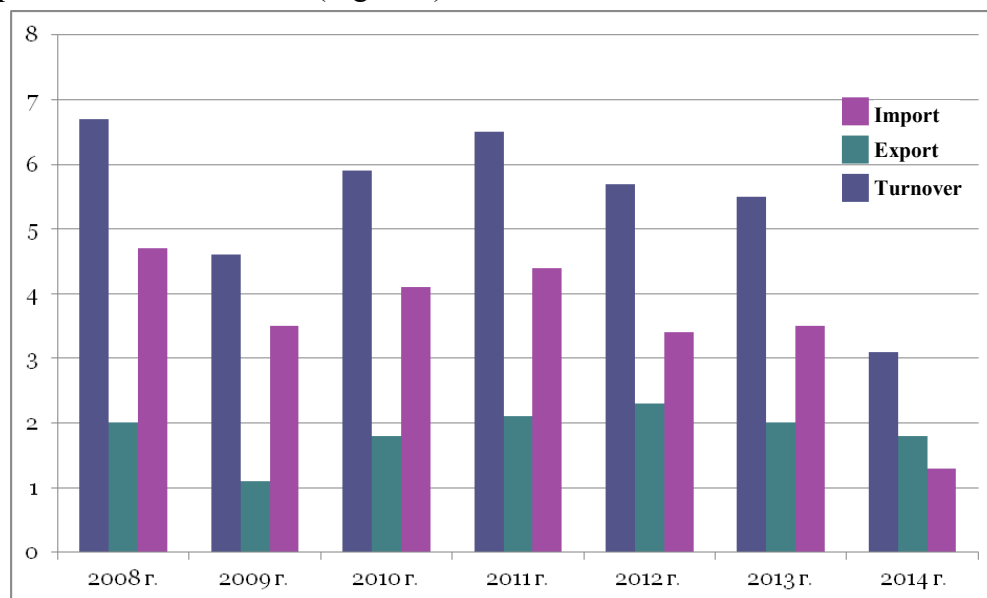


Figure 6. The turnover between Russia and Brazil

In 2014 a per capita income index in Antigua and Barbuda, Venezuela, Kuwait, Hong Kong, Trinidad and Tobago, Croatia and Chile was higher compared to the same index in Russia. However, this particular figure is taken into account when creating the national system of preferences. This situation makes economists talk about practicability of granting preferences to the goods imported into the Eurasian Economic Union from these countries. The question raised here is not that of the abovementioned countries exclusion from the list of the beneficiary ones, but rather the question of the need for changes in the system of preferences within the Eurasian Economic Union.

In author's opinion, the Eurasian Economic Union needs to specify the codes of the preferential position to the level of the sixth character in the commodity nomenclature. Regarding the development of the domestic agriculture, it is necessary to include some agricultural equipment into the preferential list.

Summary and concluding remarks

In conclusion it will be important to note that we should make some changes in the Eurasian Economic Union tariff preference system. Firstly, radical changes in the system of preferences should be made only on the basis of the newly developed preferential system that could take into account the international obligations, the worldwide expertise as well as the tariff preferences schemes of the Eurasian Economic Union while maintaining a sufficiently wide coverage of countries, but significantly adding commodity nomenclature, dimensions and mechanism of preferences and refusal from them. Thus, such situation can't occur when preferences users enter restrictive measures against goods from the Eurasian Economic Union, and preferences would cease to be politically motivated.

Secondly, the list of the beneficiary countries should remain the same, because some changes in this sphere will cause negative reaction of Russia's trade partners.

Thirdly, it is necessary to specify codes of preferential positions to the level of the sixth character in the commodity nomenclature, as well as for the development of domestic agriculture to include agricultural machinery in the preferential list.

To sum up, such an approach would contribute to the further improvement of a unified system of preferences in order to transform it into a truly effective mechanism for regulating trade relations with developing countries, which would be consistent with the principle of the Generalized System of Preferences [9] and take into account the experience of other countries in this area.

Endnotes

1. *Dogovor o Evrazijskom jekonomicheskom sojuze* [The Treaty on the Eurasian Economic Union] (signed in Astana 29.05.2014) (edited 08.05.2015) [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=186332> (in Russian)

2. *Obzor i statistika vneshnej trgovli Rossii* [Review and statistics of Russian foreign trade] [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.ved.gov.ru/monitoring/foreign_trade_statistics/ (in Russian)

3. *Ob ogranichitel'nyh merah v otnoshenii trgovli gosudarstv – chlenov Tamozhennogo sojuza s tret'imi stranami za I polugodie 2014* [Concerning restrictive measures applied to trade of the Customs Union member states with third countries for the first half of 2014] [Jelektronnyj resurs] // *Vestnik Rostovskogo gosudarstvennogo jekonomicheskogo universiteta (RINH)* – 2014. – No 1 (49). – Rezhim dostupa: <http://www.eurasiancommission.org> (in Russian)

4. *“O edinoj sisteme tarifnyh preferencij tamozhennogo sojuza”*: *Protokol ot 12.12.2008* [“On the common system of tariff preferences of the Customs Union”: Protocol from 12.12.2008] [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=96169> (in Russian)

5. *Portal statistiki vneshnejekonomicheskoy dejatel'nosti Ministerstva razvitija, promyshlennosti i vneshnej trgovli Brazilii* [The statistics portal of the foreign trade of the Ministry of development, industry and foreign trade of Brazil] [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.mdic.gov.br/sitio/> (in Russian)

6. *Reshenie Mezhgosudarstvennogo Soveta Evrazijskogo jekonomicheskogo soobshhestva ot 27.11.2009 No 18* [The decision of the Interstate Council of the Eurasian Economic Community from 27.11.2009 №18] [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=179754> (in Russian)

7. *Rossijskij statisticheskij ezhegodnik* [Russian Statistical Yearbook]. – Moscow: Izdatel'stvo Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki RF, 2014 [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_13/Main.htm (in Russian)

8. *Statisticheskij sbornik: Rossiya i strany mira* [Statistical Compendium: Russia and other countries of the world]. – Moscow: Izdatel'stvo Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki RF, 2014 [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_39/Main.htm (in Russian)

9. Generalized System of Preferences [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://unctad.org/en/Docs/itcdtsbmisc58rev2_en.pdf (in Russian)

10. U. S. Generalized System of preferences (GSP) Guidebook [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://ctrc.sice.oas.org/Trade/GSP/US_GSP_guide.pdf (in English)

JEL Classification: H30, F52, F60

CUSTOMS TARIFF REGULATION AS AN INSTRUMENT OF ECONOMIC SECURITY OF THE RUSSIAN FEDERATION

Christina SHRAIBER

*International Business and Law Institute, National Research University ITMO,
Saint-Petersburg, Russian Federation
E-mail: k.shraiber@yandex.ru*

Abstract

This paper was presented at the 10th annual WCO PICARD conference (in the frameworks of the “Youth Forum”), 8-10 September 2015 in Baku, the Republic of Azerbaijan.

The key aspects of Customs tariff regulation after the Russia’s accession to the WTO as well as different scenarios tariff regulation measures implementation, which significantly influences the market structure and saturation, are considered in the paper.

The author describes the structure of the Russian Federation export operations as well as the dynamics of the import duties application for various commodity groups.

The main advantages of Russia's membership in the World Trade Organization, including: participation in defining “negotiation agenda” and acceptance of the international trade provisions and rules; a more transparent and predictable operation environment; expanded Russian goods and services access into the foreign markets; reduction of prices for goods and services imported; an additional stimulus for companies to increase their competitiveness have been analyzed.

The emphasis is put on the major trends and issues of modern Customs tariff policy of the Russian Federation.

In conclusion, the author gives specific recommendations in relation to Customs tariff regulation modernization, which will contribute to more effective integration of the Russian economy and the Eurasian Economic Union into the global economy as well as the improvement of Customs tariff policy in order to ensure the economic security of the country.

In examining the issue of Customs tariff policy, scientific methods of investigation, namely analysis, synthesis, comparison, generalization, were used. Such specific methods of economic study as economic-statistical and economic-analytical methods for the preparation of tables, charts and diagrams were applied.

Keywords: the Eurasian Economic Union, the Customs union, the Russian Federation, the Republic of Belarus, the Republic of Kazakhstan, the system of tariff preferences, the Customs tariff regulation, the Customs policy, commodity turnover, the international trade.

Introduction

Customs tariff regulation of external trade plays an exclusively important role in the trade-political mechanism as it is used to protect economy, fulfill international obligations and maintain stability of the external trade system. In the territory of the Russian Federation Customs tariff regulation is executed within the Customs legislation of the Eurasian Economic Union with due account for the legislation of the Russian Federation.

Practically, Customs regulation implies elaboration of procedure and rules of Customs affairs regulation in the territory of the Russian Federation within the Eurasian Economic Union.

The system of Customs tariff regulation includes use of Customs duties and other Customs charges which settlement is an essential condition of import into the Customs territory of the Russian Federation and export from this territory, to put it differently, the Customs tariff measures are based on the use of the price impact factor on foreign trade turnover (Bakaeva 2013).

1. Structure of the Russian Federation export operations

Customs charges in 2014 (The main directions of Customs and tariff policy for 2014 and the planning period of 2015 and 2016) consist of outward payments as a major part, VAT and import payments (Figure 1).

The structure of customs duties (billion rub) in 2014

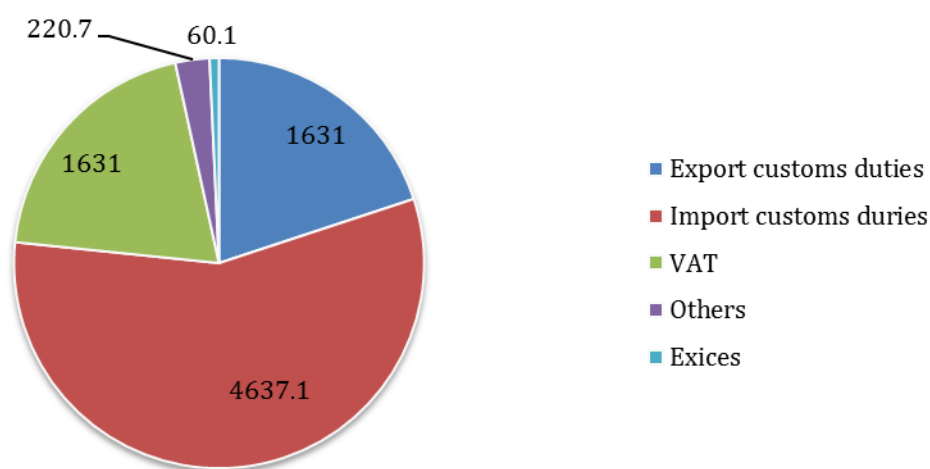


Figure 1. The export structure of the Eurasian Economic Union member-countries

According to the Eurasian Economic Commission data, out of the Eurasian Economic Union member-countries Russia takes an eighty percent share in export of mineral products, metals, and metalwork. Besides, in overall structure of export of the Eurasian Economic Union member-countries a share of these commodity categories is 72.4% for mineral products and 8.6% for metals and metalwork, respectively (The results of Russian's foreign trade in 2015: figures and facts).

Russia is a full-fledged player in the world economy: it exports approximately the same volume of gross domestic product as many other countries. The only problem that exists in domestic trade is homogeneity both in commodity composition and in partners.

Oil, gas, and primary commodities prevail in the export nomenclature of Russia. It is around 85 percent from the total volume of goods supplied to markets. And export of high-tech goods falls within no more than 3.5 percent (The Russian Statistical Yearbook) .

Concurrently, the objective elements of Russia's trade are primary commodities and goods with low reprocessing. Besides, the economy significantly depends on Western Europe.

2. Benefits of Russian membership in the World Trade Organization

After accession to the World Trade Organization (further – the WTO), the Russian Federation obtained some advantages, among them [2]:

- 1) Participation in defining “negotiation agenda” and acceptance of provisions and rules of the international trade;
- 2) A more transparent and predictable operation environment;
- 3) Enhancement of access into the foreign markets for Russian goods and services;
- 4) Reduction of prices of goods and services imported;
- 5) An additional stimulus for companies to increase their competitiveness, etc.

The crucial thing is that there is no need in dozens of bilateral contracts on trade and economic cooperation, which require periodic prolongation and sometimes serious revision. The WTO membership will not worsen the condition of Russian exporters who deliver raw materials, semi-finished products and energy sources to the foreign markets. However, high-tech industries (mechanical engineering, motor-car construction, and industries that employ technologies in production of their commodity) will face hardships in entering the Russian market.

Three years ago Russia became a member of the WTO, which had been its striving since the middle of 90s. Everything happened on August 22, when the well-known protocol on Russia’s accession to the Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization came into effect (WCO official web-site: <http://www.wcoomd.org/>). Before its accession to the WTO, Russia had increased duties for the following commodity groups (Information about Customs and other payments admission to the federal budget):

- 1) car equipment;
- 2) agricultural machinery;
- 3) metals.

Customs duties were lowered for the following commodity groups:

- 1) chemical industry;
- 2) agricultural products;
- 3) food products.

After its accession, the Russian Federation kept duties on alcohol, production of non-ferrous metallurgy and chemical production (Figure 2).

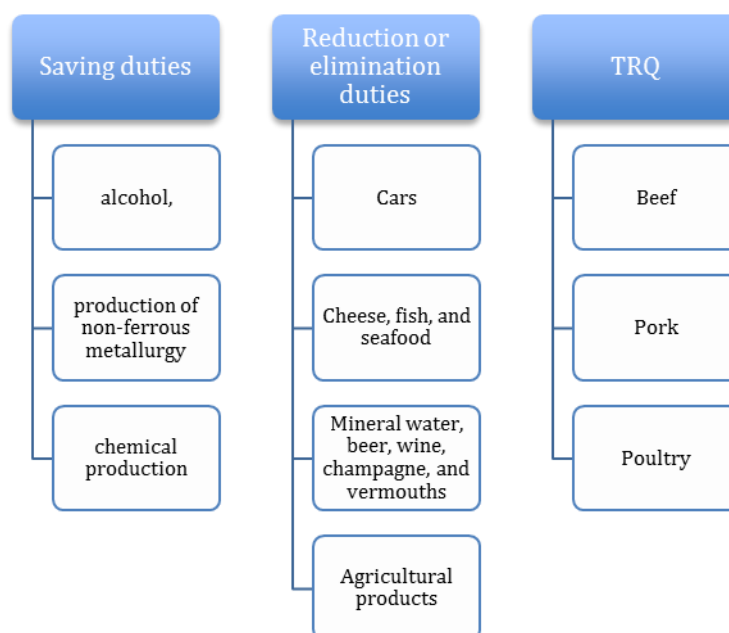


Figure 2. The system of tariff preferences and quotas after Russia’s accession to the WTO

However, duties on the following commodity groups were lowered or completely removed:

- 1) cars;
- 2) cheese, fish and seafood;
- 3) mineral water, beer, wine, champagne, and vermouths;
- 4) agricultural products.

Quotas for beef, pork and poultry are provided.

At the same time, in the framework of the WTO legal system, it is possible to include protective levers if the low import duties, for example, carry a threat for domestic manufacturers.

Reduction of average weighted import tariff rate became a logical consequence of the Russia's accession to the WTO.

According to the WTO rules, the state-member has the right of revision of the conditions of its stay within the organization every three years, inter alia, changes in rates of import Customs duties. But there is one condition: the normal rate of import Customs duty for all product groups shall remain constant (Figure 3).

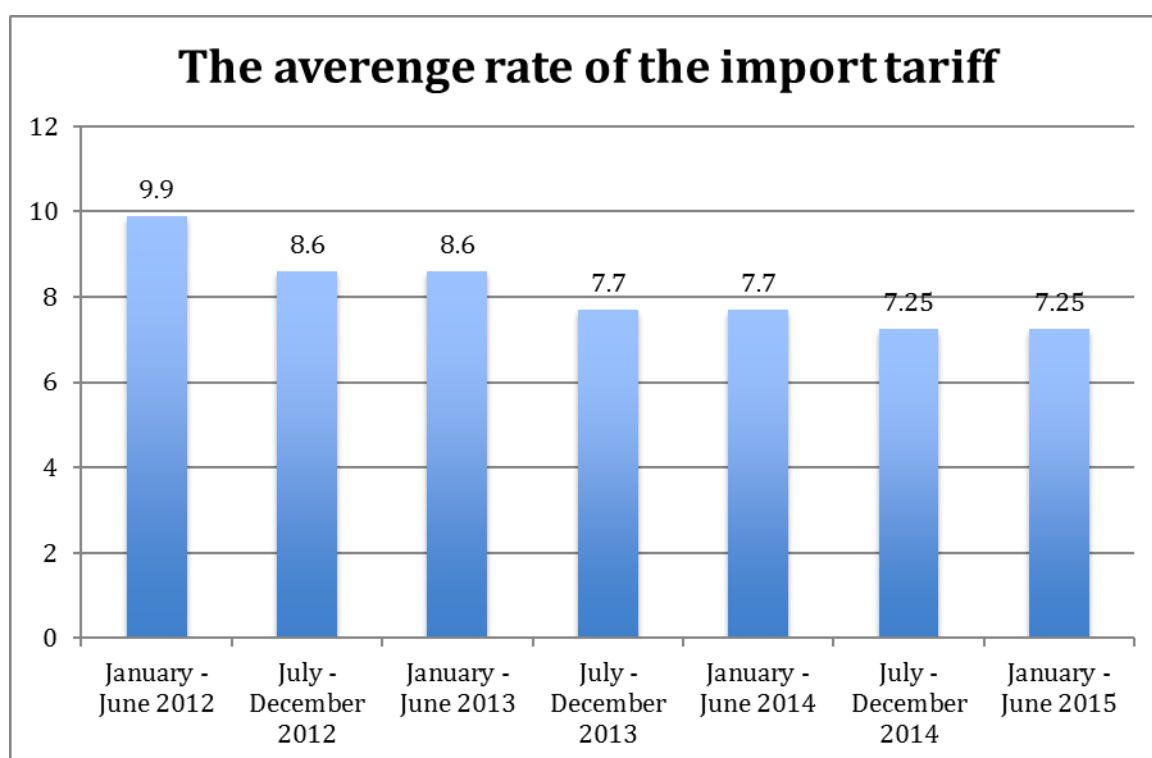


Figure 3. The average rate of the import tariff

3. Basic trends in modern Customs tariff policy of the Russian Federation

There are basic trends in modern Customs tariff policy (The development strategy of the Customs Service of the Russian Federation up to 2020): the existing Customs tariff policy of Russia is mainly aimed at replenishment of budget revenue (up to 50% of revenue of federal budget comes from Customs duties) and protection of weakened sectors of economy (as a result, increase in import duties on many kinds of foreign goods, which analogues are manufactured in Russia). Reduction in duties on the goods, which are necessary for domestic production, aims at encouraging international cooperation. High Customs protection of agrarian products (especially, dairy products, sugar and grain crops) and labor-intensive consumer goods (textiles, clothes, footwear) remains (The Customs Code of the Customs Union between Russia, Kazakhstan and Belarus).

Significant changes have been observed lately in the Customs affairs of the Russian Federation and the Eurasian Economic Community (further – EurAsEC). It is related to existing problems in the system of Customs tariff regulation, in particular :

1) inadequate legal support, as the condition of the Customs legislation efficient operation is its simplicity, availability, absence of prejudicing rights and interests of foreign trade participants;

2) the problem of ensuring repayment and investments profitability, which remains the most important reason for vigilance of foreign investors and, therefore, lack of investments in the country's economy. Despite the fact that growth of output is generally accompanied by growth of investments, including foreign ones, the rates of this growth are significantly less than GDP growth rates. There is a significant difference between volumes of foreign investments in different industries, which is primarily determined by a solvent demand of the domestic and foreign markets of production of these industries;

3) unsteady monitoring and analysis of consequences of change in Customs tariff rates and absence of monitoring mechanisms for adopted documents implementation: many agreements require changes and amendments to national legislation as well as adjustment to existing international agreements;

4) absence of an analysis of the country's production industries existing conditions;

5) a weak system of tariff preferences granting. The problem lies in increased volumes of imported goods claiming to be granted with preferences and expanding the import geography. But at the same time, granting tariff preferences shall be strictly controlled, as well as accompanied by stipulations about protective measures to avoid a significant damage from the countries of the Third World delivering cheap goods because of extremely low workforce. "The developed countries have the right to restrict preferential import of those goods from the developing countries which can carry a threat to local production" (Statistics of Customs payments in 2012 - the first half of 2013: main trends);

6) the rule-making process in the EurAsEC characterized by insufficient elaboration (many agreements often duplicate and even contradict each other in some cases).

Summary and concluding remarks

Specific offers to enhance Customs tariff regulation, which mainly fulfills a fiscal function while Customs tariff is an additional tax, include the following ideas:

1) to comply the Customs tariff structure and rates with the goals and objectives of the Concept of the social and economic development of the country before 2020 and the national industrial policy based on it. First of all, the question is in more thorough consideration of the condition and features of certain industries and manufactures with respect to which Customs tariff regulation can implement protective or fiscal functions to various extents. The condition of certain industries and manufactures in the country's domestic market is determined primarily by the level of their competitiveness;

2) to consistently implement the principle of Customs tariff escalation by means of lowering the taxation level of import materials and components used for production of finished products as well as more efficiently apply special Customs regimes;

3) to focus attention on the use of import Customs tariffs as a tool of reasonable protection of the domestic market vulnerable segments as well as growth of Russian manufacturers competitiveness.

Thus, taking into consideration the above listed factors and fulfillment of priority tasks will contribute to more effective involvement of the Russian economy and the Eurasian Economic Union into the world economy as well as Customs tariff policy improvement aimed at domestic economy security.

Endnotes

1. Bakaeva O.Ju. Tamozhennoe pravo Rossii: uchebnik [The Customs Law in Russia : textbook] / O.Ju. Bakaeva, G.V. Matvienko. – Moscow: Jurist, 2013. – 427 p. (in Russian)
2. Itogi vneshnej trgovli Rossii v 2015 godu: cifry i fakty [The results of Russian's foreign trade in 2015: figures and facts] [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://провэд.рф/analytics/research/32060-itogi-vneshney-topgovli-rossii-v-2015-godu-tsifpy-i-fakty.html> (in Russian)
3. Ob itogah vneshnej trgovli tovarami gosudarstv-chlenov Tamozhennogo sojuza v janvare -dekabre 2012 goda [On the results of foreign trade in goods of the Member States of the Customs Union in January-December 2013] [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.tsouz.ru/db/stat/eCU201212/Documents/STRUCTURE201212_1.pdf (in Russian)
4. Osnovnye napravlenija tamozhenno-tarifnoj politiki na 2014 god i planovyj period 2015 i 2016 godov [The main directions of Customs and tariff policy for 2014 and the planning period of 2015 and 2016] [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.government.ru/media/files/41d4696fa3e0ca103444.pdf> (in Russian)
5. Rossijskij statisticheskij ezhegodnik [The Russian Statistical Yearbook]. – Moscow: Izdatel'stvo Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki RF, 2014 [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_13/Main.htm (in Russian)
6. Svedenija o postuplenii tamozhennyh i inyh platezhej v dohod federal'nogo bjudzheta [Information about Customs and other payments admission to the federal budget] [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.customs.ru/index.php?option=com_newsfts&view=category&id=185&Itemid=2099 (in Russian)
7. Statistika tamozhennyh platezhej v 2012 – pervoj polovine 2013 goda: osnovnye tendencii [Statistics of Customs payments in 2012 - the first half of 2013: main trends] [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://провэд.рф/analytics/research/7570-statistika-tamozennyh-platezey.html> (in Russian)
8. Strategija razvitija tamozhennoj sluzhby Rossijskoj Federacii do 2020 goda.// Rasporyazhenije Pravitelstva RF ot 28 dekabrya 2012 g. N 2575-r. [The development strategy of the Customs Service of the Russian Federation up to 2020]. – [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://ivo.garant.ru/> (in Russian)
9. Tamozhennyj kodeks tamozhennogo sojuza. – Brussels. – 2010. – 164 p. [The Customs Code of the Customs Union between Russia, Kazakhstan and Belarus] [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://base.garant.ru/12171455/> (in Russian); http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2010/february/tradoc_145777.pdf (in English)
10. World Customs Organization [Elektronnyj resurs]. – Oficial'nyj veb-sajt. – Rezhim dostupa: <http://www.wcoomd.org/>.

Уважаемые читатели,

Участники Молодежного Форума Международной конференции Всемирной таможенной организации ПИКАРД приветствуют международное таможенное сообщество и желают дальнейших достижений и прогресса на следующем этапе развития – в 2016 году.

Свои этапы мы начали отсчитывать от Форума до Форума!

Идея первого Молодежного Форума принадлежит группе энтузиастов из Европейского региона ВТамО. И впервые он был проведен в рамках ПИКАРД в Санкт-Петербурге 18 -20 сентября 2013 г.



Мы гордимся тем, что имеем возможность использовать Таможенный научный журнал “ТАМОЖНЯ”, который является глобальной дискуссионной площадкой для обмена научными идеями и передовыми практиками. Мы хотим привлечь Ваше внимание к нашим статьям, главные идеи которых были презентованы 8-10 сентября 2015 года в Баку на Молодежном форуме в рамках конференции ВТамО ПИКАРД. Для нас важен не только ваш опыт, но и ваше мнение о том, *что* и *как* мы делаем, ведь мы тоже создаем наше общее будущее.

Также приглашаем всех окунуться в мир восторгов и воспоминаний. Читайте наши впечатления о Молодежном ПИКАРДЕ 2015 на сайте Международной сети таможенных университетов: http://incu.org/docs/Reflections_of_Students_of_the_University_of_Customs_and_Finance.pdf

Мы ожидаем и хотим продолжить наши дискуссии на Молодежном Форуме следующего ПИКАРДА, который будет проводить Всемирная таможенная организация 27-29 сентября 2016 года в Маниле (Филиппины).

Присоединяйтесь к нам!



РАЗДЕЛ 1 – ПАРТНЕРСТВО ТАМОЖНИ И БИЗНЕСА

JEL Classification: K33, K34, K42

**ЗАЩИТА КУЛЬТУРНЫХ ЦЕННОСТЕЙ ТАМОЖЕННЫМИ
АДМИНИСТРАЦИЯМИ КАК АСПЕКТ ПОЛИТИКИ
БЕЗОПАСНОСТИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА**

Томаш НОВАК

Региональное таможенное управление, Ополе, Польша

E-mail: tomasz.nowak@opo.mofnet.gov.pl

Цезары СОВИНСКИ

DHL Express, Европа

E-mail: cezary.sowinski@dhl.com

Веслав ЧИЖОВИЧ

Варшавская школа экономики, Польша

E-mail: wesczyz@sgh.waw.pl

Аннотация

В статье рассматриваются некоторые вопросы защиты таможенными органами культурных ценностей как аспект политики безопасности Европейского Союза¹. Эта сфера анализируется в контексте применения соответствующего уровня защиты с учетом того, что контрабанда культурных ценностей в значительной степени осуществляется организованными преступными группами, которые получают огромные прибыли, особенно во времена социальных волнений или войн.

Детальное изучение специфики незаконной торговли культурными ценностями на территории Европейского союза показало, что данный вопрос регулируется положениями международных конвенций. Однако, как отмечают авторы, в соответствии с таможенным законодательством Европейского Союза контроль над перемещением каких-либо товаров на его территории сведен до минимума, поэтому основной задачей таможенных администраций является регулирование торговли культурными ценностями с третьими странами.

Обсуждаются два подхода (“жесткий” и “мягкий”) с точки зрения их использования таможенной службой Республики Польша, которая охраняет самую длинную сухопутную границу ЕС. Поэтому уровень защиты должен адекватно отвечать существующим тенденциям незаконной торговли и общей ситуации в данной стране.

В ходе исследования использовались следующие методы: анализ, синтез, сравнение, обобщение, системно-функциональный анализ.

Наблюдения в этой сфере, сделанные на территории ЕС, могут быть полезными для других стран мира, которые сталкиваются с аналогичными проблемами, например, стран Северной Африки и Ближнего Востока, где в последнее время разжигается множество военных конфликтов и гражданских войн.

Ключевые слова: защита культурных ценностей, таможенные правила, страны-члены Европейского союза, контрабанда культурных ценностей, ввоз, вывоз.

¹ Основные тезисы данной статьи были представлены на конференции PICARD в Баку в 2015 году.

Введение

Интерес к вопросу защиты культурных ценностей таможенными администрациями как аспект политики безопасности Европейского Союза (далее – “ЕС” или “Союз”) был вызван по крайней мере несколькими причинами. Прежде всего, роль и значение защиты культурных ценностей таможенными органами как элемент безопасности на территории ЕС являются в большой степени недооцененными и, более того, иногда полностью игнорируются. Несомненно, это связано с различными “видениями” отдельных государств-членов ЕС этого вопроса. Те страны-члены, которые из-за своего географического положения не имеют сухопутной границы с третьими странами, воспринимают данный вопрос иначе, чем страны, которые защищают внешнюю границу ЕС и, таким образом, сталкиваются с проблемой контрабанды культурных ценностей. Кроме того, “внутренние” страны ЕС осуществляют таможенный контроль воздушных границ Союза. Однако, из-за специфических проверок, связанных с контртеррористическими мероприятиями в аэропортах, вероятность незаконного перемещения культурных ценностей через такие границы значительно меньше, чем через сухопутные.²

Необходимо отметить, что контрабанда культурных ценностей является относительно новым нарушением. В течение тысяч лет присвоение товаров в качестве военных трофеев считалось естественным. Со времени появления международного права, в частности, подписания Гаагской конвенции 1954 года “...любой акт кражи, грабежа или незаконного присвоения культурных ценностей в любой форме ...” рассматривается как незаконное действие.³

Следующим шагом в международном регулировании проблемы незаконной торговли культурными ценностями стала Конвенция ЮНЕСКО о мерах, направленных на запрещение и предупреждение незаконного ввоза, вывоза и передачи права собственности на культурные ценности, подписанная в Париже 17 ноября 1970 года. Уже в преамбуле Конвенции акцентируется на том, что “...любая подписавшаяся страна должна охранять культурное наследие, находящееся на ее территории, в отношении угроз кражи и незаконного вывоза”. И далее, что “...незаконный импорт, экспорт и передача права собственности на культурные ценности являются препятствием для взаимопонимания между народами ...”

С точки зрения таможенного законодательства такие действия, как незаконный экспорт, незаконный импорт или, в более широком масштабе, незаконный оборот культурных ценностей, сопровождаемый нарушением таможенных правил, являются предметом контроля и применения соответствующих таможенных, криминальных, финансовых законов и других законодательных положений. Хотя в последние несколько лет эта незаконная деятельность уже не так широко осуществляется, как в середине и в начале девяностых годов XX века (в период “польской политической трансформации” и “бархатной” и “цветной” революций в странах Центральной и Юго-Восточной Европы), она не может быть оставлена без внимания ввиду ряда причин.

Прежде всего, в связи с тем, что сегодня незаконная торговля культурными ценностями осуществляется в основном организованными преступными группами (не отдельными лицами) на международном уровне и с использованием методов и каналов передачи, схожих с теми, которые используются в процессе незаконного оборота других товаров (наркотиков, объектов флоры и фауны или оружия). С другой стороны, новые формы и способы контрабанды

² Исследование, проведенное с использованием данных DHL Express относительно перемещения воздушных грузов в/из Польши (за январь – июнь 2015 года), показало, что ни одного случая такого нарушения не было зарегистрировано.

³ Конвенция о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта с Исполнительным Регламентом Конвенции 1954, Статья 3. Режим доступа: http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13637&URL_DO=DO_TOPIC & URL_SECTION=201.html, просмотрено 20 октября 2015 года

культурных ценностей позволяют облегчить деятельность международных преступных групп в сфере нарушения таможенного законодательства.

Это также в значительной степени угрожает национальной безопасности. Нет сомнения, что такие незаконные действия должны рассматриваться как преступление, связанное с незаконной трансграничной торговлей культурными ценностями с третьими странами без надлежащей документации о законности их перемещения через таможенную границу. Именно в рамках данного правонарушения таможенные органы государств-членов ЕС, выполняющие свои задачи и проводящие основные операции, касающиеся регулирования международной торговли товарами с третьими странами, обязаны не только бороться, но и предупреждать этот тип преступления. Вопрос не только в прибыльности этой деятельности, но также в отмывании денег из незаконных источников, и, таким образом, возможности финансирования международных или местных террористов и формирования и развития преступности в международном масштабе.

В первую очередь это касается стран Центральной и Восточной Европы, которые имеют не только морские, но и очень длинные сухопутные границы с третьими странами, а именно, в основном, стран, образовавшихся на территории бывшего Советского Союза (Россия, Беларусь и Украина). Беспрецедентный крах государственных структур в этих странах, особенно в период с начала девяностых годов XX века, привел к широкому распространению краж и контрабанды культурных ценностей, которые являются частью их наследия. Более того, очень распространенным явлением до сих пор остается контрабанда этих товаров. Однако, в последние годы отмечается увеличение случаев не только незаконного ввоза таких товаров на территорию ЕС, но также и незаконного вывоза культурных ценностей из ЕС в странах Восточной Европы. Наиболее распространенный способ незаконного перемещения этих ценностей (картин, икон, гравюр и других более мелких национальных сокровищ) – перевозка автомобильным транспортом (легковые автомобили, автобусы, железнодорожные вагоны или грузовые автомобили), а также с помощью туристов, пересекающих границу ЕС с Россией, Беларусью и Украиной.

Следующей причиной существования другой точки зрения по вопросу о защите культурных ценностей в отдельных государствах-членах ЕС является отношение к собственным культурным ресурсам. В силу исторических обстоятельств (имперского наследия) и географического расположения существует разница в их оценке странами западной части ЕС (такими, как Франция, Великобритания, Италия, Испания) и странами центральной и восточной территории ЕС. Это также отражено в существующем разнообразии правовых норм касательно степени защищенности культурных ценностей в различных государствах-членах ЕС.⁴

Не вдаваясь в более детальный анализ, можно признать, что оба упомянутые факта в значительной степени дополняют друг друга. Страны, охраняющие сухопутные границы ЕС (например, Польша, Литва, Латвия, Эстония, Словакия и Венгрия), а также страны, где национальное культурное наследие значительно уменьшилось в результате многовековой агрессии Османской империи (в частности, в случае с Венгрией) или царской империи (особенно в случае с Польшей и странами Балтии). Несомненно, эти страны также сильно пострадали от немецко-фашистских и советских оккупантов во время Второй мировой войны.

Поэтому вопрос, который требует определенного ответа, звучит так: правы те страны, которые охраняют сухопутную границу ЕС и считают защиту культурных ценностей существенным компонентом безопасности границ, или страны западной части ЕС, которые придерживаются более умеренной точки зрения, считая защиту культурных ценностей одним

⁴ <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/illicit-trafficking-of-cultural-property/partnerships/european-union>, просмотрено 10 октября 2015 года

из нетарифных ограничений в международной торговле с третьими странами, требующей относительно низкого уровня защиты, а соответственно и невысокого уровня ограничений в случае несоблюдения таможенных правил.

Целью данной статьи является анализ этих двух подходов с точки зрения таможенной службы Республики Польша, которая охраняет самую длинную сухопутную границу ЕС с Российской Федерацией, Украиной и Беларусью.⁵

В данной статье высказаны различные соображения по данному вопросу, а также выдвинуты предложения по изменению/модернизации действий таможенных администраций государств-членов ЕС с точки зрения защиты культурных ценностей. Наблюдения, сделанные в этой сфере на территории ЕС, могут быть полезными для других стран мира, которые сталкиваются с аналогичными проблемами, например, стран Северной Африки, Ближнего Востока и соседних стран, где в последнее время разжигается множество военных конфликтов и гражданских войн.

1. Что такое культурная собственность? Терминологические проблемы

Одним из сложных вопросов для таможенных администраций государств-членов ЕС является определение списка товаров, которые должны охраняться в связи с их значением для культурного наследия страны. Международное право предусматривает определение “культурных ценностей” в статье 1 Конвенции о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта, которая вместе с Исполнительным Регламентом и Протоколом, были подписаны в Гааге 14 мая 1954 года.⁶ Согласно данной Конвенции, “культурными ценностями” считаются независимо от их происхождения и владельца:

(а) ценности, движимые или недвижимые, которые имеют большое значение для культурного наследия каждого народа, такие как памятники архитектуры, искусства или истории, религиозные или светские, археологические месторасположения, архитектурные ансамбли, которые в качестве таковых представляют исторический или художественный интерес, произведения искусства, рукописи, книги, другие предметы художественного, исторического или археологического значения, а также научные коллекции или важные коллекции книг, архивных материалов или репродукций ценностей, указанных выше;

(б) здания, главным и действительным назначением которых является сохранение или экспонирование движимых культурных ценностей, указанных в пункте (а), такие как музеи, крупные библиотеки, хранилища архивов, а также укрытия, предназначенные для сохранения в случае вооруженного конфликта движимых культурных ценностей, указанных в пункте (а);

(с) центры, в которых имеется значительное количество культурных ценностей, указанных в пунктах (а) и (б), так называемые “центры сосредоточения культурных ценностей”.

Подобное, но не идентичное определение культурных ценностей содержится в Конвенции о мерах, направленных на запрещение и предупреждение незаконного ввоза, вывоза и передачи права собственности на культурные ценности, подписанной в Париже 14 ноября 1970 года.⁷ Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия, принятая в Париже 16 ноября 1972⁸ в свою очередь, предусматривает несколько иное определение “культурного наследия”.

⁵ Если не упоминается другой источник, информация, представленная в статье, получена из внутренних источников таможенной службы Польши.

⁶ http://portal.unesco.org/en/ev.php-RL_ID=13637&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html, просмотрено 13 мая 2015 года

⁷ Парижская конвенция 1970, Статья 1, режим доступа: http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13039&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html~pobj, просмотрено 13 мая 2015 года

⁸ <http://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>, просмотрено 13 мая 2015 года

Очевидно, что разнообразные трактовки данного термина имеют основанием разность определений, содержащихся в упомянутых конвенциях. Путаница может быть еще более заметной на уровне различных государств-членов ЕС в результате необходимости перевода положений международного права на национальные языки. Кажется, однако, что не следует придавать слишком большого значения терминологии, так как в случае затруднений таможенные органы всегда могут обратиться за разъяснениями в компетентные организации, специализирующиеся на оценке, идентификации и защите культурных ценностей. Конкретные трактовки используемых юридических понятий, таких как, например, “культурные ценности”, “культурное наследие” и “наследие человечества”, конечно, необходимо определить, но без ущерба деятельности таможенных администраций в сфере борьбы с незаконной торговлей культурными ценностями.

2. Преобладающие модели в процессе контрабанды культурных ценностей

2.1. Незаконная торговля культурными ценностями на территории ЕС

По мнению авторов, основной проблемой защиты культурных ценностей таможенными службами остается легкость их незаконного перемещения между странами ЕС. Это связано, прежде всего, с принципом свободного передвижения товаров, а именно движения товаров без вмешательства таможенных служб, в том числе и тех, которые объективно признаются культурными ценностями в рамках таможенного союза ЕС. Опыт, в частности, польских таможенных органов показывает, что незаконное перемещение культурных ценностей является постоянным явлением, имеющим общие характеристики с другой незаконной международной деятельностью. Анализ моделей, широко использующихся в процессе контрабанды культурных ценностей, является методом борьбы с нарушениями таможенного законодательства, угрожающими безопасности ЕС, и дает возможность противодействовать им.

Как сегодня можно констатировать, особенно с точки зрения стран-членов, которые присоединились к Союзу с 2004 года, незаконное перемещение культурных ценностей в пределах ЕС представляет собой вывоз этих товаров из стран, исторически связанных с Германской и Австро-венгерской империями, в современную Германию и Австрию. Согласно польским экспертам Национального института музееведения и охраны коллекций,⁹ в период с 1994 по 2014 около 8500 произведений искусства было украдено или вывезено с территории Польши. Польский рынок нелегальной торговли произведениями искусства оценивается примерно в 5 млрд евро.¹⁰ Несомненно, увеличение трафика на границах, а также расширение Шенгенской зоны и полная отмена контроля на внутренних границах ЕС привели к расширению масштаба незаконных торговых операций.

Европейский Союз, конечно, руководствуется правилами, регулирующими вопрос незаконного перемещения культурных ценностей в пределах своих границ в соответствии с положениями международных конвенций. Однако, такой вид контроля не является традиционным для таможенных служб, так как ЕС – это таможенный союз, в котором товары перемещаются свободно, без вмешательства таможенных администраций. Тем не менее, правила, регулирующие вопрос незаконного перемещения культурных ценностей, должны широко применяться, чтобы лучше понимать особенности незаконной торговли такими специфическими товарами, как культурные ценности. К ним относятся: Директива Совета ЕС 93/7/ЕЕС от 15 марта 1993 года о возвращении культурных ценностей, незаконно вывезенных с территории государства,¹¹ Регламент Совета (ЕЭС) № 3911/92 от 9 декабря 1992 года о вывозе

⁹ В настоящее время Институт национального наследия в Варшаве.

¹⁰ Холдинска, Е 2013, Шенгенский рикшет: потеря памятников, Речь Посполитая, 7 – 8 сентября, 2013

¹¹ OJ L 074, 27/03/1993, С. 74 – 79

культурных ценностей.¹² Как видно, обе директивы относятся к экспорту из стран-членов ЕС в любую страну мира, а не только в другую страну-член ЕС. Но, принимая во внимание опыт таких стран, как Польша, упомянутые предписания кажутся недостаточными. Однако какие-либо законодательные инициативы, направленные на повышение эффективности процедуры возврата незаконно вывезенных культурных ценностей между государствами-членами ЕС (а также любые другие инициативы по усилению контроля над перемещением товаров), не смогут разрешить существующей проблемы не только потому, что они приведут к нарушению основополагающих принципов внутреннего/единого рынка ЕС,¹³ но и потому, что вызовут разночтения в вопросе вмешательства государственного права в сферу гражданско-правовых отношений. Эти правовые разночтения относятся особенно к вопросу ограничения прав собственности любого последующего владельца, действующего добросовестно, из-за незаконного лишения прав собственности первого владельца.

Вопрос касается не только культурных ценностей, утраченных “новыми” странами-членами ЕС в последние годы. Также существует значительное количество культурных ценностей, незаконно вывезенных во время Второй мировой войны и до сих пор не возвращенных их законным владельцам из стран Центральной и Восточной Европы, включая Польшу, Литву, Чехию и т.д. Это доказывает, что даже уважаемые учреждения культуры не готовы обнародовать правдивую информацию и вернуть те из находящихся в их коллекциях артефактов, правовой статус которых вызывает сомнение. Тем не менее, затраченные усилия не безрезультатны. Республика Польша, член ЕС с 1 мая 2004 года, которая, возможно, более всех стран мира, участвовавших в войне, пострадала от расхищения большей части своих культурных ценностей, стала инициатором реституции уже во время Второй мировой войны.¹⁴ Эти действия в настоящее время имеют институциональную поддержку Министерства иностранных дел, при котором создана команда для восстановления польского культурного наследия. Одним из последних успехов этой команды является возвращение Музею искусств во Вроцлаве в феврале 2015 года картины маслом фламандского художника Якоба Йорданса (1593-1678) “Святой Иво – покровитель юристов” (также известной как “Святой Иво, помогающий бедным”). Картина исчезла в 1945 году во время войны. В 2008 году она появилась на аукционе в Лондоне. Польская сторона сделала все возможное, чтобы картина вернулась в Польшу. Во-первых, она была снята с аукциона, что стало первым успешным результатом в этом деле. Наконец, работа вернулась в Вроцлавский музей после нескольких лет напряженной работы польской дипломатии.¹⁵ Аналогичная история связана с картиной Лукаса Кранаха старшего “Мадонна под елью”, которая пропала в послевоенное время и была возвращена в 2012 году ее законным владельцам – епископам Вроцлава.¹⁶

¹² OJ L 395, 31/12/1992, C. 1 – 5

¹³ Товары, перемещаемые по территории ЕС в условиях свободного обращения, не должны быть объектом обычного таможенного контроля, так как это противоречит законодательству ЕС, в частности, положениям Статьи 34 Договора о функционировании Европейского союза. Содержание данного Договора предусматривает ограниченный и целенаправленный таможенный контроль товаров, находящихся в свободном обращении, а именно ветеринарных препаратов, культурных ценностей и т.д. Такой контроль, однако, не может быть обычного характера. В положениях Договора оговорено, что независимо от места, где товары первоначально изготовлены (внутри или за пределами ЕС), как только они находятся в свободном обращении, продавец получает преимущества от принципа свободного передвижения. Следовательно, все методы любого вида и типа реализации (кем и как они используются) должны быть проанализированы с точки зрения их влияния на принцип свободного передвижения. В случае, если они препятствуют свободному движению товаров между странами-членами или делают его более дорогостоящим, страна-член ЕС может быть привлечена к ответственности по факту нарушения законодательства ЕС.

¹⁴ Ковальский, В 1994, Ликвидация последствий Второй мировой войны в области культуры, Варшава

¹⁵ http://www.ms.gov.pl/en/c/MOBILE/news/jacob_jordaens__painting_back_in_wroclaw, просмотрено 15 мая 2015 года

¹⁶ <http://www.spiegel.de/international/zeitgeist/missing-madonna-painting-of-elder-cranach-returned-to-polish-church-a-854266.html>, просмотрено 15 мая 2015 года

Приведенные выше примеры показывают, как сложно восстановить утраченное культурное наследие даже в пределах ЕС. Дальнейшая реализация правовых решений, содействующих возврату утраченных ценностей, может иметь положительные результаты для тех стран, которые заинтересованы в реституции. Тем не менее, по причинам, изложенным выше, не следует ожидать серьезных законодательных инициатив в этом отношении.

Принимая во внимание объект данного исследования, следует подчеркнуть, что в сфере торговли культурными ценностями внутри ЕС таможенный контроль сведен до минимума (трудно выявить нарушение таможенных правил, даже используя положения любого другого, не таможенного законодательства, так как перемещение таких товаров из одной страны-члена в другую не может регулироваться таможенными службами). Основные функции и задачи таможенного законодательства ЕС и таможенных администраций стран-членов ЕС состоят в том, чтобы контролировать торговлю товарами, в том числе и принадлежащих к группе товаров культурного и национального наследия, с третьими странами или теми странами, которые не входят в таможенный союз.

2.2. Незаконная торговля культурными ценностями с третьими странами

Анализ незаконной торговли культурными ценностями между странами ЕС и третьими странами представляет собой сложную задачу. Традиционный подход, в соответствии с которым культурные ценности ввозятся из третьих стран на территорию ЕС, главным образом в Западную Европу, нуждается в корректировке, поскольку существуют также культурные ценности, незаконно вывезенные из стран-членов ЕС в третьи страны.

Перемещение культурных ценностей на территории современного ЕС имеет свои бесславные традиции, берущие свое начало, по меньшей мере, со времен Наполеона Бонапарта, хотя можно упомянуть и более ранние события, как те, например, которые произошли в Польше во время так называемого “Шведского потопа” в середине семнадцатого века.¹⁷ Экспедиция Наполеона в Египет в 1798 году, несомненно, способствовала лучшему пониманию древнего Египта и добавлению термина “египтология” в словари многих европейских языков. Однако, наполеоновская авантюра привела также к массовому вывозу различных “древностей”, которые никогда так и не были возвращены Египету. Сегодня их можно найти в основном во Франции или Англии. Знаменитый Розеттский камень,¹⁸ вывезенный французами в Париж, после поражения Наполеона в 1815 году был перевезен англичанами на другую сторону Ла-Манша и в конечном итоге оказался в Британском музее в Лондоне.¹⁹

¹⁷ Кунке, Моника, *Случаи кражи произведений искусства в истории военного времени Польши*, режим доступа: <http://www.zabytki.pl/sources/straty/wstep.html>, просмотрено 4 октября 2015

¹⁸ Гранодиоритовая стела с начертанным указом, изданным в Мемфисе, Египет, в 196 году до нашей эры от имени царя Птолемея V. Указ написан тремя способами: верхний текст – древнеегипетские иероглифы, средний – демотическое письмо, а нижний – древнегреческие буквы.

¹⁹ Не всегда, однако, это были трофеи. С точки зрения истории таможенной службы, конец XIX века оказался весьма плодотворным, когда, в связи с ажиотажем вокруг египтологии, начался стремительный процесс развития археологии и криптологии, что в результате привело к обнаружению древних артефактов с начертанными на них текстами. Страны Ближнего Востока стали одним из центров таких открытий. Именно там, на территории бывшего оазиса, расположенного в современной Сирии на полпути между Дамаском и Евфратом, в течение первого века до нашей эры вплоть до третьего века нашей эры существовал город, известный на арамейском и арабском языках, как Тадмор (по-гречески – Пальмира, ныне печально известный за варварское уничтожение великих археологических и архитектурных памятников так называемыми боевиками Исламского Государства), где был обнаружен самый древний и самый известный в истории иудео-христианско-средиземноморской цивилизации таможенный тариф. Он тогда представлял собой официальный подарок турецкому султану Абдул-Хамиду II, привезенный в Россию. Сегодня, будучи 15-тонным таможенным и налоговым документом, таможенный тариф является одним из самых важных памятников истории в коллекциях Государственного Эрмитажа. См: Никитин А. В. Пальмирский таможенный тариф / А. В. Никитин. – Санкт-Петербург : Ахтармар, 2011

Основанием вышеописанных действий, скорее всего, является экономическое преимущество (в прошлом и настоящем) европейских стран, в основном Западной Европы, над территориями, из которых культурные ценности вывозятся. Незаконной деятельности способствует низкий уровень или даже полное отсутствие какого-либо вида охраны культурных ценностей в других частях мира. Конечно, обычный турист не имеет никаких шансов приобрести ценные экспонаты без сотрудничества с “представителями” местного рынка. Поэтому, в случае нелегального ввоза культурных ценностей в страны ЕС можно столкнуться с целенаправленным “сервисом”. В крайних случаях даже может иметь место “кража по заказу”, когда конкретные экспонаты будут по заказу украдены с местного рынка и даже из музеев.

Вывоз культурных ценностей из третьих стран в Европу еще не полностью остановлен, однако его объемы сейчас намного меньше, чем 100–150 лет назад. Существуют две причины сокращения попыток контрабанды: во-первых, страны, которым угрожает деградация их культурного наследия, приняли некоторые меры, чтобы защитить свои исторические ценности; во-вторых, ЕС также предпринял конкретные шаги, чтобы решить эту проблему. В связи с войной в Ираке Регламент Совета (ЕС) № 1210/2003 от 7 июля 2003 года в отношении определенных конкретных ограничений на экономические и финансовые отношения с Ираком и аннулирующий Регламент Совета (ЕС) № 2465/96²⁰ вступили в силу. Действующий Регламент предусматривает, что конкретные ограничения накладываются на торговлю товарами, принадлежащими к культурному наследию Ирака, с целью содействия безопасному возвращению этих товаров. Что касается Сирии, аналогичные правила включены в Регламент Совета (ЕС) № 36/2012 от 18 января 2012 года касательно ограничительных мер в связи с ситуацией в Сирии и аннулирующий Регламент Совета (ЕС) № 442/2011²¹

В случае ввоза культурных ценностей на территорию ЕС нужно обратить внимание на один очень важный вопрос. Как правило, в ЕС нет запрета на ввоз культурных ценностей, в отличие от существующего общего запрета на ввоз оружия. Оружие может ввозиться только при условии, что импортер имеет лицензию, выданную компетентными органами страны-члена ЕС. Однако, если принять во внимание правила, содержащиеся в законе о Едином таможенном тарифе, существует запрет на импорт определенных товаров, относящихся к товарной группе 97 (произведения искусства, предметы коллекционирования, антиквариат). В настоящее время, как уже упоминалось выше, общий запрет на импорт относится к товарам группы 97 из Ирака и Сирии (как результат сложной внутренней и международной ситуации в этих странах). В большинстве других случаев, запрет на ввоз культурных ценностей, как правило, не применяется. Без сомнения, преступники, занимающиеся незаконным перемещением таких товаров, часто стараются скрыть свою деятельность, опасаясь быть обвиненными в краже, и в итоге занимаются классической контрабандой. Такая деятельность может быть также следствием необходимости платить сумму налога на товары и услуги²² при импорте культурных ценностей в страны ЕС.

В вышеупомянутой ситуации попытка обойти таможенный контроль на внешней границе ЕС прямо указывает на то, что, скорее всего, имеет место незаконный вывоз культурных ценностей из третьей страны. Как правило, в дальнейшем в ходе судебного разбирательства по факту попытки контрабанды может быть доказано, что импорт таких товаров нарушает законы ЕС или положения международного права. Однако достаточно не просто идти этим путем. Как показал опыт Польши, в деле о контрабанде культурных

²⁰ OJ L 169, 8.7.2003, С. 6–23

²¹ OJ L 16, 19.1.2012, С. 1–32

²² С товаров и услуг взимаются только налоги, так как таможенная пошлина на наименования товарной группы 97 согласно Закону о Едином таможенном тарифе составляет 0%

ценностей в страны ЕС относительно легко доказать, что лицо нарушило положения налогового законодательства (особенно в случае неверного начисления суммы налога на товары и услуги при импорте, что может быть основанием для задержания импортных грузов таможенными органами), но, в то же время, чрезвычайно трудно обвинить импортера в нарушении международных законов относительно незаконного перемещения культурных ценностей.

По мнению авторов, отдельное изучение должно быть посвящено вопросу о передаче культурных ценностей из стран бывшего Советского Союза в ЕС. В данном контексте необходимо упомянуть феномен длительного культурного распада, который происходит, как следствие политических трансформаций или войн в этом регионе. Одним из последствий такой ситуации практически всегда является вывоз культурных ценностей из районов, пострадавших от политических потрясений или войн. Культурные ценности, незаконно вывезенные в такой ситуации, как правило, не возвращаются к своим законным владельцам, что приводит к обнищанию культурного наследия местного сообщества.

В последнее десятилетие XX века страны бывшего Советского Союза стали территориями, с которых культурные ценности даже незначительной материальной ценности стали вывозиться в огромных количествах. Таможенные администрации, в частности, Польши, Литвы, Чехии, Словакии остановили контрабанду икон, которые вывозились с территории стран бывшего Советского Союза не только отдельными лицами, но и организованными преступными группами. Такая практика стала возможной не только из-за политической дезинтеграции этих стран, но также из-за отсутствия достоверного реестра культурных ценностей, стабильных экономических условий и надлежащей защиты культурного наследия в странах, заново создающих или возрождающих государственность после краха русского коммунизма. Сегодня в большинстве случаев, даже если нет никаких сомнений в том, что произведение создано в рамках православной культуры, доказательств того, кто был его первоначальный владелец, невозможно отыскать. В этом нет ничего удивительного, если учесть, что власти бывшего Советского Союза, за исключением пропагандистских целей, не были заинтересованы в сохранении религиозного, в частности, православного наследия. Последствия такой политики оказались тяжелыми для стран бывшего Советского Союза.

Все страны ЕС, хотя и в разной степени, сталкиваются с проблемой незаконного вывоза культурных ценностей с их территорий. Поэтому, перед таможенными администрациями стоит важная задача борьбы с контрабандой товаров культурного значения. Контрабанда, как указывалось ранее, является незаконным вывозом или ввозом и транзитом через территорию ЕС таких товаров, предназначенных “для” или импортированных “из” третьих стран, т.е. стран, которые не являются членами ЕС. Более либеральная политика страны-члена ЕС предусматривает менее строгое наказание в случае незаконного вывоза культурных ценностей, если это не связано с кражей. Можно предположить, что наиболее привлекательными для контрабандистов являются страны, граничащие с Средиземным морем, из-за наличия в них доступных ресурсов, в том числе подводных, а также некоторые страны Центральной и Восточной Европы, которые в прошлом были частью Российской империи. В то время, как незаконный ввоз культурных ценностей на территорию средиземноморских стран можно считать традиционной практикой для тех, кто интересуется историческим наследием народов, живущих от Гибралтара до островов Эгейского моря, такая практика является новой для регионов бывшей царской империи.

Хотя раньше наблюдался больше массовый вывоз культурных ценностей из стран бывшего Советского Союза в богатые европейские страны, на данный момент существует противоположная тенденция движения культурных ценностей (из ЕС в страны бывшего Советского Союза), что может показаться необычным. Оказывается, однако, что в

относительно короткий период времени с момента падения коммунизма в России / распада Советского Союза образовался огромный рынок коллекционеров, заинтересованных в культурных ценностях бывшей Российской империей и Советского Союза. Таким образом, страны, которые когда-то входили в империю Романовых, начали представлять интерес для современных коллекционеров из Украины, Беларуси и, прежде всего, из России. Польские государственные службы, ответственные за защиту национального наследия (в том числе, полиция, Институт национального наследия, таможенная администрация) зарегистрировали целый ряд случаев незаконного экспорта польского культурного наследия, связанного с историей Российского государства, прежде всего, периода восемнадцатого и девятнадцатого веков польской истории.

Упомянутые коллекционеры, как правило, предпринимают различные действия, чтобы заполучить ценные экспонаты. Например, один коллекционер из Беларуси размещал на различных веб-порталах объявления о том, что заинтересован в покупке каких-либо ценностей, относящихся к истории Польши и России девятнадцатого века. Расчет был на то, что человек, покупающий польские культурные ценности на территории страны, не может быть подвергнут судебному преследованию, так как существующие законы применимы только на местном уровне. В то же самое время другие лица перевозили товары, приобретенные на территории Польши, через границу и доставляли их белорусскому покупателю. В сущности, была организована преступная деятельность, которая привела, в частности, к появлению “диких” мест археологических раскопок и разрушению уже существующих археологических памятников. Даже известны вопиющие случаи разграбления военных кладбищ и осквернения останков (что является преступлением, как в Польше, так и в других странах ЕС). Такие действия были остановлены польскими правоохранительными органами.

Зарегистрированы также случаи чисто криминальной деятельности. В 2005 г. и 2006 г. произошли кражи в нескольких известных музеях (в том числе, Музей Чарторыйских в Кракове и библиотека Курницкого замка). В результате, было украдено несколько именных наград князя Юзефа Понятовского (среди них, крест французского ордена Почетного легиона), который являлся маршалом наполеоновской Франции и погиб в “Битве Наций” в Лейпциге в 1813 году. Часть этих реликвий была найдена через несколько лет в Украине. В свою очередь, украинские правоохранители прислали запрос относительно хищения артефактов из музея Одессы. Расследование, проведенное польскими правоохранителями, привело к обнаружению особо ценных объектов культурного наследия, относящихся к периоду борьбы за независимость Польши в XIX веке.

Однако, несмотря на все контрольные мероприятия на внешних границах ЕС, таможенные органы не в состоянии полностью остановить контрабанду культурных ценностей. Предыдущий опыт показывает, что просто факт обнаружения незаконного вывоза или ввоза культурных ценностей не означает, что проблема устранена, так как в данной сфере действуют организованные преступные группы вдоль всей “цепочки поставок”: от кражи или хищения, перемещения товаров через границы и вплоть до их доставки конечному потребителю (“главному заказчику”).

Эти группы, как правило, имеют международный характер, так как их деятельность осуществляется по крайней мере в двух странах. Важно также принять во внимание, что преступники могут довольно легко изменить “профиль” своего “бизнеса”. Поэтому, распространенной ошибкой, по мнению авторов, является игнорирование деятельности преступных групп, занимающихся незаконным вывозом или ввозом культурных ценностей, даже если дело касается экземпляров незначительной ценности (например, пуговиц с солдатской формы, которые могут быть собраны в больших количествах на бывших полях сражений или местах расположения военных казарм). Если этот источник доходов становится

не рентабельным, преступники могут направить свою деятельность в более прибыльную сферу. На польской сухопутной границе с Беларусью, Россией и Украиной, например, существенной экономической проблемой является контрабанда табачных изделий, топлива и алкоголя.

Выводы

Страны-члены ЕС имеют разные подходы к вопросу защиты своего национального наследия. Как правило, в странах западной части ЕС накладывается меньше ограничений в этой сфере, чем в тех странах, которые были приняты в ЕС с 2004 года. Такая неоднородность подходов и их практической реализации связана, в основном, с историческими факторами и уровнем спроса/предложения на рынке культурных ценностей: те страны, где он не высокий, больше прилагают усилий для сохранения своего культурного наследия. Тем не менее, таможенные администрации всех стран должны выявлять и противодействовать контрабанде любых товаров, в том числе и культурных ценностей, незаконно ввозимых, транспортируемых и вывозимых “в” и “из” ЕС “в” и “из” третьих стран за пределами ЕС.

Все вышесказанное препятствует применению последовательного подхода в области защиты культурных ценностей (во многих случаях согласованных действий просто не существует). Если культурный артефакт, незаконно вывезенный из Польши, Венгрии или Литвы во время Второй мировой войны или в более поздний период, появляется на аукционе в Лондоне, только судебная тяжба, занимающая, как правило, несколько лет, может содействовать его возвращению к своему законному владельцу.

Другим фактором, препятствующим эффективной борьбе с незаконной торговлей культурными ценностями, является преуменьшение значимости данной проблемы со стороны отдельных стран-членов ЕС. Несомненно, краткосрочные финансовые соображения и интересы безопасности требуют концентрации усилий таможенных и других правоохранительных органов на борьбе с контрабандой подакцизных товаров (табак, сигареты, топливо, алкоголь), мошенничеством, связанным с другими видами налогов и международным терроризмом. Однако организованные преступные группы могут действовать в различных областях в зависимости от масштаба риска и возможности достижения желаемых прибылей. Следовательно, без учета незаконной деятельности по ввозу / вывозу культурных ценностей оценка рисков безопасности страны является недостоверной, особенно потому, что это явление часто связано с преступлениями против собственности (кражи со взломом и хищения).

Подводя общие итоги, необходимо отметить, что проблему борьбы с незаконной торговлей культурными ценностями не следует игнорировать или рассматривать как менее важную, чем чисто финансовую, связанную с контрабандой других товаров, так как она затрагивает сферу культурного достояния отдельных общин в любой стране, в том числе и ее меньшинств. Долгосрочные мероприятия в этой области имеют большое значение для сохранения культурного разнообразия различных национальных или этнических групп.

Опыт ЕС в сфере защиты культурных ценностей может быть полезным для других стран мира, которые сталкиваются с аналогичными проблемами, например, стран Северной Африки и Ближнего Востока, где в последнее время разжигается множество военных конфликтов и гражданских войн. Решительные действия со стороны польской таможенной администрации на внешней (не только сухопутной) границе Европейского союза могут стать образцом эффективной защиты не только культурного наследия, но и безопасности граждан ЕС с точки зрения борьбы с организованными кросс-границными нарушениями таможенных правил.

JEL Classification: Q27, Q38, Q41

ГЛОБАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КЛИМАТИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ И УСТОЙЧИВОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ

Ксения КУЗЬМИНА

Компания “Pricewaterhouse”, Женева, Швейцария
E-mail: Ksenia.Kouzmina@gmail.com

Эстель ЛАТАСТ

Лицей “Сент-Экзюпер”, Беллегард-сюр-Валсерин, Франция
E-mail: Etoille11@yahoo.fr

Аннотация

Цели устойчивого развития, задекларированные ООН, и изменения климата являются злободневными вопросами для всего человечества. В этом контексте авторы рассматривают особенности проблемы устойчивого потребления и предлагают различные методы, используя которые ответственные потребители и бизнес-сектор могут способствовать уменьшению климатических изменений (также обсуждается роль в этом процессе соответствующих государственных контролирующих служб таких, как, например, таможня).

Авторы описывают правовую базу экологических мер, включая резолюцию Генеральной Ассамблеи ООН “Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года” и ее основные цели. В статье также рассматриваются вопросы возобновляемых источников энергии в качестве решения проблемы глобального потепления.

По мнению авторов, информирование потребителей о продукте через традиционные этикетки и этикетки новых видов является одним из эффективных методов решения экологических проблем.

Авторы также анализируют появление новых нормативных требований, которые они называют “экологический и социальный комплаенс” или “экологической и социальной прослеживаемостью”, что означает, что компании должны применять практику устойчивого производства и отражать информацию о рациональном использовании ресурсов в своей отчетности.

Чтобы подчеркнуть главную идею, были использованы следующие научные методы: анализ, синтез, сравнение, обобщение, индукция, дедукция.

В заключение авторы заявляют, что существует потребность в широком международном сотрудничестве, поиске оптимальных и адаптированных решений, обмене информацией и открытой дискуссии между правительствами наряду с активным участием бизнес-сектора и потребителей с целью минимизации климатических изменений.

Ключевые слова: повестка дня в области устойчивого развития, климатические изменения, устойчивое производство и потребление, зеленые и этические товары, экологический и социальный комплаенс, экологическая и социальная прослеживаемость, устойчивый и ответственный маркетинг.

Введение¹

Вопросы, касающиеся изменения климата и устойчивого развития, особенно остро стоят сегодня перед человечеством. Это означает, что экологические проблемы стали неотъемлемой частью мировой и национальной экономики, международной торговли и одним из новых направлений работы государственных контролирующих органов, таких, например, как таможня.

В частности, такой подход проявляется в том, что перед таможней помимо традиционных фискальных и правоохранительных функций (контроль за ввозом наркотиков, оружия, нелегальной перевозкой людей) ставятся новые задачи, связанные с экологическими вопросами: контроль за ввозом / вывозом отходов, пресечение контрабанды редких животных / птиц / растений, запрет ввоза загрязняющих природу машин и оборудования, проверка наличия различных сертификатов, показывающих выполнение экологических норм (для товаров и машин) и т. д.

Законодательной базой таких экологических мер являются как национальные требования, так и решения, принимаемые на глобальном уровне.

25 сентября 2015 года Генеральной Ассамблеей ООН была принята резолюция “Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года”, которая формулирует цели, задачи и проблемы, стоящие перед всеми странами на планете (UN 2015).

Так, цели в области устойчивого развития включают:

Цель 1. Повсеместная ликвидация нищеты во всех ее формах.

Цель 2. Ликвидация голода, обеспечение продовольственной безопасности и улучшение питания, содействие устойчивому развитию сельского хозяйства.

Цель 3. Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте.

Цель 4. Обеспечение всестороннего и справедливого качественного образования и поощрение возможности обучения на протяжении всей жизни для всех людей.

Цель 5. Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек.

Цель 6. Обеспечение наличия и рационального использования водных ресурсов и санитарии для всех людей.

Цель 7. Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех людей.

Цель 8. Содействие непрерывному, всеохватывающему и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех людей.

Цель 9. Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватывающей и устойчивой индустриализации и инновациям.

Цель 10. Сокращение неравенства внутри стран и между ними.

Цель 11. Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов.

Цель 12. Обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства.

Цель 13. Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями.

Цель 14. Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития.

Цель 15. Защита и восстановление экосистем суши и содействие их рациональному использованию, рациональное лесопользование, борьба с опустыниванием, прекращение и

¹ Статья подготовлена авторами в качестве экспертов и может не отражать мнение их компаний.

обращение вспять процесса деградации земель и прекращение процесса утраты биоразнообразия.

Цель 16. Содействие построению миролюбивого и открытого общества в интересах устойчивого развития, обеспечение доступа к правосудию для всех и создание эффективных, подотчетных и основанных на широком участии учреждений на всех уровнях.

Цель 17. Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках глобального партнерства в интересах устойчивого развития.

Не случайно, что, по крайней мере, семь из этих глобальных задач прямо или косвенно касаются экологических проблем. Сегодня становится очевидным, что совместные действия всех правительств необходимы для того, чтобы если и не остановить, так хотя бы замедлить негативную тенденцию глобального потепления.

Одно из последних исследований, проведенных в этой сфере, ясно показывает влияние деятельности людей на планету и на изменение ее климата (Climate Change 2014). Согласно данному исследованию, воздействие человечества на климатическую систему “очевидно”: недавние антропогенные выбросы парниковых газов являются наибольшими за всю историю. Авторы делают вывод, что “недавние климатические изменения нанесли удар по человечеству и природной системе в целом”.

Предстоящая Парижская конференция в ноябре-декабре 2015 года направлена на разработку решения проблем, вызванных изменением климата. Эта встреча сторон Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН) имеет на этот раз весьма амбициозные цели: не только найти решения для сокращения выбросов парниковых газов и для замедления глобального потепления, но также обеспечить мобилизацию ресурсов на экологические цели со стороны развитых стран в размере 100 млрд. \$ в год (из государственных и частных источников). Напомним, что Рамочная конвенция была принята на саммите в Рио-де-Жанейро в 1992 году и вступила в силу в 1994 году (она ратифицирована 196 государствами).

Ожидается, что встреча в Париже станет самым важным (по оценке, около 40 тыс. участников) и самым широко представленным экологическим форумом, который покажет растущую озабоченность всех стран в мире. Предполагаемые решения будут не только очень важны, они будут невероятно дорогими, ведь каждому жителю Земли в конечном итоге придется платить: непосредственно через налоги или косвенно за счет повышения стоимости экологически чистых товаров и услуг.

Однако даже в случае благоприятного сценария – замедление глобального потепления, за это придется заплатить снижением мирового потребления ресурсов (Climate Change 2014). Как показывают расчеты, такой сценарий приведет к прямому сокращению потребления ресурсов (без учета потенциальных позитивных последствий остановки изменения климата), размер которого колеблется: от 1% до 4% в 2030 г. (средний уровень – 1.7%); от 2% до 6% в 2050 г. (3.6%); от 3% до 11 % в 2100 г. (4.8%). В свою очередь снижение потребления повлечет замедление экономического роста (этот вывод редко озвучивается политиками).

Поэтому необходимо быть уверенным, что проблема определена достаточно точно, что оптимальные и правильные решения будут найдены, а предлагаемые меры принесут ожидаемые результаты, и что собранные гигантские средства не будут потрачены впустую.

Если посмотреть схематически на глобальную экологическую проблему, то можно условно выделить её следующие компоненты: что производится, как производится, что мы потребляем, как мы потребляем, как утилизируются отходы.

Если же посмотреть на тот фокус, в котором сосредоточены экологические вопросы, то получается, что в основном обсуждаются вопросы, связанные с тем, как производятся товары и как они утилизируются.

А, например, вопросы потребления практически остаются в тени. Цель этой статьи – обратить внимание на такие незаслуженно забытые вопросы.

1. Возобновляемые источники энергии как глобальное решение

Какое может быть решение для замедления глобального потепления? Возобновляемые источники энергии? О них мы слышим постоянно. Организация “Гринпис”, к примеру, считает, что возобновляемые источники энергии могут заменить горючие полезные ископаемые к 2050 году (GreenPeace 2015). Использование возобновляемых источников энергии позволит стабилизировать уровень CO₂ к 2020 году. Введение новых технологий создаст дополнительно 20 млн. рабочих мест. К сожалению, многие эксперты считают, что данные предсказания слишком оптимистичны, а также, что страны все еще будут зависеть от горючих полезных ископаемых в будущем, и поэтому должны будут использовать ископаемые виды топлива, но с применением новых низко углеродных технологий. Говорят, что хотя возобновляемые источники энергии составили 60% всего прироста объема мировой выработанной электроэнергии в 2014 г., на полезные ископаемые все еще приходится более 80% глобального потребления первичных энергоресурсов. Не менее важным остается вопрос, сколько будут стоить новые схемы смягчения последствий изменения климата. В соответствии со сценарием Гринписа, стоимость замены источников энергии на возобновляемые обойдется в 1.2 триллиона долларов в год.

Но дело не только в цене. Вышеназванный доклад (Climate Change 2014) приводит разные сценарии борьбы с изменением климата. Вкратце вывод следующий: чтобы достичь поставленной задачи (ограничение потепления атмосферы в пределах 2°C), необходимо обеспечить широкую доступность новых технологий (биоэнергия, водная / солнечная энергия) и их применение всеми странами. В противном случае расходы по смягчению последствий изменения климата могут существенно увеличиваться в зависимости от рассматриваемых технологий, а отсрочка во внедрении таких мер увеличит затраты в среднесрочной и долгосрочной перспективе. То есть надо не только найти новые технологии, но ещё ими “поделиться”, а готовы ли на это те, кто такие технологии изобрел, ещё большой вопрос.

2. Обратная сторона возобновляемых источников энергии

Как и в случае других предлагаемых решений надо хорошо понимать все возможные плюсы и минусы использования той или иной технологии, прежде чем вкладывать в неё деньги.

Вспомним, к примеру, биотопливо. Ещё в начале 2000-х годов оно считалось одним из путей снижения зависимости от горючих полезных ископаемых. И, например, ЕвроСоюз предполагал увеличить долю биотоплива в общем потреблении моторного топлива стран группировки до 10% к 2020 г. Однако оказалось, что культуры из которых производится биотопливо, являются прямыми конкурентами продовольственных культур, и что расширение производства биотоплива повлечет снижение выработки продовольствия и приведет к углублению проблемы голода в развивающихся странах. В результате, теперь в Европе про биотопливо никто не вспоминает.

В качестве другого примера скрытых проблемных сторон новых технологий можно привести энергию ветра. В Европе в последнее время широко распространились кампании, направленные против ветродвигателей, которые, по мнению граждан, наносят ущерб ландшафту и имеют негативное влияние на туризм, а также ведут к гибели птиц. В соответствии с информацией, представленной оппонентами ветровых станций, в США гибнет 573 тыс. птиц и 888 тыс. летучих мышей в год, то есть почти 15 птиц и 23 летучих мыши на каждую турбину. Для сравнения: европейские орнитологи подсчитали, что ежегодно гибнет около 60-100 тыс. птиц на гигаватт установленной ветровой мощности. В Германии, где сейчас вырабатывается 39 гигаватт, такой показатель будет составлять 2,34 – 3,9 млн. погибших птиц в год.

Орнитологи считают, что такие оценки близки к действительности, что было подтверждено в 2012 году всесторонней оценкой смертности птиц из-за ветровых станций, проведенной испанским орнитологическим сообществом “SEO-BirdLife”. В ответ на запрос, основанный на праве предоставления информации об окружающей среде, SEO получила копии 136 мониторинговых исследований ветровых станций (исследования, которые правительство Испании отправило в архив). Анализируя эти данные, исследователи SEO оценили смертность так: 18 тыс. ветротурбин Испании убивают около 6-18 млн. птиц и летучих мышей в год (Wind turbines mortality, 2015).

Не стоит забывать и о техническом ограничении возобновляемых источников энергии: производство ветровых турбин и солнечных панелей меняется в течение дня (нет ветра, нет солнца и т.д.) и обеспечение стабильного уровня поставок электроэнергии должно поддерживаться / компенсироваться традиционными энерго-вырабатывающими станциями. По мнению экспертов, это означает, что не стоит ожидать полной замены ископаемого топлива на возобновляемые источники энергии в ближайшем будущем, и, таким образом, большее внимание следует уделять новым технологиям, позволяющим использовать традиционные виды топлива и уголь, но с меньшим вредом для окружающей среды.

3. Хорошие и плохие виды энергии

Говоря о будущих направлениях развития технологии, встает вопрос, какие технологии или виды топлива наименее вредны с точки зрения воздействия на климат. В настоящее время складывается впечатление, что основной акцент в обсуждениях направлен на смягчение выбросов CO₂ (как главного источника парниковых газов), хотя другие газы являются не менее или, возможно, даже более опасными для здоровья человека и природы. Этот акцент на CO₂ в свою очередь приводит к очевидным призывам использовать электроэнергию, а не ископаемые виды топлива (нефть, уголь). Но электричество во многих странах (таких, как Китай или Индия) получают от сжигания угля, так что можно логически предположить, что следует проводить разграничение между “хорошим” (из источников ГЭС) и “плохим” (от угля) электричеством. Если же мы посмотрим глубже в гидроэнергетику и на воздействие этого сектора на окружающую среду, то некоторые вещи станут менее очевидными. Так, строительство плотин ГЭС приводит к затоплению значительных площадей и местному изменению климата. В качестве примера можно привести гордость Китая – комплекс ГЭС “Три ущелья”, которому было отказано в финансировании Всемирным банком из-за неясных экологических последствий этого проекта.

Видимо, существует необходимость в разработке более сложных и комплексных инструментов оценки экологического воздействия отдельных технологий или проектов.

Не стоит забывать, что за обсуждениями, касающимся окружающей среды, также стоят экономические интересы компаний, производящих оборудование, основанное на традиционных или новых технологиях. Для многих компаний выбор или уход от их технологии – это вопрос жизни и смерти. Если новые технологии будут более дорогими, но необходимыми, общество должно сделать такой выбор на основе объективных фактов и с пониманием всех последствий, а не в результате представления селективно выбранной информации (или же деформации рыночных факторов, например, из-за скрытых субсидий).

Другой аспект того же вопроса экологического воздействия: кто главный загрязнитель. В секторальном разрезе, если исходить из того, что пишет пресса, то это транспорт, автомобиль, дизель.

В рамках транспорта, в свою очередь, идет долговременная борьба, с одной стороны, между дизельными и бензиновыми двигателями, а, с другой, с электромобилями в целом. Причем, в этой борьбе часто упор делается на конкретные слабые стороны технологий, не

позволяя в результате объективно и сбалансированно оценить различные технические решения. В этом контексте в 2014 году Европейская Экономическая Комиссия ООН (ЕЭК ООН) даже подготовила специальный обзор, посвященный выбросам дизелей, который показывает, что “грязная репутация” дизеля не отвечает действительности (Diesel Engines Exhaust, 2015).

Более того, этот обзор также показывает, что, как правило, выбросы конкретных загрязнителей воздуха характерны для специфических секторов (например, 94% выбросов аммиака приходится на сельское хозяйство). То есть каждый вид человеческой деятельности загрязняет по-своему. Если брать все загрязнители / выбросы в целом, то самым главным загрязнителем (в среднем 40-60 % по химическим веществам) является сектор “коммерческое, институциональное и жилищное хозяйство”, а дорожный транспорт занимает лишь второе место (в среднем порядка 20-30 %), то есть его доля меньше в разы первого сектора. Таким образом, возникает вопрос: “А что, политики и журналисты не знают этого?” “И почему в прессе говорится все время о выбросах транспорта, а не жилищного сектора?” Можно предположить, что по политическим причинам проще вводить налоги на автомобили, чем на жильё. Таким образом, похоже, что политики в решении глобальных проблем стремятся “не обидеть” своих избирателей. Получается, что глобальные программы и их фокус подправляется по политическим причинам.

4. Потребление и устойчивое развитие

Интересно также посмотреть, в какой мере потребители ориентированы на экологию и готовы ли они затягивать пояса для финансирования экологических мероприятий.

Вспомним, какие задачи в области потребления ставит Повестка дня в области устойчивого развития до 2030 года (UN 2015):

Цель 12. “Обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства” включает следующие элементы.

12.1 Осуществлять Десятилетнюю стратегию действий по переходу к использованию рациональных моделей потребления и производства с участием всех стран, причем первыми к ней должны приступить развитые страны, и с учетом развития и потенциала развивающихся стран.

12.2 К 2030 году добиться рационального освоения и эффективного использования природных ресурсов.

12.3 К 2030 году сократить вдвое в пересчете на душу населения общемировое количество пищевых отходов на розничном и потребительском уровнях и уменьшить потери продовольствия в производственно-сбытовых цепочках, в том числе послеуборочные потери.

12.4 К 2020 году добиться экологически рационального использования химических веществ и всех отходов на протяжении всего их жизненного цикла в соответствии с согласованными международными принципами и существенно сократить их попадание в воздух, воду и почву, чтобы свести к минимуму их негативное воздействие на здоровье людей и окружающую среду.

12.5 К 2030 году существенно уменьшить объем отходов путем принятия мер по предотвращению их образования, их сокращению, переработке и повторному использованию.

12.6 Рекомендовать компаниям, особенно крупным и транснациональным компаниям, применять устойчивые методы производства и отражать информацию о рациональном использовании ресурсов в своих отчетах.

12.7 Содействовать обеспечению устойчивой практики государственных закупок в соответствии с национальными стратегиями и приоритетами.

12.8 К 2030 году обеспечить, чтобы люди во всем мире располагали соответствующей информацией и сведениями об устойчивом развитии и образе жизни в гармонии с природой:

– 12.a. Оказывать развивающимся странам помощь в наращивании их научно-технического потенциала для перехода к более рациональным моделям потребления и производства.

– 12.b. Разрабатывать и внедрять инструменты мониторинга влияния, оказываемого на устойчивое развитие устойчивым туризмом, который способствует созданию рабочих мест, развитию местной культуры и производству местной продукции.

– 12.c. Рационализировать отличающееся неэффективностью субсидирование использования ископаемого топлива, ведущее к его расточительному потреблению, посредством устранения рыночных диспропорций с учетом национальных условий, в том числе путем реорганизации налогообложения и постепенного отказа от вредных субсидий там, где они существуют, для учета их экологических последствий, в полной мере принимая во внимание особые потребности и условия развивающихся стран и сводя к минимуму возможные негативные последствия для их развития таким образом, чтобы защитить интересы нуждающихся и уязвимых групп населения.

То есть ООН ставит задачу рационального освоения и эффективного использования природных ресурсов и их потребления, а также информированности населения и бизнеса об этом. Единственный конкретный лимит касается пищевых отходов.

На наш взгляд, такая постановка вопроса предполагает достаточно пассивное участие и потребителей и бизнеса в решении экологических задач. Какое же место отводится в таком случае “ответственным” потребителям и производителям?

В качестве примера, обозначим несколько направлений связи потребления и экологических проблем.

5. Потребление и изменение климата

Важным вопросом, который, кажется, полностью исключен из обсуждения изменения климата, является следующий: как устойчивое потребление может внести свой вклад в смягчение последствий изменения климата.

Как ни парадоксально, но даже выбор продуктов потребителями может внести свой вклад в смягчение последствий изменения климата. В апреле 2004 года ООН (одно из агентств – ЕЭК ООН) выпустило доклад “азот на столе” (Reactive Nitrogen, 2015). Основное внимание в докладе уделяется повышению осведомленности специалистов и потребителей об опасностях выбросов азота для людей и климата. В докладе сделан вывод, что “сокращение европейского потребления мясных и молочных продуктов внесет значительный вклад в сокращение выбросов парниковых газов”. Эксперты подсчитали, что если потребление мяса и молочных продуктов в ЕС сократить в два раза, то выбросы парниковых газов от сельского хозяйства уменьшатся на 25-40%, а выбросы азота снизятся на 40% (<http://www.greenpeace.org>). Мы не призываем всех стать вегетарианцами, но если мы ищем решение глобальных проблем, почему некоторые возможные пути практически не рассматриваются. Получается, что характер обсуждения задается политическими, а не экономическими и экологическими факторами.

Другой пример. В последние годы вопросы потерь продовольствия и отходов получили особую важность. В 2011 ФАО опубликовала доклад, который оценил, что приблизительно 1.3 миллиарда тонн или одна треть всего продовольствия, произведенного для потребления человеком, тратятся впустую (FAO 2011). Эти потери происходят в процессе производства и в рамках системы поставок на национальном, региональном и глобальном уровнях. Доклад показывает, что в развивающихся странах потери происходят главным образом во время ранних стадий производства и поставок, в то же время гораздо больше еды тратится впустую на

более поздней стадии системы поставок, прежде всего, такой как потребление в странах со средним и высоким доходами. Так, в пересчете на душу населения потребители в Европе и Северной Америке тратят впустую между 95 и 115 кг еды в год, в то время как этот показатель для стран Африки района Сахары и Юга / Юго-Восточной Азии составляет порядка 6 - 11 кг/год.

Проблема пищевых отходов и потерь обычно поднимается в контексте борьбы с голодом (смотри Цели развития ООН), но у этого вопроса есть также важный экологический аспект. Вспомним, что потребление водных ресурсов и земли, используемой для производства несъеденной еды, оказывает прямое влияние на окружающую среду. Пищевые отходы – также главный компонент отходов, идущих в муниципальные захоронения мусора, и представляющих значительный источник метана. Согласно отчету ФАО (FAO 2013), еда, которую производят, но не съедают, ответственна за добавление 3.3 миллиардов тонн парниковых газов к атмосфере планеты, что означает, что продовольственные потери являются третьим главным эмитентом после США и Китая. И конечно, важно не забывать об экономическом аспекте проблемы. Сокращение пищевых отходов может увеличить эффективность сельскохозяйственного производства, в первую очередь, в странах с низким доходом.

Однако в реальной жизни очень немногие европейские потребители (11%) понимают, что их привычки оказывают воздействие на окружающую среду. Это один из выводов доклада ЕвроСоюза “Отношение европейских граждан к окружающей среде”, который был опубликован в 2008 году (включал результаты опроса около 27 тысяч человек в 22 странах ЕС). Данный отчет содержит интересную информацию, которая позволяет оценить / предсказать реакцию потребителей на глобальные экологические проблемы и некоторые его выводы приводятся ниже (Special Eurobarometer 295).

6. Отношение потребителей к экологии

Европейские граждане придают большое значение окружающей среде. Около 80% респондентов ответили, что окружающая среда оказывает непосредственное влияние на их жизнь. В то время, как 90% убеждены, что основная ответственность лежит на основных загрязнителях, 86% считают, что люди тоже могут играть роль в защите окружающей среды в своих странах. Основные экологические проблемы, отмеченные гражданами, относятся к: изменению климата (57% респондентов), загрязнению воды, воздуха, техногенным авариям.

Респондентам предлагался список различных природоохранных мероприятий, и опрос показал, что в среднем около трех мер были предприняты каждым европейским гражданином. Большинство респондентов стали сортировать свои отходы (59%), следующая по популярности мера – снижение потребления энергии (47%), а затем сокращение использования воды (37%). В общем, один из 10 европейцев предпринял, по крайней мере, один поступок по причинам, касающимся экологии, в предыдущем месяце.

Особое место в докладе посвящено взаимосвязи между экологическими намерениями и действиями (Special Eurobarometer 295). На вопрос “Готовы ли вы покупать экологически чистые продукты, если они будут стоить дороже обычных товаров” почти $\frac{3}{4}$ граждан согласились с этим, в то время, как $\frac{1}{4}$ не готовы изменить своим привычкам. Эти намерения кажутся весьма обнадеживающими, но, к сожалению, дальнейшие ответы показали, что в действительности только 17% респондентов действительно стали покупать экологически чистые продукты. В докладе делается вывод, что экологически дружественное отношение (подход) не обязательно ведёт к реальным экологическим действиям; также большую роль в этом вопросе играет финансовый вопрос и количество и качество информации.

7. Информация и информированность потребителей

Помимо традиционных лейблов и маркировки для информации потребителей о продуктах (например, о составе продукта, производителе и т. д.) появляются все новые этикетки, в том числе и с экологической или социальной информацией (ESCAP 2011).

Так, наиболее распространенным средством передачи информации о воздействии на окружающую среду во всех странах стали системы маркировки энергоэффективности. Различные лейблы также могут быть использованы, например, для предоставления информации в отношении того, как продукт был получен с точки зрения воздействия жизненного цикла, его экологичности (например, “эко-этикетки”); справедливой оплаты производителей (этикетки “справедливой торговли”); и как образуются выбросы во время транспортировки продукта (“продовольственные мили”). Эти стандарты являются весьма спорными и могут являться весьма ограничительными для торговли. Влияние транспорта в торговле привело к введению так называемых “продовольственных миль”, которые информируют потребителей о фактическом расстоянии, которое товар должен преодолеть для поставки в розничный магазин. Идея заключается в том, что чем больше расстояние, тем выше будет уровень выбросов парниковых газов, связанных с транспортировкой. Критики такого подхода отмечают, что транспорт является лишь одним из аспектов углеродного следа конкретного продукта и, когда учитываются выбросы за весь жизненный цикл продукта, общий углеродный след продукта может быть на самом деле ниже, чем в случаях производства на большем расстоянии от розничного магазина.

Например, было установлено, что основываясь на анализе жизненного цикла, розы, выращенные в Кении для английского рынка вызывают в 5.8 раз меньше углеродных выбросов, чем голландские парниковые цветы даже после учета воздушной транспортировки. Что касается раскрытия углерода с помощью маркировки, ряд стран (например, Япония, Республика Корея, Таиланд) уже приняли программы углеродного следа на добровольной или обязательной (пока экспериментальной) основе (ESCAP 2011).

Важный вопрос, понимают ли потребители зеленую маркировку и смотрят ли на неё. Вот в качестве примера данные обзора (Eurobarometer 2005) относительно норм выращивания сельскохозяйственных животных в ЕС. Он показывает, что только 20% опрошенных обращают внимание на наличие ярлыка на мясных продуктах, что они получены из животных с ферм “гуманного обращения”, 23% – изредка смотрят на такие наклейки, а треть потребителей не учитывают их вообще. Но в принципе, согласно тому же исследованию, люди животных в душе жалеют и даже готовы к некоторому повышению цен в обмен на лучшее с ними обращение (57% респондентов), а 11% согласны в этом случае платить на четверть цены больше. То есть, видимо, существует необходимость помимо самой информации ещё и работа по её разъяснению.

В этой связи особый аспект продвижение зеленых и этических товаров – это обеспечение доверия потребителей к таким продуктам. Для этого необходимо обеспечить борьбу с недобросовестным использованием этикеток и марок якобы “зеленых” продуктов (так называемый эффект “зеленого ополаскивателя” (англ. “greenwashing”), когда обыкновенные товары превращаются в “зеленые” путем рекламы, вводящей в заблуждение потребителей). Например, исследования показывают, что использование в названии или рекламе товара слова “зеленый” создают у потребителя ощущения экологически позитивного образа (абсолютно неоправданно) такого продукта.

Для иллюстрации проблемы приведем следующие цифры. Например, в рамках исследования ОЭСР (OECD 2013), была собрана информация относительно 544 схем ЭМИС (экологическая маркировка и информационные схемы), введенных между 1970 и 2012 гг. в 197 странах. Тем не менее, наверняка, эта база данных не содержит данных о всех существующих в

мире схемах и этикетках. В чем можно быть уверенным, это, что на международном уровне присутствует путаница и непонимание совместимости и сопоставимости этих механизмов (какая схема что регулирует и в какой мере эта этикетка эквивалентна национальной этикетке, и т.д.).

Это значит, что в практическом плане стоит задача защитить потребителей от фальсифицированных “зеленых” продуктов, поддержать честных производителей таких товаров, и одновременно обеспечить контроль за компаниями, которые злоупотребляют “зеленой” маркировкой. Подробно этот вопрос (маркировки и рекламы вводящей в заблуждение потребителей) был рассмотрен авторами в отдельной статье (Таможенный научный журнал “ТАМОЖНЯ”, No.1, 2014).

Более строгие и активные действия потребуются также от правительств. Должны быть введены новые правила и нормы касательно вводящей в заблуждение “зеленой и социальной маркировки”. В международной торговле таможня может заняться контролем за нарушающей правила “зеленой маркировкой”, как часть их действий по защите зарегистрированных брендов и марок.

8. Экологически ответственные потребители

Сегодня много говорится об экологических решениях потребителей. Существует нужда в информации для компаний, которые пытаются понять, как строить бизнес и как сделать его устойчивым. Крупные брэнды заявляют, что они стремятся завоевать доверие, став более экологически и этически осознанными, но сегодня они готовы инвестировать в создание такого образа, только если ожидается, что данный подход сделает их конкурентоспособнее.

В сфере маркетинга накоплено огромное количество знаний о том, как побуждать потребителей покупать больше, но имеется мало понимания того, что мотивирует их делать этический выбор, особенно в условиях длительной и жесткой экономии.

Исследование, проведенное в Великобритании компанией YouGov, показывает, что экономический спад не помешал желанию людей минимизировать их влияние на окружающую среду и продолжать пользоваться этическими продуктами (*Course Marketing 2009*). Также ясно, что существует возможность влиять и менять отношение потребителей. Например, опрос показал, что базисные экологические привычки, такие как выключение неиспользуемых ламп освещения, стирка при 40 градусах или ниже, глубоко укрепились среди потребителей. Например, по сути все опрошенные старше 16 лет совершают, как минимум, одно подобное действие.

Но, де-факто, глобальный масштаб и сложность вопросов, с которыми сталкиваются потребители, особенно касательно изменения климата, заставляет многих людей чувствовать себя беспомощными и, следовательно, снижает их убеждения, что их собственное поведение может внести значимую разницу. Только 47% взрослых жителей Великобритании верят, что их личные усилия, направленные на уменьшение влияния на окружающую среду, дают ожидаемый результат. Исследования далее показывают, что 40% жителей Великобритании думают, что загрязнение окружающей среды другими государствами сводит на нет их попытки в области экологии.

Другие недавние исследования показали, что потребители не готовы платить более высокую цену за этические товары и услуги. Более того, более сложные или дорогостоящие покупки и поведенческие изменения, такие как установка солнечных батарей, приобретение электрических транспортных средств, путешествия на поезде (вместо более “экологически грязного” самолета) остаются за пределами возможностей или желания большинства.

Один из выводов исследования является первостепенным (*Course Marketing 2009*). Отправная точка это: качество остается основным фактором, влияющим на выбор, независимо

от того, является ли продукт или услуга этичной. Также решение о покупке зависит от наличия этического товара и его выбора. Так, 69% взрослого населения Великобритании заинтересованы в покупке этической одежды, если будет иметься её достаточно широкое предложение.

Опрос также показал, по крайней мере, одну область, где все потребители единодушны в необходимости действий и сами весьма активны. Это – отходы и меры по их утилизации. Существует также повышенный спрос на прозрачность и отчетность компаний в экологической и этической сферах.

9. Ответственный потребитель или ответственный бизнес?

Вопросы устойчивого потребления, как нам представляется, необходимо более широко обсуждать не только с потребителями, но и с производственными компаниями с целью не только “применять устойчивые методы производства” (как призывает ООН), но также с целью продвижения ими устойчивого образа жизни и привычек потребления, а не бездумного потребления.

Разве это “устойчивое потребление”, когда потребитель выбрасывает бытовой прибор, поскольку дешевле купить новый, чем отремонтировать старый? Представляется, что более экономичное (и, таким образом, устойчивое) личное потребление населения может привести к использованию меньших ресурсов и уменьшению количества отходов. Но это означает, что также будет меньше спрос на новые продукты, меньше производство и меньше экономический оборот. Это плохо для экономики? Так что же лучше, произвести больше (часто, на самом деле не требуемых) товаров по более высоким ценам (из-за более дорогих “зеленых” технологий), а затем затратить больше денег на увеличенную переработку отходов (из-за замены старых продуктов) и, в конечном итоге, усилить антропогенное воздействие на природу?

Согласно данным Французской Ассоциации операторов мобильных телефонов, потребители в среднем меняют телефон каждые 18 месяцев, а компьютер – 4.5 года (GEO 2012). В 75% случаев замененное устройство еще работает. Компании-производители утверждают, что новые модели более сложны и имеют более широкие функции. Согласно той же Ассоциации, на практике большинство потребителей использует в лучшем случае только 10% технологических мощностей или рекламируемых возможностей мобильного телефона или компьютера.

Что это означает с точки зрения экологии? Согласно различным оценкам, от 40 миллионов до 90 миллионов электронных аппаратов попадают на свалку каждый год. Приблизительно 70-80% собранных “электронных отходов” (или 300-350 тысяч тонн в физическом объеме) идет в развивающиеся страны, где продукты демонтируют, чтобы получить из отходов драгоценные металлы. Исследователи предсказывают, что объем таких электронных отходов увеличится к 2020 г. в Китае и Южной Африке на 200-400%, а в Индии на 500%. Таким образом, эти страны превращаются в огромную электронную свалку. По нашему мнению, это – показательный пример “не устойчивого” потребления.

Как с этим бороться? Наверное, свой вклад должны внести и потребители, и производители. И правительства (в том числе таможенные администрации) также – через контроль, например, трансграничного передвижения отходов.

Вероятно, пора предложить ввести новое понятие “устойчивого и ответственного маркетинга”. Такой маркетинг основан на подходе не “продать любой ценой”, а “продать с минимальной ценой (вредом) для окружающей среды”.

По нашему мнению, такое понятие должно включать ответственность компании не только проследить свои продукты в экологическом и в социальном отношении (очень немногие компании делают это сегодня), но также избегать производить и поставлять на рынок

продукты, которые являются чрезмерно ресурсо-интенсивными с точки зрения производства и / или заключительной утилизации, или имеют очень короткую жизнь по отношению к ресурсам, необходимым для их производства и распределения. И в этом случае потребуются новый показатель – “ожидаемая продолжительность жизни продукта”, чтобы помочь изменить менталитет изготовителей и потребителей: от одноразового к долгосрочному использованию и устойчивому потреблению продуктов и ресурсов.

10. “Экологический и социальный комплаенс”/экологическая и социальная прослеживаемость

На наш взгляд, открытый диалог с бизнесом на экологические вопросы вполне уместен и необходим, так как создание положительного образа в области окружающей среды уже давно стало частью маркетинговой стратегии компаний.

“Озадаченность” бизнеса экологией проявляется, в том числе, и в появлении новых требований, которые мы называем “экологический и социальный комплаенс”. Напомним, что под базисным термином “комплаенс” подразумевается часть системы управления / контроля компании по выполнению правил и требований надзорных органов, несоблюдение которых может повлечь применение к компании юридических, финансовых или других санкций со стороны регулирующих органов и в результате привести к финансовым потерям и потере репутации.

Сейчас на Западе происходит увеличение круга вопросов, где компании опасаются претензий; таким образом, сфера “комплаенс” расширяется. Возможные области, где компании видят потенциальные имиджевые проблемы, касаются, в первую очередь, экологических и социальных факторов, например, того, насколько экологически благоприятны используемые технологии, не применяется ли детский труд на предприятиях (такие обвинения, к примеру, высказывались в адрес компании Найк и Рибок) и так далее.

Особый аспект “комплаенс” это: как показать и доказать, что требования выполняются и что заявления соответствуют действительности. Значит, необходим процесс / инструмент, который авторы называют “экологической и социальной прослеживаемостью”.

Напомним, что “Повестка дня в области устойчивого развития до 2030 года” (подпункт 12. 6) рекомендует “компаниям, особенно крупным и транснациональным компаниям, применять устойчивые методы производства и отражать информацию о рациональном использовании ресурсов в своих отчетах”. Видимо надо говорить не только о необходимости “отражать информацию”, но и подтверждать её. В этой связи предлагаемая авторами “экологическая и социальная прослеживаемость” экологических и социальных заявлений может быть одним из таких инструментов отчетности и контроля (более подробно эта концепция изложена авторами в отдельной публикации (Traceability in the context of corporate social responsibility, 2013).

Чтобы показать важность “комплаенс”, напомним о недавнем скандале (сентябрь 2015) с немецким автостроителем Фольксваген, связанным с обманом в отношении экологической эффективности их дизельных двигателей. Это показывает, что компании в настоящее время работают под давлением экологических показателей, которые стали частью их усилий по конкурентоспособности (не говоря уже о том, в какие миллиардные штрафы этот обман обойдется компании). Вот она цена не “комплаенс”!

С точки зрения гражданского общества и экологии это также означает, что, вероятно, необходимы новые меры контроля для оценки старых и новых технологий. Теоретически подобный тип мошенничества может существовать в любой области, где старые и новые технические решения конкурируют не на рыночных условиях, а все более и более часто на чисто экологическом основании.

Проблема усугубляется и тем, что старые технологии или виды топлива обычно облагаются налогами, а новые технологии нередко субсидируются, что затрудняет понимание, в какой мере новые решения реально конкурентоспособны. Для полной путаницы заметим, что в развивающихся странах часто (для поддержки населения) финансируются ископаемые виды топлива, что вносит полный хаос в расчеты экономистов. Например, в развитых странах налоги составляют от 50 до 90% розничной цены на бензин или дизельное топливо. Одновременно, к примеру, во Франции то же самое дизельное топливо, но для отопления жилых домов продается на 1/3 дешевле (за счет меньших налогов). И вот, имея такую 30% маржу якобы эффективности, как определить наиболее экономичный вид топлива для вашего дома?

Неслучайно Повестка дня в области устойчивого развития до 2030 года (цель 12.8 подпункт 12с) призывает страны “рационализировать отличающееся неэффективностью субсидирование использования ископаемого топлива...”.

11. Экология как барьер в торговле

В контексте экологии бизнес (в частности, крупные компании) серьезно рассматривает, как возможные меры по борьбе с изменением климата могут повлиять на их работу (Financial Times 2015). Так, одно из предложений, которое будет обсуждаться в Париже, представляет собой введение цены на выбросы CO₂ газа. Но уже сейчас 440 крупных компаний используют такие расчеты (для себя) для определения так называемого “углеродного следа” (выброс диоксида углерода в атмосферу, связанного с деятельностью отдельного человека или организации: например, в результате поездки на автомобиле, полёта на самолёте, производства товаров). Если логика таких “следов” (другой пример, приведенный ранее, – это “продовольственные мили”) будет внедрена в реальный бизнес, это может повлиять на текущее международное разделение труда. Представьте, что какие-то продукты дешевле производить в Китае; очевидно, что импортеры будут покупать в этой стране. Но если добавить к этой цене “углеродный след”, то такие экологические факторы могут перевесить первоначальную стоимость, основанную только на рыночных факторах.

Такой подход (“углеродного следа”) был использован в исследовании ЭСКАТО (ESCAP 2011) и он показал, что Китай, Индонезия и Вьетнам импортируют товары, которые производятся за рубежом с более низким уровнем выбросов, чем если бы они были получены на местном уровне, в то время как обратная ситуация касается Бангладеш, Индии и Таиланда. Что касается экспорта, анализ показывает, что Бангладеш, Китай, Индия, Индонезия, Таиланд и Вьетнам экспортируют товары, которые они производят с более высоким уровнем выбросов, чем в странах – получателях. В то же время Япония, Корея и ЕС (15 стран) экспортируют чистую продукцию. На простом языке это означает, что если вы хотите купить экологически чистые товары, то стоит приобретать товары из Японии, Кореи и ЕС.

Видимо, нет необходимости объяснять, какие негативные последствия может иметь подобная возможная маркетинговая кампания для азиатских экспортеров.

Выводы

1) Нам представляется, что на настоящий момент политические деятели и гражданское общество, похоже, запутались в огромном количестве неоднородной и часто противоречивой информации (как показывают приведенные в статье примеры). Не говоря уже о том, уверены ли мы в достоверности информации для анализа и мониторинга вышеуказанных проблем?

2) Не хватает сбалансированного обзора / анализа проблемы изменения климата с разных точек зрения, например: главные причины проблемы, ее основные компоненты, причины загрязнения, тщательная оценка существующих технологий (с негативными и позитивными последствиями).

Эта статья ни в коей мере не пытается поставить под сомнение новые технологии или подходы. Её цель показать, что даже самые благоприятные (на первый взгляд) для экологии решения всё равно заслуживают всестороннего анализа, поскольку, как правило, они требуют серьёзных финансовых вложений и часто могут иметь несподручные последствия, в том числе для экологии. Кроме того, следует иметь четкое понимание реальной цены новых технологий, и, если это необходимо, надо прямо субсидировать их внедрение, а не манипулировать надуманной эффективностью, построенной на скрытых налогах.

3) Нам представляется также, что сегодня роль бизнеса и особенно потребителей в решении экологических вызовов сильно снижена. Мы считаем, что бизнес может и должен занять более активную и ответственную позицию не только с точки зрения применения устойчивых методов производства, но и продвижения устойчивого потребления и привычек с целью уменьшения негативного воздействия на окружающую среду. Мы называем такой подход “устойчивый и ответственный маркетинг”. А для контроля такого ответственного поведения компании в качестве механизма может быть использована система обязательных и добровольных требований: “экологический и социальный комплаенс” и связанная с этим “экологическая и социальная прослеживаемость” заявлений компаний.

Правительства должны занять более активную позицию в этой области, поддержав “ответственный бизнес” и борясь с теми, кто использует “зеленый ополаскиватель” для обычных товаров и услуг. В торговле такие функции контроля (а также другие экологически связанные задачи, упомянутые в этой статье) могут быть поручены таможенным администрациям как часть их обычных (и схожих) обязанностей по борьбе с подделками.

В этой связи нам представляется необходимым рекомендовать компаниям (на первом этапе – крупным и транснациональным) иметь системы отчетности, позволяющие не только отражать рациональное использование ресурсов, но и, при необходимости, прослеживать и демонстрировать “экологический и социальный комплаенс”?

“Устойчивый и ответственный маркетинг” должен воспитывать потребителей и дать им возможность выбирать товары, которые произведены с наименьшим использованием ресурсов, могут быть утилизированы без вреда для природы и будут использоваться оптимально долго.

4) С точки зрения потребителей, на наш взгляд, необходимо признать, что для решения глобальных экологических вызовов недостаточно, “чтобы люди во всем мире располагали соответствующей информацией и сведениями об устойчивом развитии и образе жизни в гармонии с природой” (как призывает ООН). Недостаточно также сократить количество пищевых отходов и потери продовольствия, и уменьшить объем отходов. Это полумеры. Нужны новые кардинальные меры, прямо обращенные к потребителям.

Нужно честно признать, что глобальная экономика не может продолжать развиваться такими же темпами, как в прошлом, если ставится задача остановить процесс разогрева планеты. То есть устойчивое потребление подразумевает сегодня более рациональное и умеренное (а скорее всего меньшее) потребление не только энергии и воды, но и всех других продуктов / товаров, что и должно привести в конечном итоге к “рациональному освоению и эффективному использованию природных ресурсов”.

Это означает также, что “для перехода к более рациональным моделям потребления и производства” надо не только наращивать научно-технический потенциал стран (как предлагает Резолюция ООН), а главное: менять менталитет и привычки потребителей. Целью такой работы видится воспитание, создание широкого слоя по-настоящему “ответственных потребителей”.

Создание критической массы таких потребителей вызовет спрос на “экологические и социальные товары” и соответствующие привычки. Надо, чтобы стало модным и считалось

хорошим тоном использовать товары долго, а не выбрасывать их каждый год. В идеале на этой основе предполагается найти разумный баланс между спросом и производством.

4) Каким образом можно достичь поставленных выше задач? Прежде всего, не обойтись без широкого международного сотрудничества, поиска оптимальных и адаптированных решений, обмена информацией и открытых дебатов между правительствами с активным участием бизнеса и гражданского общества, с привлечением потребителей, то есть всех граждан планеты.

Как тут не вспомнить известное высказывание Чарльза Дарвина: “выживают не сильнейшие и не самые умные, а наиболее приспособленные”. Иными словами, не самые продвинутые, а наиболее глобально мыслящие и разумные.

Литература

1. Characterisation of Environmental Labelling and Information Schemes, OECD, 2013
2. Climate Change 2014, Synthesis Report, Summary for Policy Makers, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), 2014
3. Climate-Smart Trade and Investment in Asia and the Pacific – Towards a Triple-Win Outcome”, ESCAP, December 2011
4. Eurobarometer “Attitudes of consumers towards the welfare of farmed animals”, 2005
5. Eurobarometer 295 “Attitudes of European Citizens towards the Environment”, 2008
6. Financial Times, 21 September 2015
7. GEO, No. 404, octobre 2012
8. GreenPeace website: <http://www.greenpeace.org>
9. Guardian, 24 October 2014
10. Kouzmina, Kseania 2013 “Traceability in the context of corporate social responsibility: integrating social and technical requirements”, *Lambert Academic Publishing*, Saarbrücken, Germany
11. Кузьмина Ксения. “Зеленый коридор – зеленым товарам” / Ксения Кузьмина // Таможенный научный журнал “ТАМОЖНЯ”. – 2014. – No. 1
12. State of food insecurity in the world, FAO, Rome, 2011, 2013
13. UNECE Task Force on Reactive Nitrogen, December 2014
14. Генеральная Ассамблея ООН (документ (A/RES/70/1) “Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года”
15. Wind turbines mortality вебсайт; <http://beforeitsnews.com/environment/2015/06/wind-power-mortality-submission-from-world-council-for-nature-to-australian-senate-2530286.html>

МОДЕЛИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ КОМИССИИ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА ПО УПРОЩЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕДУР КАК НОВАЯ ПАРАДИГМА СОВМЕСТНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАНИЦАМИ¹

Сандип РАДЖ ДЖЕЙН²

*Специалист в области экономики, Сектор логистики и упрощения транспортных процедур,
Отдел транспорта, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Организации Объединённых Наций, Таиланд
E-mail: jain@un.org*

Аннотация

В статье рассматриваются актуальные вопросы совместного управления границами, которые долгое время были известны под такими названиями, как: координированное управление границами, совместное управление границами, комплексное управление границами и интегрированное управление границами. Автор указывает на то, что, несмотря на различия в дефинициях, суть всех этих подходов одна – облегчение торговли и транспортировки товара через границы при осуществлении контроля.

Однако, как утверждает автор, многолетний опыт в реализации этих подходов, особенно на примере Азиатско-Тихоокеанского региона, указывает на то, что, несмотря на достаточно разработанную теоретическую базу, на практике при осуществлении совместного пограничного контроля могут возникать многочисленные проблемы. В исследовании подтверждается то, что в результате происходит постоянный поиск решений, благодаря которым, с одной стороны, органы контроля могут решать большое количество актуальных проблем. С другой стороны, верные решения будут способствовать росту международной торговли и улучшению транспортной инфраструктуры.

Далее в статье описываются модели, разработанные Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), которые представляют собой ориентированные на результат модели совместного управления границами, целью которых являются бесперебойные международные перевозки.

Чтобы максимально раскрыть главную идею автором, были использованы такие научные методы: анализ, синтез, сравнение, обобщение.

Фокусируясь как на результат, так и на выявление разного рода слабых мест в транспортировке товаров через границу, наряду с решением проблем технического и организационного характера, по мнению автора, целесообразным будет имплементировать такие концепции, которые в дальнейшем могли бы способствовать межведомственному

¹ Статья написана Сандипом Радж Джейном, специалистом в области экономики, Сектор логистики и упрощения транспортных процедур, Отдел транспорта, ЭСКАТО ООН, Бангкок. Основные положения данной статьи были представлены на инаугурационной конференции Международной сети таможенных университетов: Упрощение процедур торговли в имплементации бакийского соглашения, Баку, Республика Азербайджан, 21-23 мая 2014 г.

² Взгляды, представленные в данной работе, являются авторскими и не обязательно отражают точку зрения Организации Объединённых Наций.

сотрудничеству с целью уменьшения количества задержек на пунктах пересечения границ.

Автор приходит к выводу, что между некоторыми пограничными ведомствами сотрудничество может быть проблематичным вследствие многих факторов. Тем не менее, благодаря предложенным ЭСКАТО моделям совместного управления границами, будет сделан огромный шаг в сторону расширения межведомственного сотрудничества и получения сопутствующих выгод всеми заинтересованными сторонами.

Ключевые слова: совместное управление границами, пункты пересечения границ, межведомственное сотрудничество, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, упрощение процедур торговли, модели Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана по упрощению транспортных процедур.

Введение

Пятьдесят лет назад развивающиеся рынки и страны с формирующейся рыночной экономикой способствовали развитию четвертой части мировой экономики; а сегодня их доля уже составляет около 50% и к тому же быстро растет. По оценкам Международного валютного фонда, в течение следующего десятилетия их доля будет составлять около двух третьих. Смещение мировой экономической силы с запада на восток уже прослеживается в повышенной экономической активности Азиатско-Тихоокеанского региона, которая будет только усиливаться с фокусом на внутрирегиональную торговлю, а не на экспорт, как это было ранее. Смещение внимания представляет собой трудную, но, тем не менее, преодолимую проблему для стран этого региона. Основным направлением внутрирегиональной торговли является усиление транспортной связи внутри региона и между различными субрегионами. Именно этот вопрос является одним из основных препятствий для торговли, как и высокие транспортные расходы, обусловленные неразвитой инфраструктурой и слабыми институциональными коммуникациями. Это исследование состоит из пяти разделов. После краткого введения о роли Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (далее – ЭСКАТО) в развивающихся региональных сообществах обсуждаются физические коммуникации или “технические средства” и институциональные коммуникации или “программное обеспечение”. Акцент сделан на том факте, что нематериальные барьеры по-прежнему представляют проблему для беспрепятственной коммуникации и требуют применения комплексного подхода к их решению. Следующий раздел посвящен совместному управлению границами и его различным вариантам; кратко обсуждаются различные подходы к совместному управлению границами, а также важные правовые и политические инструменты сотрудничества между пограничными ведомствами. В этом же разделе говорится о необходимости имплементации конкретной программы действий для осуществления эффективного совместного управления границами. В четвертом разделе описываются модели ЭСКАТО по содействию транспорту, а также результативность их применения на основе сотрудничества пограничных ведомств разных стран. В пятом разделе объясняются основные особенности недавнего соглашения ВТО по упрощению торговли и подчеркивается тот факт, что данные политические предписания этого соглашения весьма существенны, но их явно недостаточно для сотрудничества между пограничными службами различных стран. Модели, разработанные ЭСКАТО, представляют собой структуру, которая не только может упростить таможенное оформление, но также одновременно выполнить требования других контролирующих ведомств.

1. Роль ЭСКАТО в развитии транспортного сообщения

1.1. Развитие материальной инфраструктуры

Различные страны постоянно прилагают усилия для улучшения своей транспортной инфраструктуры, инвестируя денежные средства в отсутствующее автомобильное и железнодорожное сообщение. Эта деятельность умело поддерживается международными

организациями, такими как ЭСКАТО и банками развития в регионе. Например, ЭСКАТО способствовала развитию межправительственных соглашений об азиатской сети автомобильных дорог, сети трансасиатских железных дорог и “сухопутных портов” для реализации концепции международной комплексной интермодальной транспортной и логистической системы региона, как это предусмотрено ее членами. Эти соглашения обеспечили прочную институциональную основу странам для координации развития транспортной инфраструктуры с тем, чтобы иметь синергетический эффект от транспортного сообщения в регионе.

1.2. Институциональная связь продолжает создавать проблемы

По мере того, как инфраструктура стала улучшаться, появилась необходимость рассмотрения институциональной связи с целью уменьшения количества чрезмерных задержек, которые имеют место быть на пунктах пересечения границ ввиду сложных, повторяющихся, несогласованных и часто громоздких процессуальных требований пограничных служб, в особенности таможенной службы. Некоторыми из основных нематериальных барьеров, препятствующих свободному перемещению товаров, являются: обременительные формальности при пересечении границ, включая неоднократные проверки грузов различными ведомствами; избыточная документация; непрозрачные правила и нормы, а также частые изменения в них, о которых не информируются заинтересованные стороны; разные технические стандарты для транспортных средств; ограничительные визовые процедуры для водителей и сопровождающих; различные процедуры для временного ввоза транспортных средств; неприсоединение к различным международным конвенциям некоторых стран региона, что приводит к бесконечным проблемам; многочисленные и иногда дублирующие друг друга транспортные соглашения, которые приводят к правовым коллизиям при их имплементации.

1.3. Необходимость комплексного подхода к содействию транспорту

Для устранения нематериальных барьеров многие страны присоединились к соответствующим международным конвенциям или заключили субрегиональные / двусторонние соглашения по содействию автомобильным перевозкам. Однако эти правовые инструменты, особенно соглашения, требуют большого количества времени, чтобы обговорить их и в дальнейшем ратифицировать. Кроме того, было предпринято много усилий в отношении изоляции, ведущей к неоднородным результатам, хотя некоторые меры по упрощению процедур не могли быть реализованы в силу ряда организационных причин. Прежде всего, конфликты возникали в ходе имплементации международных конвенций, многочисленных соглашений и муниципальных законов, которые и приводили к существующему положению дел, а в худшем случае и усугубляли ситуацию.

В целом, прогресс в области содействия перевозкам стал медленным и запоздалым, не только из-за нематериальных барьеров, но также из-за проблем, связанных с порядком применения контрольных мер пограничными службами. Осознавая необходимость комплексного и всестороннего подхода к устранению нематериальных барьеров, ЭСКАТО в 2011 году провела исследование по этим вопросам. На основе результатов этого исследования была предложена региональная стратегическая концепция упрощения процедур международных автомобильных перевозок. В данной концепции рассматриваются шесть фундаментальных вопросов в области международных автомобильных перевозок и возможные пути их решения. В концепции также предлагается семь методов поддержания ровной поверхности автомобильных дорог³ в регионе. Эта концепция была утверждена государствами

³ <http://www.unescap.org/resources/regional-strategic-framework-facilitation-international-road-transport#>

-членами ЭСКАТО в ходе министерской конференции по вопросам транспорта, состоявшейся в марте 2012 года в Бангкоке. Она служит основным программным документом для стран-членов и их партнеров по планированию и осуществлению мер по упрощению процедур перевозок.

2. Совместное управление границами – варианты и подходы

Одним из наиболее важных нематериальных барьеров, который влияет на работу международного наземного транспорта, является неоправданная задержка в пунктах пересечения границ. Такие простои возникают по многим причинам, но в большинстве случаев – вследствие отсутствия координации и сотрудничества между пограничными ведомствами. У каждого из этих ведомств разные полномочия в отношении товаров и пассажиров, пересекающих границу. Чаще всего, эти ведомства работают автономно, без полного понимания того, чем занимаются другие ведомства и без оглядки на последствия многократных проверок одного и того же товара. Результаты вмешательства различных ведомств очевидны: длительные задержки на границах и сопутствующие расходы, которые в конечном итоге повышают стоимость товаров, делая их неконкурентоспособными. Поэтому существует прямая необходимость в сотрудничестве между различными органами на пунктах пересечения границ. В силу очевидных преимуществ такого сотрудничества международными организациями были разработаны по данным аспектам многочисленные инициативы. В Европейском союзе действует программа интегрированного управления границами, Всемирная таможенная организация (ВТамО) предлагает координированное управление границами, Всемирный банк называет эту программу совместным управлением границами, а Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) указывает на концепцию управления границами и обеспечения безопасности границ, называя её комплексным управлением границами. Эти понятия вкратце рассмотрены в статье.

2.1. Сотрудничество между пограничными ведомствами – концепции

2.1.1. Интегрированное управление границами

Согласно основным принципам Европейской комиссии интегрированное управление границами в западнобалканских странах (ЕС, 2007) определяется следующим образом: “Интегрированное управление границами охватывает координацию и сотрудничество между всеми соответствующими органами и учреждениями, участвующими в безопасности границ и упрощении процедур торговли, для создания эффективных, действенных и интегрированных систем управления границами для достижения общей цели, а именно: открытые, но контролируемые и безопасные границы”. Глобальное партнерство в целях упрощения транспортных процедур и торговли определяет интегрированное управление границами следующим образом: “Интегрированное управление границами – это организация и контроль деятельности пограничных ведомств с целью совместного содействия законному передвижению пассажиров и товаров, обеспечивая при этом безопасность границ и соблюдение требований национального законодательства”. В центре внимания интегрированного управления границами — безопасность границ, при этом, облегчение законного перемещения товаров и пассажиров достигается на основе межведомственного сотрудничества, которое является ключевым элементом в интегрированном управлении границами. Для осуществления такого сотрудничества требуется политически уполномоченное и влиятельное ведомство. Вследствие возникновения ряда проблем в межведомственном сотрудничестве программа по интегрированному управлению границами имела лишь частичный успех и реализовывалась во многих странах Центральной Азии по-разному.

2.1.2. Координированное управление границами

Впервые концепция была упомянута в инструментах ВТамО – в пересмотренной Киотской конвенции и Рамочных стандартах безопасности и упрощения процедур мировой торговли. В этих конвенциях акцентируются такие положения: объединенные ведомства, совместный контроль и стандарты единого окна. Стратегический документ ВТамО “Таможня 21 века”, принятый в 2008 году, упоминается как один из десяти ключевых элементов управления границами. Концепция координированного управления границами также подразумевает координацию и сотрудничество между всеми соответствующими органами и учреждениями, участвующими в пограничной безопасности и применении нормативных требований к пассажирам, товарам и транспортным средствам, перемещаемых через границы. В исследовании, опубликованном ВТамО,⁴ концепция более детально уточняется следующим образом: “Координированное управление границами обозначает скоординированный подход пограничных ведомств, как внутренних, так и международных, в условиях, стремящихся к повышению эффективности через управление торговлей и туристическими потоками, сохраняя при этом соблюдение требований. Хотя многие организации определяют данную концепцию как “интегрированное управление границами”, ВТамО предпочитает использовать термин “координированное управление границами”. Тем самым придаётся значимость принципу координации политики, программ и результатов, избегая любых сомнений в пользу принятия единого решения”. Поэтому координированное управление границами воспринимается больше как основополагающий принцип для пограничных ведомств, а не как предоставление каких-либо практических решений для их сотрудничества.

2.1.3. Совместное управление границами⁵

Всемирный банк в своей книге “Модернизация пограничного контроля” описывает принцип “совместного управления границами” как координацию работы пограничной службы со смещением фокуса внимания от физического контроля товаров к контролю информации о них. Такое смещение вместе с фокусированием на клиента, управление рисками на основе полученных данных и сетевыми механизмами позволяет службам пограничного контроля сотрудничать на основе согласованных стандартов. Данная концепция позволяет избежать пугающего значения, заключённого в понятии организационной интеграции, которая является результатом имплементации интегрированного управления границами. Понятие организационная интеграция необходимо рассматривать внимательно вследствие того, что такая интеграция требует “существенного организационного изменения”. Также она может стать причиной многих проблем: ведь различные ведомства стремятся сохранить свою идентичность и защитить свои сферы полномочий и ресурсы.

При подходе, основанном на предварительной информации о товаре, оформление транзитных процедур инициируется до фактического прибытия товара. Ключевые аспекты пограничного контроля на основе сотрудничества сгруппированы в соответствии с политическими процессами, ходом работы, человеческими ресурсами, информационными и коммуникационными технологиями, а также инфраструктурой. Хотя применение концепции совместного управления границами на практике уже стало достаточно популярным явлением благодаря определённым реформам, всё же этот подход объединяет все инновации в одном месте на основе комплексного подхода.

⁴ Aniszewski S, “Coordinated Border Management – a concept paper”, *WCO research paper*, No. 2, June 2009, p. 6

⁵ Doyle, Tom 2011, “The future of border management”, *Border Management Modernization*, World Bank, Washington D.C

2.1.4. Комплексное управление границами⁶

Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) разработала концепцию управления границами и обеспечения безопасности границ, которая включает в себя три сферы деятельности, присущие работе ОБСЕ: военно-политическая, экономико-экологическая и ориентированная на человека. Концепция фокусируется на общегосударственном подходе к пограничному контролю и называется комплексное управление границами. Основными целями этой концепции являются:

- снижение угрозы терроризма посредством выявления лиц, относящихся к высокой группе риска, и предотвращение контрабанды оружия и денежных средств, связанных с такой преступной деятельностью;
- предотвращение и пресечение транснациональной организованной преступности, торговли людьми и наркотическими средствами, нелегальной миграции и коррупции;
- способствование свободному и безопасному передвижению людей, товаров и услуг; содействие инвестициям в другие страны в соответствии с нормами международного права;
- создание благоприятной среды для социального и экономического развития приграничных районов.

ОБСЕ помогает странам-участникам имплементировать концепцию управления границами и обеспечения безопасности границ путем предоставления технической помощи в запрашиваемых областях. Также ОБСЕ выступает посредником в политическом или формально-юридическом диалоге с целью способствовать сотрудничеству пограничных служб.

2.2. Правовые инструменты для сотрудничества между пограничными службами

2.2.1. Международные инструменты

1. Конвенция о гармонизации: ещё в 1982 году под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) была разработана Международная конвенция по согласованию условий проведения контроля грузов на границе (Конвенция о гармонизации). В статье 4 Конвенции о “Координации контроля” предусмотрено, что договаривающиеся стороны должны организовать таможенный контроль, а также другие виды контроля согласованно. Статья 5 договаривающимся сторонам дополнительно предписывает обеспечить наличие персонала, оборудования и помещений для проведения контроля на таких пограничных пунктах. Как видим, обе статьи сфокусированы на межведомственном управлении границами и предоставлении ресурсов.

Статья 6 Конвенции о “международном сотрудничестве” призывает договаривающиеся стороны к сотрудничеству с целью подписания многосторонних и двусторонних соглашений для достижения целей конвенции. Кроме того, статьёй 7 Конвенции предусматривается сотрудничество между соседними странами и организациями путем предоставления общих помещений для совместного контроля товаров и документов. Эти статьи настоятельно призывают соседние страны согласовывать время работы пограничных постов, действующих служб контроля, а также время проведения процедур. Отсюда следует, что статьи 6 и 7 сфокусированы на координацию и сотрудничество между пограничными службами.

2. Пересмотренная Киотская конвенция, 1973: Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, обычно упоминаемая как пересмотренная Киотская конвенция 1973 года, также предусматривает совместный контроль, о чём и говорится в Генеральном приложении. Переходный стандарт 3.4 призывает договаривающиеся стороны осуществлять совместный таможенный контроль в пунктах пересечения границы, а стандарт

⁶ OSCE and UN ECE 2012, *Handbook of Best Practices at Border Crossings - A Trade and Transport Facilitation Perspective*

3.5 призывает стороны планировать осуществление совместного таможенного контроля на новых пограничных пунктах.

2.2.2. Субрегиональные соглашения и двусторонние соглашения

Существуют многочисленные субрегиональные и двусторонние соглашения, которые обеспечивают координацию между ведомствами. Среди них упомянем такие:⁷

1. Рамочное соглашение Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) об упрощении процедур транзитных перевозок товаров. Его целью является содействие транзитной торговле. В статье 7 данного соглашения предусмотрено, что договаривающиеся стороны должны создать совместные пограничные посты, дабы избежать повторной погрузки и разгрузки товаров, а также изучить возможность совместного осмотра товаров. Этой же статьёй договаривающимся сторонам предписывается координировать совместное время работы смежных пограничных постов. Статья призывает договаривающиеся стороны руководствоваться Международной конвенцией по согласованию условий проведения контроля грузов на границе, 1982 г.

2. Соглашение о трансграничной перевозке в субрегионе Большого Меконга (далее – СБМ): Статья 4 данного соглашения по упрощению формальностей при пересечении границы договаривающимся сторонам предписывает постоянно принимать меры по упрощению и ускорению пограничных формальностей посредством введения в действие программы единого окна с целью проведения совместного одновременного осмотра товаров и пассажиров соответствующими компетентными органами: таможенными, миграционными, внешней торговли, сельского хозяйства, здравоохранения. В дальнейшем предусмотрена имплементация комплексного осмотра, согласно которому компетентные органы соседних стран должны проводить совместные одновременные проверки. В случае, когда пункты контроля не расположены рядом друг с другом, то должностные лица одной страны должны допускаться в другие страны для проведения проверок. Кроме того, статьёй 4 предусматривается координация времени работы пограничных постов и предварительный обмен информацией о товарах и пассажирах для упрощенного пропуска.

2.3. Практические механизмы и инструменты осуществления сотрудничества между пограничными ведомствами

Для обеспечения плодотворного сотрудничества между пограничными ведомствами существуют различные практические подходы. Они нашли своё применение по всему миру, хотя и с разной долей успеха.

2.3.1. Единое Окно

Электронная платформа системы “единое окно” предоставляет интегрированную ИТ систему с целью сотрудничества и координации пограничных ведомств, тем самым облегчая обмен информацией и применение интегрированных процедур⁸. Достаточно активными в этом отношении были страны Юго-Восточной Азии. В 2005 году они подписали соглашение о создании и имплементации концепции единого окна, что включает в себя разработку программ “Единое Окно” в каждом из государств-участников и их интеграцию на субрегиональном уровне. Тем не менее, планирование, проектирование и имплементация концепции единого окна чреваты многочисленными проблемами, и весь процесс должен обязательно осуществляться с участием заинтересованных сторон. Необходимость реинжиниринга бизнес-

⁷ Adapted from Jain, S.R., “Coordinated Border Management: the experience of the Asia and the Pacific region”, World Customs Journal, Volume 6, Number 1

⁸ United Nations Conference on Trade and Development 2008, *Technical Note*, No. 14, Border Agency Coordination/Cooperation, p. 2

процессов и межведомственной координации по-прежнему является наиболее сложным аспектом в имплементации концепции единого окна. В целом, опыт работы с программой “Единое Окно” в регионе был неоднозначным: в некоторых странах программа была результативной, в то время, как в других странах имплементация вызвала ряд проблем.

2.3.2. Комплексные пограничные пункты и совместный контроль⁹

Комплексный пограничный пункт представляет собой единственную остановку на пункте пересечения границы. Такой пункт пропуска управляется соседними странами совместно. Целью комплексного пограничного пункта является совместное одновременное выполнение должностными лицами соседних стран процедур, связанных с таможенным оформлением товара, чтобы избежать их дублирования. Существуют многочисленные варианты планировок комплексных пограничных пунктов. К общим чертам расположения таких пунктов относятся: демаркация зоны контроля, где сотрудники пограничных и таможенных служб обоих государств могут осуществлять необходимые проверки в соответствии с их национальными законодательствами; зона контроля может находиться в пределах национальной территории одного государства; приемлема совместная проверка и осмотр товара в присутствии должностных лиц обоих государств. Такие меры могут сопровождаться применением интегрированной системы управления рисками наряду с применением общих стандартов и взаимным признанием уполномоченных экономических операторов. Для успешной работы таких постов важными являются следующие аспекты¹⁰: нормативно-правовая база, институциональные структуры, инфраструктура и оборудование, использование информационных и коммуникационных технологий, развитие потенциала должностных лиц. В связи с проблемами по разработке и реализации этих требований, успешными в реализации были только несколько случаев введения в действие комплексных пограничных пунктов, в основном в Африке.

2.3.3. Национальный комитет содействия торговле и перевозкам

Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Рабочей группы по упрощению процедур международной торговли в Европе в 1974 году приняла Рекомендацию № 4 о создании комитетов по упрощению процедур торговли, которая стала отправной точкой создания процедурных комитетов с целью упрощения, стандартизации и гармонизации процедур международной торговли. С того времени было введено в действие много национальных координационных механизмов и создано комитетов для плодотворного сотрудничества между различными заинтересованными сторонами, включая пограничные службы. Этими комитетами проводятся заседания для всех заинтересованных лиц, на которых представители государственных служб, в том числе пограничных органов, и представители частного сектора собираются и обсуждают вопросы, связанные с упрощением процедур торговли и транспорта. Во многих странах созданы такие комитеты, и эта практика довольно успешна. К препятствиям успешного сотрудничества между пограничными ведомствами можно отнести следующие: разные сферы полномочий, отсутствие финансовой устойчивости и операционной самоокупаемости, а также консультативный характер рекомендаций.

⁹ Kieck, Erich 2009, “Coordinated Border Management: unlocking trade opportunities through one stop border post”, *World Customs Journal*, Volume 4, Number 1

¹⁰ Maximizing trade through joint border posts, Crown Agents available at: <http://www.crownagents.com/docs/default-source/publications/capstats/capstats-uk/crown-agents-trade-facilitation-one-stop-border-posts107819311FDFE15CBD9B13E3.pdf?sfvrsn=4>

3. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана: модели упрощения транспортных процедур

3.1. Основа для разработки моделей

Как видно из вышеизложенного, несмотря на многочисленные инициативы и меры, предпринятые многими ведомствами и странами за последние несколько десятилетий, все же существуют ещё проблемы, связанные с упрощением торговых и транспортных процедур. Ответ долго искать не придется. Имея дело с постоянно увеличивающимся потоком товаров и пассажиров, пограничные службы должны поддерживать тонкий баланс между установлением контроля и упрощением торгово-транспортных процедур.

В то время как глобализация принесла материальные блага странам, она также принесла и многочисленные проблемы, с которыми приходится сталкиваться пограничным службам. Только к немногим из них относятся: национальная безопасность, контрабанда товаров, отмывание денег, пандемии, незаконный оборот наркотиков и торговля людьми, торговля поддельными товарами, торговля экологически небезопасными товарами и редкими видами флоры и фауны. Наряду с кризисом ресурсов правительство требует от опытных трейдеров, которые инвестировали в логистическую инфраструктуру, увеличение производственных сетей, а также многочисленных региональных, субрегиональных, двусторонних соглашений по упрощению торгово-транспортных процедур, – и это означает, что пограничные ведомства по-прежнему сталкиваются с серьезными проблемами в процессе удовлетворения противоречивых требований заинтересованных сторон.

Все эти проблемы, прежде всего, привели к двум изменениям. Во-первых, проверки и контроль на пограничных пунктах пропуска стали осуществляться строже, что негативно влияет на эффективность процессов оформления, а также на поток товаров и транспортных средств через границы. Во-вторых, это привело к тому, что органы контроля не решаются открыть еще несколько пунктов пропуска в связи с многочисленными проблемами. Так, в то время как потребность в эффективных наземных пограничных контрольно-пропускных пунктах растёт за счет расширения приграничной торговли и увеличения потока транспорта, улучшения инфраструктуры, возможность их создания ограничивается ввиду неэффективности существующих и недостатком новых, более современных пунктов. Это создало дисбаланс между потребностью в открытии новых пограничных пунктов пропуска и возможностью их открытия, как показано ниже на рисунке 1.

Для устранения дисбаланса необходимо решить трудности в создании пограничных пунктов пропуска, поскольку востребованность в новых будет возрастать с прогнозируемым высоким темпом роста в регионе. Модели ЭСКАТО по упрощению транспортных процедур помогут разобраться с ограничениями в открытии пограничных пунктов пропуска, ссылаясь на те же две проблемы, которые снизили вероятность их появления и тем самым восстановят баланс, как показано на рисунке 2. Применение систем, основанных на моделях, позволит повысить эффективность пограничных пунктов пропуска и даст уверенность контролирующим органам в том, чтобы открыть больше пунктов пропуска для международной торговли и транспорта. Эти модели будут способствовать международным транзитным перевозкам посредством решения эксплуатационных вопросов.

Четыре модели, разработанные ЭСКАТО, могут быть использованы в вопросах применения автомобильного транспорта путём определения слабых мест и применения практических мер для проверки транспортных средств как на самом маршруте, так и на пограничных пунктах пропуска. Вместе эти модели обеспечивают комплексный пакет решений, готовый к использованию для международных и транзитных перевозок между странами. Модели были обсуждены вкратце в предыдущих параграфах.



Рис. 1. Несоответствие между потребностью в открытии новых пограничных пунктов пропуска и возможностью их открытия



Рис. 2. Модели ЭСКАТО по упрощению транспортных процедур, которые восстановят баланс между потребностью в новых пограничных пунктах пропуска и возможностью их открытия

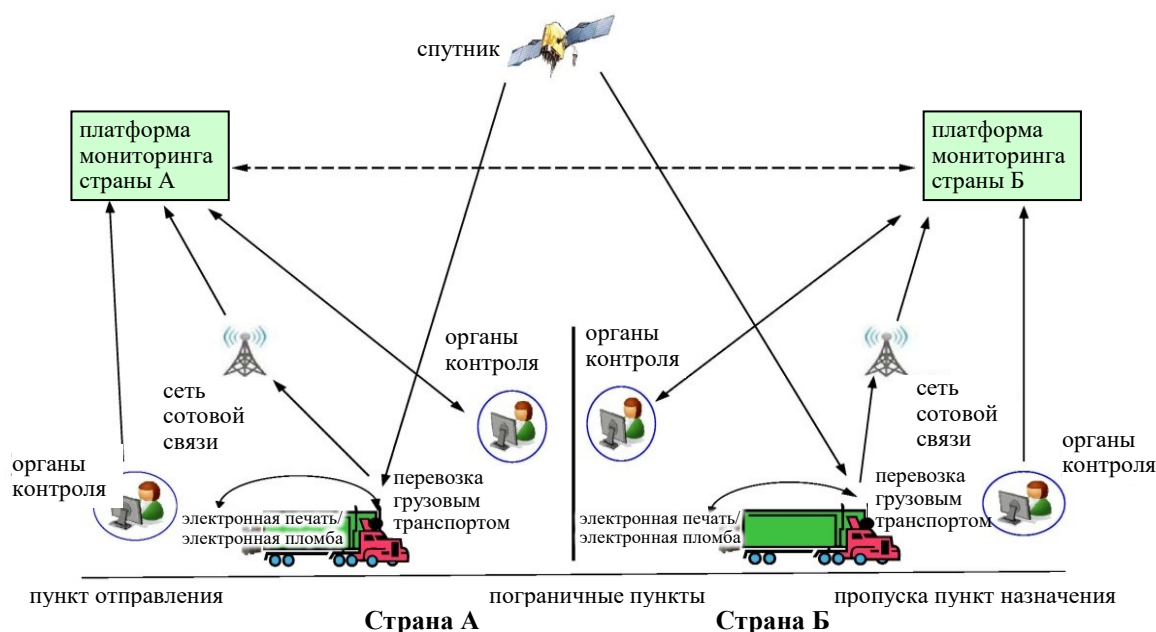


Рис. 3. Модель обеспечения безопасности трансграничных перевозок

3.2. Модель обеспечения безопасности трансграничных перевозок¹¹

Модель обеспечения безопасности трансграничных перевозок предлагает концептуальную и стандартную основу для разработки системы мониторинга трансграничных перевозок с использованием новых технологий, включая информационно-коммуникационные технологии, спутниковое позиционирование и электронные пломбы. Данная модель предусматривает наличие стандартных компонентов, их взаимодействие и применение институциональных требований в трансграничных перевозках.

Эта модель демонстрирует, что комплексное использование информационных и коммуникационных технологий может обеспечить безопасность осуществления международной торговли, а также способствовать повышению и увеличению объёмов торговли и количества международных перевозок, в то же самое время может учитывать актуальные проблемы контролирующих органов. С помощью системы отслеживания транспортных средств, основанной на модели, органы контроля могут убедиться в том, что им необходимо открыть больше сухопутных маршрутов для международной торговли и перевозок. Это также позволит транспортным операторам эффективно управлять своими действиями.

Введению в действие системы отслеживания транспортных средств предшествует работа служб, в ходе которой обсуждаются вопросы соблюдения нормативных процедур и целей системы. После этого определённой службе (обычно таможенной) передаются полномочия по управлению системой, а именно: предоставляются необходимые инструкции относительно имплементации, возможностей по обмену информацией, прав пользователей на доступ. В зависимости от оговоренных целей, таким ведомствам, как: иммиграционная служба, полицейские органы, транспортные службы, службы карантинного контроля предоставляется право доступа к отслеживанию транспортных средств в режиме реального времени. Каждое

¹¹ Based on Secure Cross Border Transport, publication available online at: <http://www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model>

ведомство может пользоваться необходимой информацией, чтобы соответствовать установленным требованиям.

В качестве иллюстрации рассмотрим случай экспорта товаров из типичного сухого порта страны А в страну Б. Вся информация касательно товаров, транспортных средств, водителя и экипажа вводится в систему, как и электронная пломба с номером. Товары загружаются на транспортное средство после совместной экспертизы согласно инструкциям, электронная пломба ставится на контейнер. Электронная пломба активирована, и транспортное средство вместе с контейнером теперь можно проследить онлайн. Если будет попытка вскрыть пломбу на маршруте или же осуществить другое неправомерное действие, уполномоченное должностное лицо получит предупреждение и могут быть предприняты соответствующие действия. На пограничных пунктах пропуска номер пломбы сверяется с информацией, уже доступной в системе и после внешнего осмотра контейнера, автомобиль может въезжать в страну Б. Как видим, введение в действие системы, основанной на модели, способствует межведомственному сотрудничеству в отношении обмена информацией и осуществления проверок.

Такая система также может способствовать международному сотрудничеству между пограничными органами. Соглашение между странами в отношении трансграничного передвижения транспортных средств наряду с договоренностью относительно обмена информацией и использования того же самого технического и программного обеспечения для отслеживания транспортных средств может позволить беспрепятственное передвижение транспортных средств и товаров. Продолжая наш пример экспорта, как только автомобиль покидает пределы страны А, он может переходить границу страны Б, где у таможенников в базе данных уже есть информация о транспортном средстве и экипаже. На основе системы управления рисками, они могут принять решение о типе проверки автомобиля/товара/экипажа (в случае, если она необходима) и безотлагательно принять соответствующие меры. Все службы, имеющие доступ к системе отслеживания движения транспорта, могут наблюдать за транспортным средством до пункта его назначения в стране Б.

Как видно, система отслеживания движения транспортных средств, основанная на модели обеспечения безопасности международных перевозок, создает прочную основу для сотрудничества пограничных служб разных стран касательно практических и эксплуатационных аспектов на национальном и международном уровнях. В настоящее время на границе между Индией и Бутаном в качестве эксперимента вводится в действие система отслеживания транспортных средств, основанная на модели, и полученный опыт уже говорит о том, что необходимо укреплять сотрудничество пограничных служб этих двух стран.

3.3. Эффективные модели трансграничных перевозок¹²

Система отслеживания транспортных средств, основанная на модели безопасности трансграничных перевозок, работает лучше всего, когда две страны (или более) готовы интенсивно сотрудничать касательно различных вопросов международного транспорта, в том числе позволяя транспортным средствам соседней страны заезжать на свою территорию. Однако на практике это может быть невозможно или невыполнимо вследствие многих причин. Опыт ЭСКАТО в сфере упрощения процедур транспорта показал, что в первую очередь двусторонние или субрегиональные соглашения нелегко заключить, и даже после их заключения дальнейший процесс ратификации требует огромных усилий. В итоге, имплементация этих соглашений – довольно сложный процесс, поскольку большинство из них формулируется по принципу нисходящего анализа и некоторые из них, поэтому, никогда не

¹² Based on Efficient Cross-Border Transport, publication available online at <http://www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models>

реализуются.

ЭСКАТО разработала эффективные модели трансграничных перевозок с целью решению проблем, возникающих во время трансграничных перевозок наземным транспортом. В данных моделях описаны способы оценки доступных альтернатив для преодоления нефизических барьеров, а также предлагает оптимальные варианты решения. Для этого необходимо решить организационные вопросы на межправительственном уровне, что позволит воспользоваться преимуществом последних достижений в сфере транспортной индустрии и технологий (например, система прицеп-тягача) и сотрудничеством в сфере торговли для преодоления организационно-правовых барьеров. Реализация этой модели также может снизить обеспокоенность в отношении вопросов безопасности, когда на территорию региона въезжают иностранные транспортные средства. В связи с этим необходимы такие международные документы, как виза для водителя, водительские права, страховки на транспортное средство, временный импорт транспортных средств, стандарты на транспортные средства и разрешения на транспорт.

Модель основывается на том, что каждое пересечение границы строго индивидуально, и нет никаких универсальных методов по устранению нефизических барьеров в пунктах пропуска через границу. Во время пересечения границы можно столкнуться с рядом препятствий как институционального, так и операционного характера, которые следует идентифицировать. Модель предлагает четыре альтернативных варианта устранения такого рода препятствий:

- смена на основе отсоединения прицепа: в пунктах пересечения границы прицеп отсоединяется от тягача, а после обязательных осмотров перевозится через границу и присоединяется к другому тягачу для дальнейшего следования;
- смена на основе отсоединения контейнера: контейнер вместе с грузом после обязательных осмотров перевозится через границу и там крепится к прицепу;
- отсутствие перегрузок: тягач вместе с прицепом и контейнером перевозится через границу в пунктах пропуска;
- перегрузка в пунктах пропуска через границу: груз выгружается и перемещается на специально оборудованную площадку, где его ожидает грузовик или контейнер. Как правило, это происходит под наблюдением сотрудников пограничных служб.

Каждый из перечисленных вариантов может содействовать устранению ряда нефизических барьеров с помощью принятия соответствующих решений: заключение двустороннего или многостороннего соглашений, двойная регистрация, присоединение к международным конвенциям. Какой вариант выбрать – решается на определенном пункте пропуска через границу и зависит этот выбор от оценки соответствующих решений, с помощью которых устраняются барьеры для данной альтернативы, а также от уровня сложности и суммы расходов. При оценке вариантов также учитывается эффективность и надежность.

Выбрать эффективное альтернативное решение для определенного пограничного пункта пропуска можно с помощью системного анализа. Предположения, сделанные на основе модели, указывают на то, что отсутствие перегрузок, несмотря на их эффективность и надежность, на практике реализовать трудно по причине необходимости двустороннего или многостороннего соглашения. Несмотря на неэффективность и ненадежность перегрузок в пунктах пропуска, всё же их широко применяют в силу отсутствия соглашения, и, следовательно, перегрузки могут легко осуществляться.

Делая выбор между двумя эффективными способами решить проблему, вариант смены на основе отсоединения прицепа и смены на основе отсоединения контейнера, становятся все более популярными, так как дают реальную возможность обойти трудности, сложившиеся при использовании первых двух альтернативных решений по устранению физических барьеров. Такие альтернативные решения создают основу для определения уровня совместного

приграничного менеджмента, то есть уровня сотрудничества между частным сектором внутри страны и за ее пределами. Модель способствует сотрудничеству по системе “бизнес-государство” и “бизнес-бизнес” в самой стране и между разными странами. При любом варианте совместного управления границами, координация между государственными органами является обязательной; также важно подключить частный сектор к этому процессу, поскольку он является наиболее пострадавшим от процедур, связанных с пересечением границ. С помощью систематической оценки альтернативных решений, а также анализа оперативных и институциональных решений, реализация модели будет способствовать улучшению взаимопонимания между пограничными ведомствами и частным сектором, которые часто конфликтуют из-за выдвигаемых требований друг другу.

3.4. Модель комплексного контроля в пунктах пропуска через границу

Проверка товара на предмет страны происхождения или пункта назначения является одной из современных практик таможенного управления. С открытием наземных пунктов пропуска пересечение границы станет проще. Тем не менее, многочисленные разрешения на перемещение товаров и контроль различных видов товаров по-прежнему будут необходимы при пересечении границы. Фактически эффективное пересечение границы является необходимым условием, которое позволит снизить уровень чрезмерных задержек на протяжении всего процесса транспортировки. В этом отношении с помощью применения современных технологий, в том числе информационно-коммуникационных технологий, и разных процедур, связанных с документооборотом, “Модель комплексного контроля в пунктах пропуска через границу” обеспечивает более эффективный обмен информацией между различными пограничными ведомствами. Это поможет свести к минимуму вмешательства различных пограничных ведомств в процесс пересечения границы в момент осуществления контроля.

Модель предоставляет основу для сотрудничества между различными пограничными ведомствами. В эпоху, когда торговля и транспорт набирают оборотов, количество сложных задач для органов контроля увеличивается, а государственный бюджет уменьшается, важно, чтобы пограничные ведомства оптимизировали использование дорогостоящих неинтрузивных проверок и делились результатами проведенных проверок и информацией со всеми агентствами, которые в них нуждаются. Предоставляя результаты проведенных проверок, модель способствует оптимальному использованию современного оборудования различными учреждениями. Интегрированные процедуры при пересечении границы помогают оптимизировать и упростить многочисленные формальности и процедуры, которые проводятся при пересечении границы, что является более правильным, чем осуществлять различные процедуры различными ведомствами во время одного и того же пересечения границы.

Такую систему можно будет использовать вместе с различным автоматизированным оборудованием, в том числе в рамках “единого окна”. Важным является то, что по мере увеличения объемов торговли и перевозок, система также может набирать обороты без дополнительного инвестирования. На рис. 4 показано, как информация, полученная посредством автоматизированного оборудования, а также предварительная информация от грузоперевозчиков и данные, предоставленные государственными органами, могут быть согласованы с центральной базой данных, содержащей информацию касательно всех пунктов пропуска, и как эта информация может быть передана всем органам контроля на границе.

3.5. Модель “время – затраты – расстояние”

Модель “время – затраты – расстояние” (рис. 5) – это графическое представление данных в отношении затрат времени и денег на перевозку товара, в том числе и при

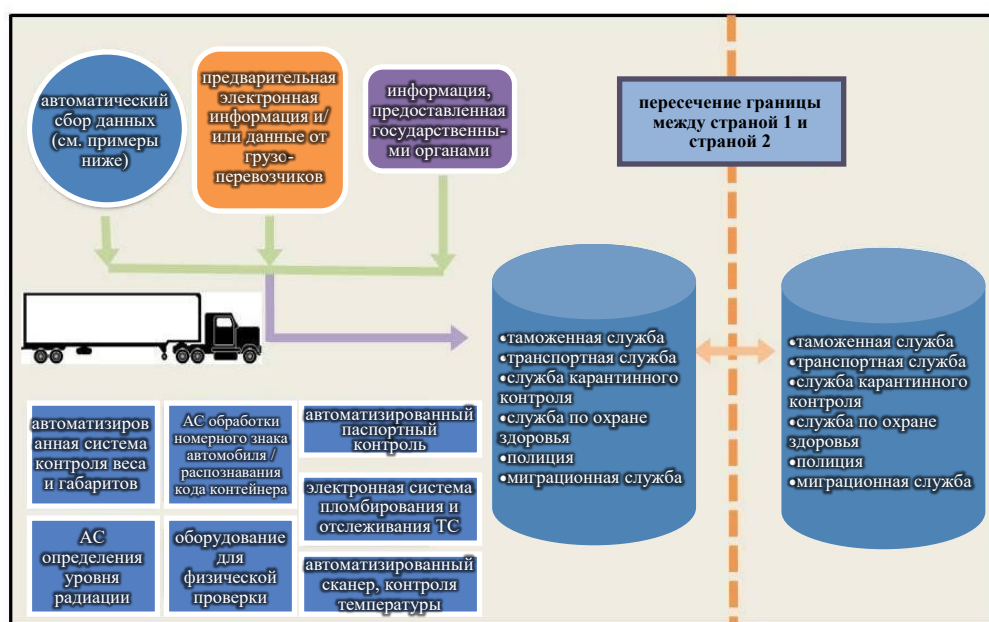


Рис. 4. Модель комплексного контроля в пунктах пропуска через границу

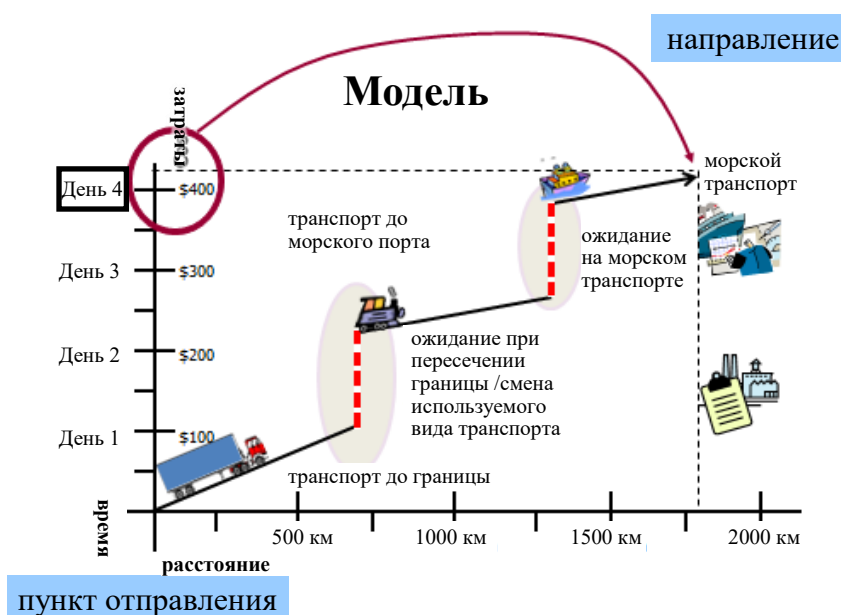


Рис. 5. Модель “время – затраты – расстояние”

пересечении границы. Вертикальная ось модели представляет собой затраченное время и понесенные затраты, в то время как горизонтальная ось представляет собой расстояние, пройденное от пункта отправления до пункта назначения. Следуя данной методике, легко можно сравнить и оценить конкурирующие виды транспорта, следующие по одному маршруту, а также сравнить альтернативные транспортные маршруты.

Методология основывается на предположении, что удельные затраты на транспортировку могут варьироваться в зависимости от вида транспорта, при этом крутизна

кривых затраты / время отражает фактические затраты, цены или время. На пограничных пунктах пропуска, в портах и внутренних терминалах происходят задержки; расходы на проверку груза, обработку документов и другие таможенные сборы обычно взимаются без большой материальной выгоды, к тому же товар может двигаться вдоль всего транспортного маршрута. Это можно увидеть на вертикальном отрезке, который является частью кривой затрат. Высота отрезка пропорциональна размеру денежных или временных затрат.

Цель методики состоит в том, чтобы определить недостатки, ликвидировать слабые места в определенном транспортном маршруте и отслеживать улучшения в области упрощения транспортных процедур. Методику в дальнейшем можно усовершенствовать с целью определения расходов и времени, связанных с таможенным оформлением в пунктах пропуска через границу. Это может быть особенно полезным для пограничных ведомств, которые смогут сфокусироваться на причинах чрезмерных задержек на пограничных пунктах пропуска.

Как видим, модель “время – затраты – расстояние” сразу же фиксирует, сколько времени будет потрачено и какие расходы будут понесены при перевозке грузов по всему маршруту. Опираясь на количественные данные на основе модели “время – затраты – расстояние”, пограничные службы и частный сектор могут совместно обсудить результаты, чтобы понять причины задержек на границах и найти способы, как их сократить, например, с помощью проведения проверок, обмена данными между службами и предоставления предварительной информации. Применение модели “время – затраты – расстояние” не ограничивается только фиксированием задержки, произошедшей из-за вмешательства определенного ведомства, скорее тут делается акцент на причинах необоснованных задержек по всему маршруту.

3.6. Ориентированная на результат модель совместного управления границами

Из вышеизложенного следует, что имплементация систем, основанных на любой из моделей, обеспечивает необходимые условия для сотрудничества пограничных служб. Вместе эти модели обеспечивают ориентированную на результат модель совместного управления границами.

Основные элементы ориентированной на результат модели совместного управления¹³ состоят в следующем:

- анализ текущей ситуации или актуальных вопросов;
- на основе проведенного анализа проблем определить масштабы изменений (результатов), которые должны быть достигнуты;
- разработка стратегий и перечня действий, которые приведут к этим изменениям;
- имплементация модели и регулярное проведение мониторинга ситуации, а также изменение или корректировка действий для достижения результатов;
- предоставление оценки.

Модель “время – затраты – расстояние” является наиболее подходящей для анализа текущей ситуации и возникающих вопросов, так как она учитывает денежные и временные затраты, которые неизбежны при пересечении границы и на протяжении всего движения по маршруту. Совместная работа всех государственных ведомств и других заинтересованных сторон, а также систематизация количественных результатов, полученных на основе работы модели “время – затраты – расстояние”, позволит выявить причины неэффективности таких процессов, как: дублирующие друг друга или ненужные проверки, проверка повторяющейся документации и совершение неэффективных операций по перегрузке.

Вторым шагом при имплементации ориентированной на результат модели совместного

¹³ Result Based Management: Logical Framework Approach, United Nations Statistical Institute for Asia and the Pacific (SIAP), 2007, based on power point available at: www.nesdb.go.th/research/chiba/suren/07%20RBM%20.ppt

управления границами является выявление реальных изменений на основе анализа результатов модели “время – затраты – расстояние” и выявление замечаний, сделанных контролирующими органами. Все заинтересованные стороны, включая представителей частного сектора, могут достичь согласия, например, по вопросу сокращения времени оформления, а также сокращения перечня необходимых документов.

Следующим шагом является разработка соответствующих стратегий и плана дальнейших действий для осуществления изменений и достижения результатов. После того, как пограничные службы соседних стран совместно проанализируют выявленные проблемы в работе модели как на протяжении всего маршрута, так и в местах пересечения границы, систему, в основе которой лежат соответствующие модели, можно применять самостоятельно либо в комплексе с другими, что приведёт к достижению желаемых результатов. К примеру, если вопросы безопасности имеют первостепенное значение и с ними связаны огромные задержки, то предлагается использовать модель обеспечения безопасности трансграничных перевозок. С помощью применения системы отслеживания автотранспортных средств, основанной на модели обеспечения безопасности трансграничных перевозок, могут быть решены и проблемы, связанные с контрабандой, и вопросы переадресования транзитных товаров. Пограничные службы по обе стороны границы вместе с другими представителями частного сектора могут совместно обсудить условия разработки и шаги по имплементации такой системы с учетом согласованных результатов.

Нефизические барьеры, в том числе связанные с транспортными средствами, можно устранить путём применения эффективных моделей трансграничных перевозок при содействии транспортных операторов, находящихся по обе стороны границы. Например, после совместной оценки альтернативных вариантов решения проблем на основе эффективной модели трансграничных перевозок и, исходя из согласованных результатов, может быть принято решение осуществлять обмен прицепами для сокращения задержек, возникших в результате неэффективных операций по транзитной перевозке грузов либо длительных процедур оформления. В случае, если транзитное передвижение транспортных средств не разрешено между соседними странами, и вопросы по безопасному перемещению товара требуют решения, можно применять эффективную модель трансграничных перевозок вместе с моделью обеспечения безопасности трансграничных перевозок, тогда как контроль движения транспортных средств может осуществляться с разбивкой по странам.

В тех пунктах пропуска, где приходится иметь дело с большим потоком товаров, контролирующим органам необходимо действовать скоординировано для того, чтобы сконцентрировать усилия на товарах и пассажирах, представляющих высокую степень риска. В подобных случаях для проведения ускоренного таможенного оформления может быть использована система, основанная на модели комплексного контроля в пограничных пунктах пропуска, поскольку информация из различных источников доступна всем соответствующим ведомствам.

На рис. 6 представлена ориентированная на результат модель для совместного управления границами в виде цикличного процесса. Как только принято совместное решение об использовании систем, основанных на одной модели или их комбинации, следующий шаг заключается в совместном осуществлении действий соответствующими учреждениями. По истечении установленного срока модель “время – затраты – расстояние” может быть повторно использована, чтобы оценить, в какой мере были достигнуты результаты и необходимы ли дополнительные изменения, которые впоследствии будут использованы в следующем цикле.

Эффективный и результативный пограничный контроль требует сбора, анализа и своевременного распространения соответствующей информации относительно товара и людей, чтобы помочь пограничным службам принять решение о пропуске груза с низким уровнем риска и препятствовать перевозке грузов с высокой степенью риска. Поскольку функции по

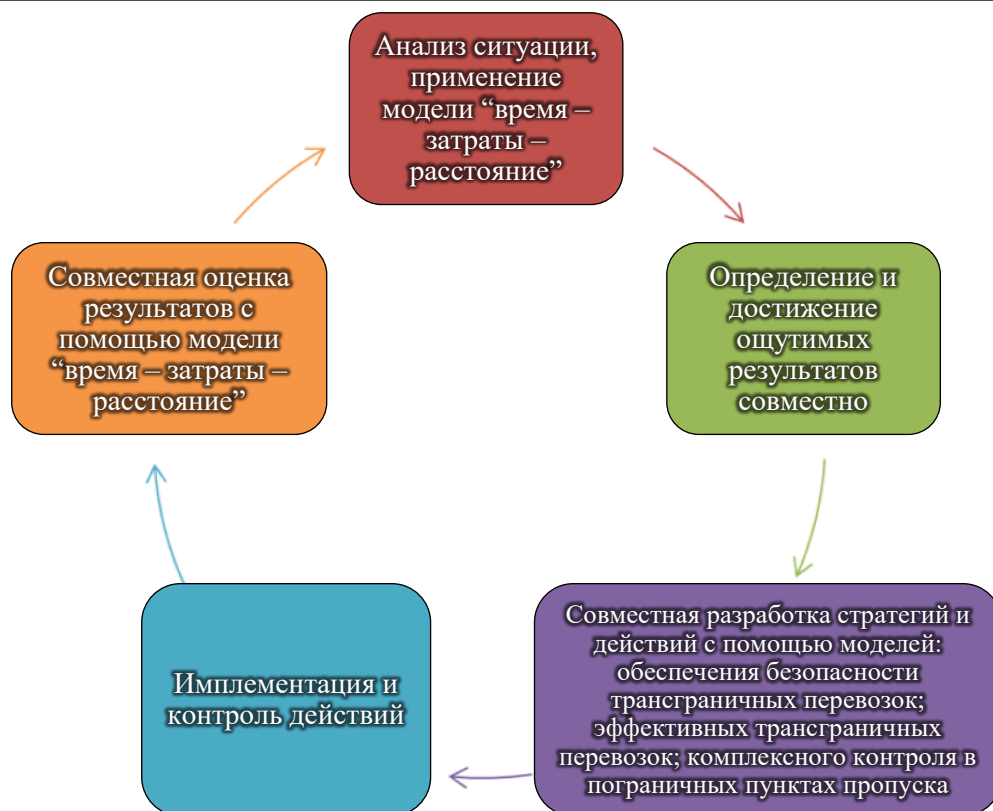


Рис. 6. Ориентированная на результат модель совместного управления границами с использованием моделей Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) по упрощению транспортных процедур

осуществлению пограничного контроля, включая обмен информацией, разбросаны между разными ведомствам, существует необходимость привести их в соответствие с общими стандартами таким образом, чтобы информация, находящаяся в распоряжении каждого ведомства, не хранилась разрозненно, а в общей базе данных, с целью помочь сотрудникам пограничной службы принимать верные решения относительно пропуска грузов и людей, не влияя на их передвижение. 2014 год был провозглашен ВТамО годом налаживания более тесных связей между таможенными службами и всеми заинтересованными лицами под лозунгом "Коммуникация – это обмен информацией для укрепления сотрудничества". Ориентированная на результат модель совместного управления границами, как уже указывалось выше, обеспечивает возможность воплотить данный лозунг в реальность.

4. Соглашение Всемирной торговой организации по упрощению процедур торговли

Имплементация соглашения Всемирной торговой организации по упрощению процедур торговли, принятого на о. Бали с акцентом на пограничном и таможенном управлении, повысит конкурентоспособность компаний и приведет к повышению показателей экспорта. Это позволит развивать торговлю и создавать большее количество рабочих мест, тем самым повышая темпы экономического роста и сокращая масштабы бедности. Предполагается, что осуществление соглашения Всемирной торговой организации по упрощению процедур торговли увеличит объем двусторонней торговли развивающихся стран на один триллион долларов, а также ожидается рост ВВП на 0,5 триллионов долларов (Хафбауэр и Шотт, 2013).

Соглашение Всемирной торговой организации по упрощению процедур торговли состоит из двух разделов. Раздел I включает 12 статей по вопросам упрощения процедур торговли, а раздел II посвящён особому и дифференцированному режиму для развивающихся и наименее развитых стран. В разделе I, в первой группе статей, статьи 1-5 направлены на вопросы транспарентности и расширяют статью X Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ). Статьи 6-12 касаются сборов, платежей и формальностей, связанных с импортом, экспортом и транзитом, а также конкретизируют статьи V и VIII ГАТТ.

Статья 7 касается обработки и таможенного оформления грузов и содержит положения, связанные с предварительной информацией, электронной оплатой пошлин, освобождением от уплаты пошлин, управлением рисками, пост-таможенным аудитом, работой уполномоченных операторов, сроками таможенного оформления. В статье также приводятся специальные положения, касающиеся скоропортящихся товаров и срочных грузов. Статья 8 о координации работы пограничных ведомств содержит такие положения: правила установки рабочих дней и часов, систематизация процедур и формальностей, развитие и использование совместной инфраструктуры, совместный контроль и установление комплексных пограничных пунктов.

Основываясь на действующих международных документах, таких как: пересмотренная Киотская конвенция и Конвенция о гармонизации, данное соглашение также определяет положения, касающиеся ускоренного оформления товаров. Однако следует отметить, что соглашение, будучи основополагающим, является недостаточным для проведения ускоренного оформления товаров. Необходимо принять меры, чтобы добиться практической реализации нормативных положений соглашения. К примеру, положения статьи 8 соглашения практически идентичны тем, что содержатся в Конвенции о гармонизации и которые к настоящему времени все ещё не реализованы. На сегодняшний день количество стран-участниц конвенции небольшое, а тех, кто реализовал положения, содержащиеся в ней, ещё меньше. Статьей 13 по вопросам институциональных механизмов предусматривается, что комитет по упрощению процедур торговли будет осуществлять контроль за выполнением соглашения. Такая ситуация требует учреждение национальных комитетов по упрощению процедур торговли, которые, как мы уже убедились, имеют директивный характер. На операционном уровне для достижения целей соглашения необходимы реальные и выполнимые договорённости. Модели ЭСКАТО по упрощению транспортных процедур, которые представляют ориентированную на результат модель совместного управления границами, имеют достаточный потенциал для успешного практического осуществления многих положений соглашения Всемирной торговой организации по вопросам упрощения процедур торговли.

Выводы

Участие страны в международной торговле ведёт к экономическому росту, созданию новых рабочих мест и устранению бедности. Однако международная торговля и перевозки приобретают все более сложный характер. И это связано с тем, что участниками торговых операций становится все больше заинтересованных лиц, и у многих из них противоречивые требования. Поэтому перед правительствами стран стоит задача – разрешить эти противоречия так, чтобы принятые меры контроля способствовали торговле и транспортным перевозкам. Именно с глобализацией в работе пограничных служб стало появляться все больше и больше проблем. Более того, риск, связанный с ввозом товаров и въездом людей, необходимо своевременно выявлять. А сотрудники пограничных служб не могут в полной мере выполнять свою работу: определять риски, оценивать степень их важности, предотвращать ввоз товаров и въезд людей, входящих в группу повышенного риска. Причиной тому есть нехватка ресурсов, отсутствие актуальной информации, ограниченный обмен и неполноценная обработка информации с целью применения конкретных контрольных мер, а также необходимость ускорять процесс таможенного оформления. На многих пограничных постах достаточно

сложно обеспечить баланс между необходимостью контроля и облегчением процедур. Стратегическое и оперативное сотрудничество пограничных служб разных стран зачастую невозможно в связи с отсутствием механизма скоординированной работы.

Как было упомянуто выше, задержки на границе являются основным препятствием бесперебойных перевозок и главной причиной высоких транспортных расходов. Такие задержки можно существенно сократить благодаря сотрудничеству между пограничными службами и заинтересованными лицами. Несмотря на различные подходы к взаимодействию пограничных служб на национальном и международном уровнях, сотрудничество по-прежнему не происходит должным образом, особенно на операционном уровне, главным образом, ввиду отсутствия единой структуры, которая бы позволяла пограничным службам соседних стран работать скоординировано. Ориентированная на результат модель совместного управления границами, основанная на моделях ЭСКАТО по упрощению транспортных процедур, речь о которой шла в статье, служит прочной основой для совместной работы пограничных служб. Надежной основой для сотрудничества пограничных служб также служат механизмы оперативного взаимодействия между различными ведомствами не только в момент пересечения товаром границы, но и в процессе его транспортировки. Соглашение Всемирной торговой организации по упрощению процедур торговли обеспечило новое направление в сотрудничестве пограничных служб как средство снижения неоправданных задержек при пересечении товаром границы и тем самым снижения транспортных расходов, что обеспечивается моделями ЭСКАТО по упрощению транспортных расходов.

Литература

1. Accenture 2006, "Transforming global border management", available at: http://www.accenture.com/SiteCollectionDocuments/PDF/5969_ACCE_BorMgt_v3.pdf
2. Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade, *Explanatory Note on Integrated Border Management*, June 2005
3. Kieck, Erich 2009, "Coordinated Border Management: unlocking trade opportunities through one stop border post", *World Customs Journal*, Volume 4, Number 1
4. United Nations Conference on Trade and Development 2008, *Technical Note*, No. 14, Border Agency Coordination/Cooperation
5. United Nations Development Programme 2007, *Integrated Border Management Handbook for Central Asia*
6. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific 2010, *Improving Border Management to Facilitate Trade in SPECA: Challenges and Prospects*
7. United Nations Economic Commission for Europe, 1982 *International Convention on Harmonization of frontier control of goods*, Inland Transport Committee, UNECE, Geneva, full text available at: <http://ec.europa.eu/world/agreements/prepareCreateTreatiesWorkspace/treatiesGeneralData.do?step=0&redirect=true&treatyId=509>
8. World Bank 2011, *Border Management Modernization*, World Bank, Washington D.C
9. World Bank 2005, *Customs Modernization Handbook*, World Bank, Washington D.C
10. World Bank 2011, *Global Development Horizons, Multi-Polarity: The New Global Economy*, World Bank, Washington D.C
11. World Customs Organization 2009, Summary Report on "Inter Agency Forum on Coordinated Border Management", 29 to 30 June 2009, Brussels
12. World Customs Organization 2009, *Coordinated Border Management – a concept paper*, prepared as background paper for interagency forum on Coordinated Border Management, June 2009, Brussels

ЛЕГАЛИЗАЦИЯ НЕЗАКОННЫХ ДОХОДОВ С ПОМОЩЬЮ ТОРГОВЫХ ОПЕРАЦИЙ КАК ПРЕПЯТСТВИЕ РЕАЛИЗАЦИИ МЕР ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

Нандика Санат КУМАНАЯКЭ

Таможенная служба Шри-Ланка, Коломбо, Шри-Ланка

E-mail: ns_kumanayake@yahoo.com

Аннотация

Междисциплинарное обсуждение темы отмывания денег стало международной проблемой. Отмывание денег в мировом масштабе составляет приблизительно 2-5 % от общей суммы мирового валового внутреннего продукта. Преступники злоупотребляют основными положениями политики финансовой либерализации, проводимой Международным валютным фондом, а именно: используют их с целью легализировать преступные доходы. Автор отмечает, что принятие нормативно-правовых актов в финансовом секторе значительно ограничило объёмы отмывания денег, и, как результат, подозреваемые в данных незаконных операциях постепенно переключились на торговый сектор.

По мнению автора, международная торговля сегодня является уязвимой и подверженной многим рискам прежде всего вследствие применения упрощенных торговых процедур торговли. Именно поэтому в статье говорится о важности осознания данных рисков.

Изучив разные методики и подходы к данной проблеме в научной литературе, автор рассмотрел угрозы, связанные с упрощением процедур торговли, которые используются преступниками для отмывания денег. Также автор предпринял попытку найти подходящие меры борьбы с отмыванием денег, что в свою очередь не сможет воспрепятствовать ожидаемым результатам от имплементации упрощённых процедур торговли.

В ходе исследования автором были использованы общенаучные методы, а именно: анализ, синтез, сравнение, обобщение.

Также автор описывает специально разработанные математические методы как инструменты анализа данных для обнаружения возможных злоупотреблений в торговой сфере. На основе таких аналитических инструментов он рекомендует создать постоянно действующее подразделение, которое будет анализировать торговые данные с целью выявления незаконной деятельности.

В статье рассматриваются и некоторые недостатки в борьбе с отмыванием денег в торговом секторе. Так, сотрудники таможенных и налоговых служб, а также правоохранительных органов обладают достаточно низким уровнем знаний в отношении процесса отмывания денег с использованием торговли, чего не скажешь о их познаниях относительно других способов отмывания денег.

В заключении автор подчеркивает, что постоянный анализ данных о торговле, обмен информацией между местными и зарубежными службами являются наиболее эффективной политикой в борьбе с отмыванием денег в торговле.

Ключевые слова: легализация преступных доходов, меры, препятствующие отмыванию денег, отмывание денег с использованием торговых операций, упрощение торговых процедур,

незаконные операции, незаконное движение капитала фальсификация с финансовыми счетами.

Введение

В настоящее время как в развивающихся, так и в развитых странах наблюдается тенденция следования либеральной политике, проводимой Международным валютным фондом. Прежде всего это связано с либерализацией финансовых рынков, что, в свою очередь, является важным требованием повышения макроэкономической эффективности. Но в то же время либеральность международных финансовых рынков открыла и большее количество каналов для отмыывания незаконных денежных средств. Поэтому, с целью защиты финансовых рынков были предприняты определенные меры. В результате преступники переключились на торговый сектор, где обнаружили новые возможности, подвергнув угрозе и эту сферу. Впрочем, Фервада (2013) выделяет абсолютную корреляцию между объемами законной и незаконной торговли. Группа разработки финансовых мер борьбы с отмыыванием денег (2010) также выявила случаи злоупотребления методами упрощения процедур торговли в процессе легализации незаконных доходов. Как видим, весьма сложно реализовывать проекты и программы, связанные с упрощением торговых процедур, во время борьбы с отмыыванием денег в торговой сфере.

Подозреваемые в отмыывании денег используют тщательно разработанные схемы, что позволяет им завоевывать существенную долю мировой экономики. Согласно расчётам, проведенным в 1996 году, прибыль, полученная от легализации преступных доходов, в целом составила 2-5% от общей суммы мирового валового внутреннего продукта (Муллет, 2000). Эджэрвал (2006), говорит о том, что в глобальном масштабе прибыль, полученная от легализации незаконных доходов, составляет более чем 2-2,5 триллиона долларов США или приблизительно 5-6% мирового ВВП в 2006 году.

Существует три основных метода отмыывания денег: махинации в финансовой сфере, физическое перемещение курьерами наличных средств и физическое перемещение товаров через торговую сеть. Как на международном уровне, так и в отдельных странах значительное внимание уделяется борьбе с отмыыванием денег в финансовом секторе и управлению движением наличных средств. Торговая система подвергнута большому риску, к тому же она уязвима, что играет преступникам на руку; всё же в отчетах Группы разработки финансовых мер борьбы с отмыыванием денег говорится о недостаточном внимании неправомерным операциям, которые имеют место быть в сфере международной торговли (ФАТФ 2006, с. 1).

Таким образом, целью данного исследования является детальное изучение методов легализации преступных доходов в сфере торговли и существующих мер предотвращения и противодействия отмыыванию денег, что поможет лучше понимать степень риска и слабые места системы международной торговли, которые также используются в корыстных целях. Кроме того, в статье исследуются эффективные программы по предотвращению и противодействию легализации незаконных доходов. Данные программы могут применяться, не уменьшая сферу действия упрощенных торговых процедур. Во многих ранее опубликованных работах уже рассматривались схемы отмыывания денег, которые достаточно легко можно обнаружить путем анализа торговых данных (ФАТФ 2006, Зданович 2009, Фервада 2013). Следовательно, легализация преступных доходов через торговлю может эффективно контролироваться путем создания аналитической базы данных в соответствующих органах. Данные будут анализироваться с помощью усовершенствованных математических инструментов, а также путем обмена информацией с другими органами (как отечественными, так и зарубежными).

В первом разделе статьи обсуждается проблема отмыывания денег в рамках мирового масштаба. Во втором разделе описываются этапы процесса отмыывания денег, изучение которых будет полезным в определении стратегии борьбы с легализацией незаконных доходов. В третьем разделе исследуются и оцениваются методы предотвращения и противодействия легализации преступных доходов. Статья завершается рекомендациями по предотвращению отмыывания доходов, полученных преступным путем.

1. Проблема отмыывания денег в мировом масштабе

Отмыывание денег является преступной деятельностью, целью которой является замаскировать незаконное происхождение денежных средств, а также узаконить доходы, полученных нечестным путем (ФАТФ 2009, с. 11). Подозреваемыми в отмыывании денег могут быть торговцы наркотиками, организованные преступники, террористы, продавцы оружия, торговцы на чёрных рынках, налоговые неплательщики (уклонисты), мошенники с кредитными картами. Все они нуждаются в легализации преступных доходов по нескольким причинам: сокрытие богатства, избежание судебного преследования дистанционированием себя от незаконных денег, уклонение от уплаты налогов – одним словом узаконивание преступного капитала и инвестирование его с целью получить больше прибыли (АУСТРАС 2008, с.2).

1.1. Измерение масштаба отмыывания денег

Так как все методы отмыывания денег являются скрытой деятельностью, макроэкономисты и статисты не могут наблюдать за этим процессом открыто (Квирк 1996, с. 3), так как вычислить объемы отмыывания денег достаточно трудно. Поэтому многие исследователи используют несколько методов их оценки. Анжер (2009) утверждает, что существует три перспективных метода оценки масштабов отмыывания денег: использование гравитационной модели, наблюдение за аномальными расценками для отмыывания денег с использованием торговли и применение теоретических основ для расчётов.

Джон Уокер представил гравитационную модель для измерения объёмов отмыывания денег в мировом масштабе (Уокер, 1999). Эта модель находит широкое применение на практике и известна как «гравитационная модель Уокера». В 1999 году в своем исследовании Уокер оценил объёмы отмыывания денег в более чем 2,8 триллиона долларов за год (Европа и Северная Америка). К тому же 46,3% глобального отмыывания приходится на США (Уокер, 1999). Зданович (2009) наблюдал за аномальными ценами в американских торговых секторах, чтобы оценить объём отмыывания доходов через торговлю, и обнаружил, что из США за 2004 год было выведено 7,34% от всей доли торговли, в то время как в США – 9,77%. Другое подобное исследование Бойриса, Пака и Здановича (2005, с.259) проводилось в период с 1995 по 1999 года и по их данным отток капитала из России в США составил 8,92 миллиарда долларов. В результате экспорт товара из России в США по заниженным ценам составил 7,24 миллиарда долларов и импорт товара из России в США по завышенным ценам составил 1,68 миллиарда долларов. Арджентьеро, Багелла и Франческо (2008, с. 11) используют теоретический подход, определяемый как “двухсекторная модель”, с целью оценить объёмы отмыывания денег в мировом масштабе. Согласно этому подходу объём отмыывания денег составил приблизительно 12% мирового ВВП.

Второй метод – применение модели множественных показателей и множественных причин. Шнайдер (2008) использует эту модель для 20 высокоразвитых стран. Он считает, что в 1995 году в этих странах было легализовано незаконных доходов на сумму в 273 миллиарда долларов, а в 2006 году эта цифра возросла до 603 миллиарда долларов (Шнайдер 2008, с. 26). Ввиду применения различных методов оценки, оценочные суммы разные или же

не соизмеримы друг с другом. Исходя из этих расчётов, предельно ясно, что преступные денежные потоки имеют место быть во всем мире, более того в достаточно больших объёмах. Тем самым они имеют существенное влияние на мировую экономику.

1.2. Неблагоприятные последствия отмывания денег

Маскировка незаконных доходов затрудняет мировое экономическое развитие и тормозит экономический рост (Кумар 2012, с. 115). На основе статистического анализа и данных 19 развитых стран Квирк (1996) определяет макроэкономические последствия отмывания денег. Он утверждает, что ежегодно с каждым увеличением объёма отмывания денег на 10%, темп роста ВВП сокращается на 0,1%. Огбодо и Мисея (2013, с. 174) определяют неблагоприятные влияния на макроэкономические показатели стран как “политические ошибки из-за погрешностей измерения в статистических данных об исполнении государственного бюджета, неустойчивость обменных курсов ввиду непредвиденных зарубежных переводов денежных средств; угрозу валютной нестабильности по причине необоснованных структур актива; воздействие на сбор налогов и распределение государственных расходов как следствие неверно указанных доходов; нерациональное использование ресурсов как результат ценовой диспропорции; и воздействие на юридические сделки ввиду субъективной возможности быть связанным с преступностью”.

Незаконные деньги наносят ущерб социальной стабильности страны, так как они являются результатом коррупции и преступной деятельности. Отмывание денег отрицательно сказывается на финансовом секторе, нанося вред развитию финансовых институтов, коррумпируя сотрудников и подрывая доверие клиента. Более того, легализация преступных доходов разрушает внешний сектор страны, нанося ущерб торговле и международным потокам капитала. При незаконном движении капитала расходуются дефицитные ресурсы развивающихся стран, импортируются предметы роскоши и менее важные товары. Сектор глобальной экономики также подвергается отрицательному влиянию: подозреваемые в отмывании денег используют иностранную юрисдикцию с либеральным финансовым регламентированием для фильтрации преступных доходов, подвергая коррупции рыночные системы (Кумар 2012, с. 118).

Преступники обычно вкладывают деньги в менее продуктивную экономическую деятельность. Иногда малые страны становятся благоприятной почвой для таких инвестиций на короткое время, что и приводит к серьёзной макроэкономической нестабильности. Однако Гнутцман, Маккарти и Анжер (2010, с. 251) указывают на то, что малоразвитые страны или страны с переходящей экономикой являются непривлекательными для прямых иностранных инвестиций. Поэтому деньги в такие страны поступают незаконным путем: тут и начинаются “танцы с дьяволом”. В такой ситуации эти страны почти ничего не теряют.

1.3. Действия, направленные против отмывания денег

Борьба с отмыванием денег является относительно новой концепцией. Группа разработки финансовых мер борьбы с отмыванием денег является межправительственной организацией, созданной при поддержке “Большой семерки” в 1989 году. Основной целью этой организации является формирование и имплементация политики противодействия отмыванию денег и финансированию терроризма как на национальном, так и на международном уровнях. В 1990 году Группой разработки финансовых мер борьбы с отмыванием денег было опубликовано около 40 рекомендаций по вопросам отмывания денег. В 2003 году этот список был пополнен еще девятью рекомендациями по вопросам противодействия финансированию терроризма. Согласно этим рекомендациям, в полномочия данной группы входит анализ

статистических отчетов, полученных от правоохранительных органов разных стран с целью оценить успешность внедрения мер противодействия получению доходов преступным путем.

Группа разработки финансовых мер борьбы с отмыванием денег также спонсирует учреждение региональных организаций, которые занимаются борьбой с отмыванием денег. Среди них, например, Азиатско-Тихоокеанская группа по борьбе с получением доходов незаконным путем, Карибская Группа по противодействию легализации преступных доходов и финансированию терроризма и специальный комитет Совета Европы. Эгмонтская группа подразделений финансовой разведки была основана посредством объединения подразделений финансовой разведки и состоит из 40 представительств. Создание подобной организации облегчает общение между подразделениями финансовой разведки и упрощает порядок предоставления технического обеспечения подразделениям для эффективного выполнения функций финансовой разведки по всему миру (Бьюкенен, 2004, с. 124). Сбор данных разведкой имеет решающее значение для уменьшения объемов доходов, полученных незаконным путем. Подразделения финансовой разведки собирают и анализируют данные разведки и информацию от других органов: таможенных служб, правоохранительных органов и налоговых инспекций (Делину, 2013, с. 472).

Кроме работы международных организаций, некоторые страны также меняют законодательство и устанавливают новые законы и правила, направленные на укрепление мер противодействия получению доходов преступным путем. Принятый в США закон по борьбе с терроризмом как законодательная реакция на теракт 2001 года – это один из примеров. В Великобритании в 2002 году был издан Закон “О доходах от преступной деятельности” и, согласно его санкциям, было конфисковано примерно 300 млн фунтов стерлингов как деньги, полученные путем осуществления незаконной деятельности. (Спроут, 2007 год, с. 183). С 2007 года ЕС вводит следующее требование для покупателей: каждый покупатель, приобретающий товар или услугу на сумму превышающую 1500 евро, должен предоставить соответствующий отчет. В 2007 году на основании 1085 подозрительных отчетов была заморожена сумма эквивалентная 114 миллионам евро по подозрению в получении доходов преступным путем (Шнайдер и Виндишбауер 2008, с. 398).

Большинство мер противодействия незаконному получению доходов направлены на сокращение уязвимости финансового сектора путем упорядочения системы финансовых институтов. Влчек (2010, с.1) проводил исследование на Багамских островах и, на основании полученных результатов, сделал вывод о том, что регулятивные меры могут снизить долю оффшорного финансового сектора в экономике страны. Далее Влчек утверждает, что внедрение новых механизмов правового регулирования относительно дорого, поскольку оффшорный финансовый сектор на Багамах гарантирует меньше негативных последствий по сравнению с другими малыми островными государствами.

Тем не менее, нетрудно контролировать финансовые институты путем принятия законов, которые обеспечивают контроль под наблюдением местных властей. Успешное управление мерами противодействия незаконному получению доходов в финансовом секторе ограничивает возможности преступников. Следовательно, они прекращают деятельность в контролируемом банковском секторе и направляют свои усилия в менее контролируемые области (Анжер и Хертог 2012, с. 288). Уже не раз было замечено, что злоумышленники уходят со строго контролируемого рынка и постепенно осваивают торговый сектор (Фервада 2013, с. 3170).

2. Процесс “отмывания” денег

Очень важно понимать каждый этап процесса “отмывания” денег для того, чтобы удачно провести надлежащее расследование. В литературе отмечается, что процесс

“отмывания” денег, как правило, делится на три этапа: вложение, разбивка на меньшие суммы во избежание отчетности и объединение денежных сумм. Но, Конингсвелд (2013, с.442) утверждает, что эта трехступенчатая классическая модель не полностью описывает нынешнюю практику “отмывания” денег. Вместо этого, он делит заключительный этап классической модели ещё на два этапа: обоснование и инвестирование. Обоснование – это этап, который наглядно демонстрирует ту сферу, где деньги появляются в официальной экономике. Обоснование позволяет найти откуда поступили деньги в эту сферу. Кроме того, в процессе “отмывания денег”, преступники обычно стараются решить две основные проблемы: скрыть реальное происхождение денег и придать им легальное происхождение. Конингсвелд (2013) далее утверждает, что предоставление законного происхождения незаконным деньгам в основном происходит на стадии обоснования. Ввиду необходимости полноценного анализа процесса отмывания денег посредством торговли с учётом этапа обоснования, в данном исследовании мы применяем четырехступенчатую модель Конингсвелда со следующими этапами: вложение, разбивка на меньшие суммы, обоснование и инвестирование.

2.1. Вложение

На начальном этапе “отмывания”, незаконные доходы и прибыли проникают в главную финансовую артерию. Как уже упоминалось выше, банки обязаны сообщать соответствующим органам, когда любой депозит или снятие со счета превышает допустимый предел. Например, в США этот порог составляет 10 000 долларов, а в странах ЕС – 1500 Евро. Таким образом, оказывается, не просто держать на счете в банке крупную сумму “грязных” денег. Структурирование и “распыление” вкладов – два альтернативных способа, активно используемых во избежание отчетности. При “структурировании” применяют следующие способы: открытие многократных депозитов или многократное снятие денег со счетов, не превышая при этом пределов отчетности. В то время как при “распылении” вкладов используют такие методы: несколько вкладов наличными, покупка малоценных денежных бумаг из разных банков и предоставление платных услуг различными лицами.

Иногда преступники выкупают уже существующие банки или открывают новые банки в оффшорных зонах для последующего контроля финансовой системы. Также, подкупленные сотрудники банка обычно помогают “грязным” деньгам проникнуть непосредственно в банковскую систему, не привлекая внимание контрольных органов (Шнайдер и Виндишбауер 2008, с. 395). На этапе вложения также применяются и другие способы: конвертация денежных средств в оборотные кредитно-денежные документы такие, как дорожные чеки, банковские чеки, денежные переводы.

Незаконная деятельность в основном приносит прибыль наличными и полученной суммой денег трудно распорядиться. Иногда такую огромную сумму денег меняют на купюры больших номиналов, чтобы облегчить их транспортировку и последующий обмен. Тем не менее, на стадии вложения уровень риска остается очень высоким (Бьюкенен 2004, с. 117).

2.2. Разбивка на меньшие суммы как сокрытие источников денег

После попадания в финансовую систему на стадии вложения, деньги становятся мобильными и готовыми к использованию в различных целях. Таким образом, чтобы в дальнейшем скрыть их незаконное происхождение и сделать их использование более эффективным, средства должны быть перемещены, распределены и замаскированы. Сокрытие источников денег – это процесс дистанцирования размещенных денежных средств от их незаконного происхождения.

Незаконное происхождение доходов скрывается путем нескольких перемещений или перечислений между различными странами, банками и компаниями. Цепочка одновременных и

последовательных финансовых операций делает процесс отслеживания происхождения средств более проблематичным. Оффшорные финансовые центры играют важную роль в выполнении таких сложных операций (Бьюкенен 2004, с. 117). А электронные платежные системы ускоряют обработку финансовых операций. Более того, недостаточно эффективная согласованность судебных систем разных стран и разный порядок установления уголовной ответственности, как правило, облегчает процесс сокрытия источников денег (Шнайдер и Виндишбауер 2008, с. 395).

2.3. Объединение денежных сумм: обоснование

Как уже упоминалось ранее, третий и последний этап в классической модели процесса “отмывания” денег – это этап объединения денежных сумм. Деньги уже приобретают законный вид и их можно инвестировать в легальный бизнес. Но Конингсвелд (2013, с. 442) говорит о том, что на данном этапе эти деньги нуждаются в ещё одной фазе, чтобы сделать их совершенно законными. Эта дополнительная фаза называется “обоснование”. Злоумышленники пытаются придать очевидное легальное происхождение нелегально полученным средствам.

Однако, фаза обоснования не всегда необходима. В некоторых случаях, “грязные” деньги могут быть непосредственно инвестированы без обоснования. Например, преступники могут напрямую приобрести недвижимость, когда это становится возможным благодаря правовыми системам некоторых зарубежных стран. Они могут беспрепятственно это осуществить, ведь властям сложно отследить первого владельца средств (Конингсвелд 2013, с. 440).

Таким образом, когда есть угроза быть пойманными, злоумышленники организуют себе “оправдание”. Сбор доказательств для возбуждения уголовного дела по “отмыванию” денег, в основном, зависит от банковских счетов компаний и финансовых учреждений. Итак, обоснование является важным для придания нелегальным деньгам законности их получения на бумаге.

Кредит, который берется для погашения другого кредита и компенсационный кредит, являются самыми популярными условиями кредитования, которые применяются для “отмывания средств”. Для первого варианта кредитного соглашения, злоумышленники создают много депозитных счетов для того, чтобы разместить на них большую часть “грязных” денег. С этих счетов происходит перечисление средств на иностранные банковские счета, принадлежащие дружественным для преступников компаниям. В конечном счете иностранная компания отправляет обратно полученные средства как кредит компании, принадлежащей преступникам. И эта транзакция фиксируется в бухгалтерских книгах компании злоумышленника как полученный кредит. Компенсационный кредит является займом под залог, перечисляемый иностранным банком или кредитором на внутренний счет злоумышленника под залог иностранных активов, приобретенных преступником за нелегально полученные средства. В качестве залога может выступать счет в иностранном банке, сумма денежных депозитов или любая другая собственность, принадлежащая злоумышленнику. В этом случае, кредитором выступает независимая третья сторона.

Другим методом, который используется на этой стадии, является внезапный рост фиктивной чистой прибыли. Существует несколько популярных приёмов, таких как: покупка или продажа недвижимости и других предметов, подтасовка выигрышей в казино или лотереях, сфабрикованная собственность по наследству. В некоторых случаях, торговый оборот фирмы или продажи также используются злоумышленниками и, как результат, нелегальные и законные источники дохода смешиваются.

Структурирование кредита и отмывание денег с использованием торговли широко

используется на этой стадии. На злоупотребление торговыми операциями мы обратим особое внимание в последней части статьи.

2.4. Объединение денежных сумм: инвестирование

После этапа обоснования деньги уже достигли видимой законности, то есть грязные деньги очищены для личного пользования. Другими словами, они становятся частью реальной финансовой системы и готовы к использованию для любых инвестиций. Таким образом, через инвестиции в законный бизнес незаконные деньги злоумышленников могут приносить прибыль. Инвестирование – это заключительный этап процесса легализации преступных доходов и конечная цель подозреваемых в отмывании денег.

3. Отмывание денег с использованием торговых операций

Отмывание денег с использованием торговых операций является одним из самых популярных методов, которые используются на стадии обоснования в процессе отмывания денег. Соответственно, отмывание денег с использованием торговых операций – это процесс сокрытия преступных доходов и их перемещение с помощью выполнения торговых операций с целью скрыть их незаконное происхождение (ФАТФ 2006, с. 2).

В докладе Группы разработки финансовых мер борьбы с отмыванием денег (ФАТФ 2006 года, с. 2) говорится о том, что международная торговая система является объектом множества рисков и может быть использована преступными террористическими организациями. Во-первых, это происходит из-за сложностей, связанных с использованием нескольких торговых операций и различных механизмов финансирования торговли. Во-вторых, непросто определить незаконные финансовые потоки, так как они связаны с законными, то есть незаконными и законные денежные средства смешались. К тому же большая часть таможенных служб в своём распоряжении имеют ограниченные ресурсы, недостаточные для выявления незаконных операций.

Когда правила борьбы с отмыванием денег в финансовой системе стали жесткими, преступники перешли в сферу международной торговой системе, где нашли новые способы отмывания денег с помощью торговых операций. Питт (1981, с. 449) отмечает, что законная торговля необходима для лиц, злоупотребляющих международной торговлей, чтобы тем самым замаскировать незаконную торговлю. Чем больше легального оборота, тем легче обмануть правоохранительные органы и тем самым снизить затраты на контрабанду. Фервада (2013) также находит тесную зависимость между отмыванием денег с использованием торговых операций и торговыми потоками. Отмывание денег посредством торговли строго пропорционально законной торговле. Иными словами, объёмы отмывания денег через торговлю увеличиваются по мере увеличения объёмов мировой торговли. Между тем, рост товарооборота растёт опережающими темпами и за последние десятилетия уже превышает ВВП во многих развивающихся странах. По данным доклада о мировой торговле (ВТО, 2013), за последние тридцать лет объём товаров и коммерческих услуг в мире в среднем увеличился примерно на семь процентов. В 2011 году общемировая торговля товарами составила 18 триллионов долларов, а торговля коммерческими услугами – четыре триллиона долларов. Кроме того, по расчетам Здановича (2004) финансовые потоки “в” и “из” США в процессе легализации преступных доходов через торговлю равны 1/5 от объёма общей внешней торговли США. Следовательно, это говорит о том, что отмывание денег с использованием торговых операций даёт толчок к повышению активности при совершении мировых торговых операций.

Подозреваемые в отмывании денег в основном используют несколько методов легализации преступных доходов с использованием торговых операций: неверно указанная

цена, количество или качество экспорта/импорта. Завышение и занижение цены – является наиболее распространенным и основным методом среди преступников. К другим методам относятся: многократное фактурирование, перегруз и недогруз товаров, неправильное наименование товаров и услуг (ФАТФ 2006, с. 4). При многократном фактурировании одни и те же товары и услуги записываются по несколько раз, а для перечисления денег используются различные финансовые учреждения. Множество операций усложняют ситуацию. В любом случае, отмывание денег по-прежнему можно объяснить изменением условий оплаты, изменением предыдущего платежного поручения или выплатой штрафов за просрочку платежа.

В процессе легализации незаконных доходов преступники могут занижать или же наоборот занижать количество перевозимого товара, тем самым манипулируя импортными или экспортными ценами. В крайних случаях только документы могут быть подготовлены фактически без транспортировки любых товаров. Финансовые учреждения неосознанно финансируют такие фиктивные сделки, так как им выгодно требовать экспортные субсидии или скидки для этих ложных сделок.

Неверное описание товаров и услуг является часто используемым методом отмывания денег. Фактурная цена товара строго зависит от качества или вида товаров. Указывая высококачественные или различные товары в инвойсах и соответствующих документах, сделка может быть совершена по более высокой цене, чем она есть на самом деле. В этом случае, деньги выводятся из страны. И наоборот, с целью перемещения денег в страну сделка может быть заключена якобы для высококачественной продукции, хотя в инвойсе указываются товары более низкого качества.

3.1. Фальсификация с финансовыми счетами в торговой сфере

Фальсификация с финансовыми счетами в международной торговле является наиболее распространенным и одним из старейших методов, используемых при отмывании денег с помощью торговых операций. Отмывание денег с помощью искажения цены также используется и для уклонения от уплаты налогов и таможенных сборов, что рассматривается как таможенное мошенничество. Торговые махинации со счетами возникают, когда настоящая цена на экспорт или импорт отличается от заявленной уполномоченным органам суммы экспорта и импорта (Бун и Эйхлер 2011, с. 1263).

Каждому виду махинаций со счетами в международной торговле свойственен определенный механизм перемещения средств за пределы страны или в страну. Деньги могут быть перемещены за пределы страны по заниженной цене экспорта или же завышенной цене импорта. При этом экспорт по завышенной цене и импорт по заниженной цене перемещает деньги в страну. Например, рассмотрим сделку, когда 1000 единиц одного товара экспортируется из страны А в страну Б по цене 2 доллара за единицу. Если в инвойсах цена каждой единицы будет увеличена до 3 долларов США, то дополнительные 1000 долларов США могут быть переданы из страны Б в страну А. И наоборот, если цену каждой единицы снизить до 1 доллара США, то дополнительные 1000 долларов США будут выведены из страны А в страну Б. Кроме перемещения денег, экспорт, которому завышают цену, увеличивает сумму экспортных субсидий и скидок, в то время как занижение цены на экспорт освобождает от уплаты части экспортных пошлин и налогов на прибыль. Далее, импортируя 1000 единиц этого же товара по завышенной стоимости в размере 3 долларов США за единицу из страны Б в страну А, сумма в размере 1000 долларов США может быть выведена из страны А. Если же импорт осуществляется по заниженной фактурной стоимости в 1 доллар США, лишние 1000 долларов США могут быть перемещены в страну А. Заниженная цена импорта также может снизить пошлины на импортные платежи.

Согласно данным Группы разработки финансовых мер борьбы с отмыванием денег

(ФАТФ 2006, с. 2), занижение объемов экспорта является наиболее распространенным методом отмывания денег с помощью торговых операций, которые используются для перемещения денег. Таможенные органы главным образом сосредоточены на импорте, чтобы предотвратить ввоз контрабандных товаров, а также чтобы собрать пошлины и налоги на импорт. Таким образом, таможенники меньше времени уделяют самому процессу экспортирования товаров. Тем не менее, стоит сказать о том, что между импортером и экспортером должно быть соглашение, которое делало бы невозможным проведение торговых махинаций со счетами. Иногда такие сделки происходят между компанией-учредителем и её зарубежным филиалом, который контролируется той же организацией. В такой ситуации, организация может выбрать местоположение в другой стране, где коммерческие несоответствия подвергнуты меньшему риску быть обнаруженными.

3.2. Количественная оценка отмывания денег с помощью торговых операций

На сегодняшний день проведено недостаточное количество исследований, целью которых было выяснить, что же такое отмывание денег с использованием торговли. Всё же среди прочих, следует упомянуть о важном вкладе Здановича в его всестороннем исследовании (2009). Чтобы определить сумму “грязных” денег он проанализировал американские торговые данные. Для аномального анализа ценообразования в международной торговле Зданович использовал несколько методов. Сравнение цены среднестатистической страны со средней мировой ценой на каждый продукт – один из старейших методов. По сути этот метод подвергся критике, так как он не принимал во внимание специфику страны и разнородность продукта. Цена на один и тот же продукт может быть разной, когда он импортируется из Америки и из Китая.

Следовательно, важно использовать такие методы, которые бы учитывали эти различия. В одном методе, завышенные цены определяются путем бухгалтерского учета всех импортных или экспортных операций одной страны, которые на 50% выше средней цены импорта или экспорта каждого товара в каждой стране. Аналогичным образом, заниженные цены определяются путем бухгалтерского учета всех импортных или экспортных операций одной страны, которые на 50% ниже среднего импорта или экспорта каждого товара в каждой стране. При использовании этого метода, Зданович (2009, с. 862) вычислил количество импорта из США с учётом сделок по завышенной импортной цене и заниженной экспортной цене. 97,35 миллиарда долларов США, 116,18 миллиарда долларов США и 136,76 миллиарда долларов США были вывезены из США соответственно в 1993, 1994 и 1995 годах. Такое отклонение в 50% было раскритиковано, так как использование 50% фильтра было произвольно. 50% фильтр в некоторых случаях мог бы быть слишком низок или слишком высок.

Другой метод – анализ цены по диапазону межквартили. Завышенные цены – это цены, включенные в верхние квартили диапазона цен каждого товара, ввозимого в одну и ту же страну или вывозимого из одной и той же страны, в свою очередь заниженные цены – это цены, включенные в нижние квартили диапазона цен каждого товара, ввозимого в одну и ту же страну или вывозимого из одной и той же страны. Было подсчитано, что 167,76 миллиарда долларов США, 191,95 миллиарда долларов США и 189,05 миллиарда долларов США было вывезено из США соответственно в 2004, 2005 и 2006 годах. Аналогичным образом может быть подсчитана сумма денег, ввезённая в США, с учётом заниженных цен на импорт и завышенных цен на экспорт. Соответственно в 2004 году 175 миллиардов долларов США поступили в США благодаря заниженному импорту, а 48 миллиардов долларов США благодаря заниженному экспорту. Зданович обнаружил чистый приток капитала, который поступил в США в 2004 году, на сумму 55,5 миллиарда долларов США (Зданович 2009, с. 864).

Гравитационная модель часто используется в исследованиях, связанных с международной торговлей. Фервада (2013) использует гравитационную модель, чтобы

определить факторы, связанные с отмыванием денег с помощью торговых операций. Одним из важных выводов является то, что отмывание денег с помощью торговых операций очень связано с законной торговлей. К другим значительным переменным, имеющим негативное воздействие, относятся: ВВП страны-импортера, расстояние между двумя странами, фиктивная переменная для соседних стран, а также имплементация политики в области борьбы с отмыванием денег.

3.3. Содействие торговле и отмывание денег с использованием торговли

Содействие торговле в основном определяется как упрощение и гармонизация процедур международной торговли. Увеличение объема торговли и сокращение торговых издержек являются основными преимуществами, которые могут быть получены в результате имплементации мер по упрощению процедур торговли. Уилсон, Манн и Оцуки (2005) провели исследования в 75 странах для определения взаимосвязи между упрощением процедур торговли и объемом торговых потоков промышленных товаров. Результаты показывают, что объёмы импорта и экспорта увеличились вследствие применения мер по упрощению процедур торговли, таких как повышение эффективности работы портов, улучшение таможенной среды, нормативно-правовой базы, сектора услуг. Спенсер и Каринги (2011) изучили влияние четырех показателей упрощения процедур торговли (материальная инфраструктура, информационные и коммуникационные технологии, эффективность работы границ и транспорта, а также экономическая среда бизнеса и нормативно-правовая база) на конкурентоспособность экспорта в Африке. Наряду с улучшением показателей упрощения процедур торговли увеличилась и общая производительность факторов производства в африканском экспорте.

Моисе, Орляк и Майнор (2011) полагают, что такие четыре показателя упрощения процедур торговли, как предварительные решения, налоги и пошлины, система автоматического управления и контроля, а также порядок выполнения разных процедур более всего влияют как на объёмы торговли, так и на расходную часть. В частности, на упрощение процедур приходится 5,4% потенциальной экономии затрат при торговле, в то время как на автоматизацию приходится 2,7%. Энгман (2005) же показывает, что не только объём торговли, но и упрощенный процесс пересечения границы товарами может привлечь прямые иностранные инвестиции в любую страну, что только улучшит её интеграцию в международные цепочки поставок продукции. Далее он подчеркивает, что упрощение таможенных процедур оказывает положительное влияние на торговые потоки.

Таким образом, упрощение процедур международной торговли является необходимым фактором для получения большей выгоды от международной торговли. Но некоторые эмпирические исследования только подтверждают то, что преступники будут использовать упрощенные торговые процедуры для легализации незаконных доходов или же для финансирования терроризма. ФАТФ приводит несколько примеров злоупотребления упрощенными и либеральными торговыми процедурами в зонах свободной торговли с целью отмывания преступных капиталов через торговлю, так как большинство из предприятий, расположенных в зонах свободной торговли, занимаются именно международной торговлей (ФАТФ 2010, с. 20).

Три десятилетия назад еще до того, как мировая общественность начала дискутировать в отношении упрощения процедур торговли, в 1981 году Питт нашел прямую взаимосвязь между объемом легальной торговли и контрабандой: с увеличением объема законной торговли расходы на контрабанду уменьшались. Это могло произойти вследствие проведения некоторыми странами, имеющими большой объём торговли, политики по снижению расходов в сфере упрощения торговых процедур. В одном из своих последних исследований Фервада (2013) также указывал, что отмывание денег с использованием торговли строго

пропорционально объему торговых потоков. Это отчасти объясняется тем, что контрабандисты используют законную торговлю чтобы скрыть свои незаконные операции, но и отчасти тем, что страны с высоким торговым оборотом, как правило, следуют мерам по упрощению процедур торговли для улучшения своего положения в торговле. В итоге, преступники также получают выгоду от упрощенных процедур и низких затрат на сделки.

Как было указано выше, упрощение процедур торговли может принести пользу как легальной, так и незаконной торговле. Следовательно, чем больше принимается мер по упрощению торговых процедур, тем выше риск использования торговли для отмывания денег. Поэтому необходимо принимать меры по укреплению безопасности торговли или ввести в действие правила по борьбе с отмыванием денег, и в то же самое время следует улучшать показатели упрощения торговли в целях предотвращения отмывания денег с использованием торговли. Соответственно, легализация преступных доходов посредством торговли постепенно превращается в препятствие упрощению торговых процедур.

3.4. Борьба с отмыванием денег в торговле

Для успешной борьбы с отмыванием денег в большинстве стран применяются нормативно-правовые акты. Во многих странах существует соответствующая законодательная база и отмывание денег является отдельным уголовным преступлением в Уголовном кодексе (ФАТФ 2009, с. 12). Тем не менее, многие таможенные службы, правоохранительные органы, подразделения финансовой разведки, налоговые органы и органы банковского надзора не способны идентифицировать это преступление и бороться с отмыванием денег через торговлю, если сравнивать данную функцию этих же служб в их борьбе с другими формами отмывания денег и финансированием терроризма (ФАТФ 2008, с. 1).

Бойри, Пак и Зданович провели важное исследование, целью которого было определить влияние закона о борьбе с отмыванием денег на движение капитала при аномальном ценообразовании в международной торговле в Швейцарии. Они ограничились анализом торговли между Швейцарией и США. В Швейцарии закон о борьбе с легализацией незаконных доходов вступил в силу в 1998 году. Бойри, Пак и Зданович проанализировали данные с 1995 по 2000, чтобы сравнить эффект до и после принятия закона о борьбе с отмыванием денег. По их наблюдениям интересным является тот факт, что отток капитала увеличился в течение 1998-2000 годов после вступления в силу Закона о борьбе с отмыванием денег. По их словам, это произошло потому, что новый закон затрагивал только финансовый сектор экономики. Сектор торговли полностью проигнорирован. Контрабандисты, следовательно, могли легально или нелегально перемещать капитал для отмывания своих незаконных средств.

Фервада (2013, с. 3178) пришел к совершенно неожиданному выводу, противоречащему общему убеждению: чем больше страна борется с отмыванием денег, тем меньше случаев отмывания денег с использованием торговли в ней фиксируется. Такие страны демонстрируют позитивное влияние на процесс отмывания денег посредством торговли в регрессионной модели. Согласно предположениям Фервады, страны со строгим законодательством по борьбе с отмыванием денег чаще имеют дело с легализацией преступных доходов через торговлю. Это может означать, что преступники открыли новый способ отмывания денег с помощью торговых операций с целью избежать строгого законодательства по борьбе с отмыванием денег в финансовом секторе.

Было отмечено, что первичной проблемой в борьбе с отмыванием доходов, полученных преступным путем, является низкий уровень знаний персонала соответствующих органов в области отмывания денег с использованием торговли. Поэтому необходимо заняться обучением именно тех сотрудников, чья работа непосредственно включает в себя борьбу с легализацией денежных средств, полученных преступным путем. Таким образом, необходимо

обучить персонал уметь определять новые каналы в международной торговле, используемые для отмывания денег. Кроме того, чтобы ввести компетентные органы в заблуждение, преступники могут использовать нестандартные методы с применением технических инноваций. Поэтому обмен знаниями играет огромную роль.

Как было подмечено ФАТФ (2006, с. 25), обмен знаниями и информацией между таможенными службами, правоохранными органами, подразделениями финансовой разведки, налоговыми органами, органами банковского надзора часто ограничен определенными обстоятельствами или осуществляется на добровольной, а не на обязательной основе. Мул (2013, с. 452) также утверждает, что успех расследований в значительной степени зависит от того, есть ли у правоохранительных органов возможность получить доступ к данным, необходимым для выявления подозрительных финансовых потоков и преступных доходов. Следовательно, необходимо запустить проекты по обмену информацией, отчетами и данными между такими органами. Кроме того, информация должна предоставляться и зарубежным службам, так как это будет только помогать им в раскрытии преступлений, связанных с отмыванием денег посредством торговли.

Анализируя данные о торговле, мы получаем всё больше информации о злоупотреблениях в международной торговле. Используя новые статистические методики, Зданович (2009, с. 1) демонстрирует, как с помощью оценки данных о международной торговле страны выявить незаконное использование торговли, с тем чтобы уменьшить степень риска, связанный с процессом отмывания денег в торговле. Фервада (2013, с. 3177) также говорит о том, что "... данные о торговле имеет большое значение в объяснении явления отмывания денег с торговой сфере." Таким образом, анализ данных является наиболее полезным инструментом для выявления случаев отмывания денег, связанных с торговлей. Так как меры по борьбе с отмыванием денег не должны вредить или препятствовать реализации мер по упрощению процедур торговли, анализ данных может стать наиболее подходящей методикой.

Выводы

Отмывание денег составляет определённую часть мировой экономики около 2-5% от мирового ВВП. Хотя проблема борьбы с легализацией преступных доходов привлекла внимание мирового сообщества сравнительно недавно, в конце 1980-х годов, нормативно-правовые акты международных организаций, таких как ФАТФ, уже доказали эффективность контроля финансового сектора во многих странах. Подозреваемые в отмывании денег всегда находят новые формы легализации незаконных доходов (Анжер и Хертог 2012, с. 287), поэтому такой способ, как отмывание денег посредством торговли широко применяется в течение последних нескольких лет.

Как известно, упрощение торговых процедур облегчает и гармонизирует международную торговлю, тем самым увеличивая объёмы торговли и снижая затраты. С целью легализировать незаконные доходы преступники часто злоупотребляют упрощёнными и либеральными торговыми процедурами в зонах свободной торговли. Изучив разные методики и подходы к данной проблеме в научной литературе, автор статьи рассмотрел угрозы, связанные с упрощением процедур торговли, которые используются преступниками для отмывания денег. Также автор предпринял попытку найти подходящие меры борьбы с отмыванием денег, что в свою очередь не сможет воспрепятствовать ожидаемым результатам от имплементации упрощённых процедур торговли.

Легализация преступных доходов посредством торговли является важным моментом на этапе обоснования в процессе отмывания денег. Основные методы, применяемые при отмывании денег с использованием торговли, включают в себя следующие: внесение в инвойс

одного и того же товара по несколько раз, перегруз и недогруз товаров, ложное наименование товаров и услуг, фальсификация данных в финансовых счетах. Преступники, как правило, используют законную торговлю для маскировки незаконных торговых операций. Следовательно, существует абсолютная корреляция между законной торговлей и объемом незаконной торговли (Фервада, 2013). Быстрое увеличение объема международной торговли вследствие действий по упрощению процедур торговли, несомненно, увеличивает объем отмывания денег с использованием торговых операций. Исследователи используют несколько методов для подсчета входящих и исходящих потоков капитала вследствие неправильного выставления счетов в международной торговле. Так Зданович (2009) подсчитал, что отток капитала из США составил 7,3%, а приток – 9,77% от общего объема торговли в 2004 году.

В статье также обсуждались и некоторые недостатки в борьбе с отмыванием денег в торговле. Например, сотрудники таможенных и налоговых служб, а также правоохранительных органов обладают достаточно низким уровнем знаний в отношении процесса отмывания денег с использованием торговли, чего не скажешь о их познаниях относительно других способов отмывания денег. Местные и зарубежные службы обмениваются данными и информацией на добровольной основе, в то время как этот обмен должен стать обязательным явлением. Ввиду того, что многие таможенные органы не имеют доступа к данным о торговле других стран, они не знают “справедливых рыночных” цен для выявления завышенных или заниженных цен на товары.

В статье также упоминаются и специально разработанные математические инструменты анализа данных для обнаружения возможных злоупотреблений в торговле (ФАТФ 2006, Зданович 2009, Фервада 2013). Таким образом, основная рекомендация состоит в следующем: на основе таких аналитических инструментов создать постоянно действующее подразделение, которое будет анализировать торговые данные с целью обнаружения незаконной деятельности. Так как знания и обмен информацией оказались полезными в снижении рисков, то между местными и зарубежными властями должен быть разработан эффективный механизм регулярного обмена информацией.

Литература

1. Agarwal, J.D. & Agarwal, A. 2006, “Money Laundering: New Forms of Crime Victimization (Current Trends and Modus Operandi)”, *Finance India*, vol. XX, no.4
2. Argentiero, A, Bagella, M. & Busato, F. 2008, “Money Laundering in a Two Sector Model: Using Theory for Measurement”, *Research Paper Series*, vol. 6, no. 8, Centre for Economic and International Studies
3. Australian Trade Reports and Analysis Centre (AUSTRAC) 2008, “Introduction to money laundering”, viewed on 12 May 2014, http://www.austrac.gov.au/elearning/mod1/mod_1_money_laundering_4.html
4. Buchanan, B. 2004, “Money Laundering – A Global Obstacle”, *Research in International Business and Finance*, vol.18, pp. 115 – 127
5. Buehn, A. & Eichler, S. 2011, “Trade Misinvoicing: The Dark Side of World Trade”, *The World Economy*, pp. 1263 – 1287
6. de Boyrie, M.E., Pak, S.J. & Zdanowicz, J.S. 2005a, “The Impact of Switzerland's Money Laundering Law on Capital Flows through Abnormal Pricing in International Trade”, *Applied Financial Economics*, vol.15, no.4, pp.217-230
7. de Boyrie, M.E., Pak S.J. & Zdanowicz, J.S. 2005b, “Estimating the Magnitude of Capital Flight due to Abnormal Pricing in International Trade: The Russia-USA case”, *Accounting Forum*, vol.29 pp.249–270
8. Deleanu, I. 2013, “The Role of Information for Successful AML Policy”, in B. Unger &

D. van der Linde (eds), *Research handbook on money laundering*, Edward Elgar, UK, pp. 462 – 473

9. Engman, M. 2005, “The Economic Impact of Trade Facilitation”, *OECD Trade Policy Papers*, no.21, OECD Publishing

10. Ferwerda, J. Kattenberg, M. Chang, H. Unger, B. Groot, L. & Bikker, J.A. 2013, “Gravity models of trade-based money laundering”, *Applied Economics*, vol. 45, no.22, pp.3170 – 3182

11. Financial Action Task Force (FATF) 2006, “*Trade Based Money Laundering*”, viewed on 12 May 2014, www.fatf-gafi.org

12. Financial Action Task Force (FATF) 2008, “*Best Practice Paper on Trade Based Money Laundering*”, viewed on 12 May 2014, www.fatf-gafi.org

13. Financial Action Task Force (FATF) 2009, “*Money Laundering Awareness Handbook for Tax Examiners and Tax Auditors*”, viewed on 12 May 2014, www.fatf-gafi.org

14. Financial Action Task Force (FATF) 2010, “*Money Laundering Vulnerabilities of Free Trade Zones*”, viewed on 12 May 2014, www.fatf-gafi.org

15. Gnutzmann, H. McCarthy, K.G. & Unger, B. 2010, “*Dancing with the Devil: Country Size and the Incentive to Tolerate Money Laundering*”, vol.30, pp. 244 – 252

16. Koningsveld, J. von 2013, “Money Laundering-rethinking the Stages of the Money Laundering Process to Make Enforcement More Effective”, in B. Unger, & D. van der Linde (eds), *Research handbook on money laundering*, Edward Elgar, UK, pp. 435 – 451

17. Kumar, V.A. 2012, “Money Laundering: Concept, Significance and its Impact”, *European Journal of Business and Management*, vol.4, no.2, pp.113 – 119

18. Moïse, E., Orliac, T. & Minor, P. 2011, “Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs”, *OECD Trade Policy Working Papers*, no. 118, OECD Publishing

19. Moulette, P. 2000, “Money laundering: staying ahead of the latest”, *OECD Observer*, no 220.

Muhl, B. 2013, “Access by law enforcement agencies for financial data”, in B. Unger, & D. van der Linde D (eds), *Research handbook on money laundering*, Edward Elgar, UK, pp. 452 – 461

20. Ogbodo, U.K. & Mieseigha, E.G. 2013, “The Economic Implications of Money Laundering in Nigeria International”, *Journal of Academic Research in Accounting, Finance and Management Sciences*, vol.3, no.4, pp. 170 – 184

21. Pitt, M.M. 1981, “Smuggling and price disparity”, *Journal of International Economics*, vol.11, pp.447 – 458

22. Quirk, P.J. 1996, “Macroeconomic Implications of Money Laundering”, *IMF Working Paper*, 96/66, pp. 1 – 33

23. Schneider, F. & Windischbauer, U. 2008, “Money Laundering: Some Facts”, *European Journal of Law and Economics*, vol.26, no.3, pp. 387 – 404

24. Schneider, F. 2008, “Money Laundering and Financial Means of Organized Crime: Some Preliminary Empirical Findings”, *Global Business and Economics Review*, Inderscience Enterprises Ltd, vol. 10, no.3, pp. 309 – 330

25. Spence, M.D. & Karingi S.N. 2011, “Impact of Trade Facilitation Mechanisms on Export Competitiveness in Africa”, *African Trade Policy Centre* No 85

26. Sproat, P.A. 2007, “An evaluation of the UK’s anti-money laundering and asset recovery regime”, *Crime Law and Social Change*, vol.47, pp. 169 – 184

27. Unger, B. & den Hertog, J. 2012, “Water Always Finds its Way – Identifying New Forms of Money Laundering”, *Crime Law and Social Change*, vol.57 no.1, pp. 287 – 304

28. Unger, B. 2009, “Money Laundering – A Newly Emerging Topic on the International Agenda”, *Review of Law and Economics*, vol.5, no.2, pp. 807 – 819

29. Vlcek, W. 2010, “Money Laundering Prevention and Small State Development: Insights from the Case of the Bahamas”, *Commonwealth & Comparative Politics*, vol.48, no.3, pp. 373 – 391

30. Walker, J. 1999, “How Big is Global Money Laundering?”, *Journal of Money Laundering*

Control, vol.3, no.1, pp. 25 – 37

31. Wilson, J.S., Mann, C.L. & Otsuki, T. 2004, “Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective”, *World Bank Policy Research Working Paper* 3224

32. World Trade Organization (WTO) 2013, “*World Trade Report 2013*”, viewed on 12 May 2014, http://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr13_e.htm

33. Zdanowicz, J.S. 2009, “Trade-based Money Laundering and Terrorist Financing”, *Review of Law and Economics*, vol.5, pp.855 – 78

34. Zdanowicz, J.S. 2004, “*U.S. trade with the world and Al Qaeda watch list countries – 2001: An estimate of money moved out of and into the US due to suspicious pricing in international trade*”, viewed on 12 May 2014, <http://business.fiu.edu/pdf/PrintJun2007/tfml.pdf>

РАЗДЕЛ 2 – СТРАНИЧКА МОЛОДОГО УЧЕНОГО

JEL Classification: H26, H71

**ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ВНЕДРЕНИЯ МЕХАНИЗМА
КОНТРОЛЯ ТРАНСФЕРТНОГО ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ И
СИСТЕМЫ ОТЧЕТНОСТИ: ОПЫТ УКРАИНЫ**

Елена РЯБИЧ

Университет таможенного дела и финансов, Украина

E-mail: riabych@i.ua

Елена ВАКУЛЬЧИК

Университет таможенного дела и финансов, Украина

E-mail: elvak@mail.ru

Аннотация

Данная статья была презентована на 10-ой ежегодной конференции ПИКАРД Всемирной таможенной организации (в рамках “Молодежного форума”) 8-10 сентября 2015, Баку, Республика Азербайджан.

В большинстве стран мира с целью избежания спекуляции с ценами между связанными лицами и предотвращения уклонения бизнеса от уплаты налогов были разработаны и утверждены на законодательном уровне правила трансфертного ценообразования. В 2013 году в Украине сделаны первые шаги в направлении введения системы государственного регулирования в сфере трансфертного ценообразования. Этот вопрос является одним из ключевых в области управления налоговыми рисками для международных компаний, поскольку объем внутригрупповых операций и их разнообразие постоянно увеличиваются.

Актуальность тематики статьи заключается в том, что осуществление процессов контроля над трансфертным ценообразованием, необходимость которого вызвана распространением применения механизма трансфертных цен при осуществлении экспортно-импортных операций, сопровождается наличием ряда проблемных вопросов, требующих исследования и корректировки.

Целью данной работы является исследование особенностей процесса контроля над трансфертным ценообразованием и специфики отчетности субъектов внешнеэкономической деятельности о контролируемых операциях, выявление проблемных вопросов и разработка предложений.

В статье рассмотрена сущность трансфертного ценообразования и механизма контроля над такими операциями. Высказано взгляды авторов относительно особенностей внедрения данного механизма в Украине, проанализированы имеющиеся в этой сфере проблемы и даны рекомендации по совершенствованию механизма контроля. Исследована существующая система отчетности по контролируемым операциям, описаны недостатки предложенного к подаче отчета, разработаны пути его совершенствования.

Для освещения выбранной тематики использовались общенаучные методы исследования, а именно: анализ, синтез, сравнение, обобщение. Из числа специфических методов экономического исследования были использованы экономико-статистические и экономико-аналитические методы для подготовки таблиц и схем.

Выражаем благодарность организаторам и участникам конференции ПИКАРД 2015 за обсуждение и высказанные взгляды по данной тематике, что стало основой для написания статьи.

Ключевые слова: трансфертное ценообразование, контролируемые операции, налогообложение, отчетность, субъекты внешнеэкономической деятельности.

Введение

В большинстве стран мира с целью избежания спекуляции с ценами между связанными лицами и предотвращения уклонения бизнеса от уплаты налогов были разработаны и утверждены на законодательном уровне правила трансфертного ценообразования.

Механизмы регулирования трансфертного ценообразования направлены, прежде всего, на то, чтобы передающая (трансфертная) цена соответствовала рыночной цене, сложившейся на открытом рынке между независимыми лицами. В таком случае налогоплательщики должны уплатить налоги там, где доход является экономически обоснованным, но при этом не вынуждены менять цены или условия ведения своего бизнеса.

В 2013 году в Украине сделаны первые шаги в направлении введения системы государственного регулирования в сфере трансфертного ценообразования. Вопрос трансфертного ценообразования является одним из ключевых в области управления налоговыми рисками для международных компаний, поскольку объем внутригрупповых операций и их разнообразие постоянно увеличиваются.

Актуальность тематики статьи заключается в том, что осуществление процессов контроля над трансфертным ценообразованием, необходимость которого вызвана распространением применения механизма трансфертных цен при осуществлении экспортно-импортных операций, требует получения контролирующими органами полной, целесообразной, правдивой информации о подробностях таких операций, что осуществляется через отчетность субъектов экономической деятельности.

Целью данной работы является исследование особенностей процесса контроля над трансфертным ценообразованием, его информационного обеспечения и специфики отчетности субъектов внешнеэкономической деятельности о контролируемых операциях.

С целью установления принципов государственного контроля над трансфертным ценообразованием в Украине был принят ряд нормативных актов. Однако во введенной системе контроля присутствует ряд проблемных вопросов, которые были систематизированы в ходе проведения исследования.

1. Сущность и особенности трансфертного ценообразования

Совершенствование форм консолидации капитала, развитие корпоративного законодательства и телекоммуникационных технологий в США и Западной Европе 20-30-х годов привели к созданию транснациональных корпораций и, как следствие, развитию внутрихозяйственного ценообразования на продукцию, которая движется между подразделениями предприятия. Этот феномен получил название трансфертного ценообразования.

Основанием для использования фирмами механизма трансфертного ценообразования являются следующие принципы, которые лежат в его основе, а именно:

- максимизация прибыли для корпорации в целом;
- минимизация налогов, уплачиваемая корпорацией в целом;
- минимизация таможенных платежей;
- усовершенствование системы контроля материнской компанией финансовых потоков филиалов;

- предоставление менеджменту всех уровней (как национального, так и международного) одинаковых условий для установления и поддержания таких цен, которые бы обеспечивали рентабельность филиалов и благосклонное отношение потребителей.

Трансфертное ценообразование стало предметом изучения и воздействия со стороны государства с того момента, когда плательщики изобрели способы минимизации своих налоговых обязательств с помощью трансфертных цен.

Сегодня на законодательном уровне вопрос трансфертного ценообразования урегулирован во многих государствах, в частности странах Америки: США и Канаде; развитых странах Европы: Великобритании, Франции, Германии; странах СНГ: Российской Федерации, Республике Казахстан и других. Кроме того, в рамках Организации экономического сотрудничества и развития разработан ряд документов в данной сфере, которыми руководствуется большинство государств. Ориентация Украины на международный опыт и потребность в покрытии значительного дефицита бюджета требует государственного регулирования трансфертного ценообразования, что должно стать одним из эффективных способов пополнения государственной казны.

В украинском законодательстве под трансфертным ценообразованием понимают систему определения обычной цены товаров и/или результатов работ (услуг) в операциях, признаваемых контролируруемыми.

Сейчас достаточно остро стоит проблема искусственного создания финансовых потоков между предприятиями, входящими в состав одной транснациональной корпорации или промышленно-финансовой группы, что позволяет участникам таких сделок аккумулировать значительные финансовые ресурсы, минимизируя налоговые обязательства.

Так, существует три наиболее распространенных типа операций, которые имеют в своей основе трансфертные цены и приводят к занижению налоговых обязательств:

1. Украинские предприятия, которые входят в торгово-промышленные группы, экспортируют изготовленную продукцию связанным лицам, находящимся в юрисдикциях с низким уровнем налогообложения (в частности, Кипр, Люксембург, Швейцария), по ценам, близким к себестоимости, а те, в свою очередь, реализует ее покупателям по рыночным ценам. Таким образом, большая часть прибыли от реализации остается за рубежом, Украина в полной мере не получает налоги, а выручка в иностранной валюте не попадает в национальную банковскую систему. Такой тип операций является наиболее распространенным, схематическое их изображение представлено на рисунке 1.

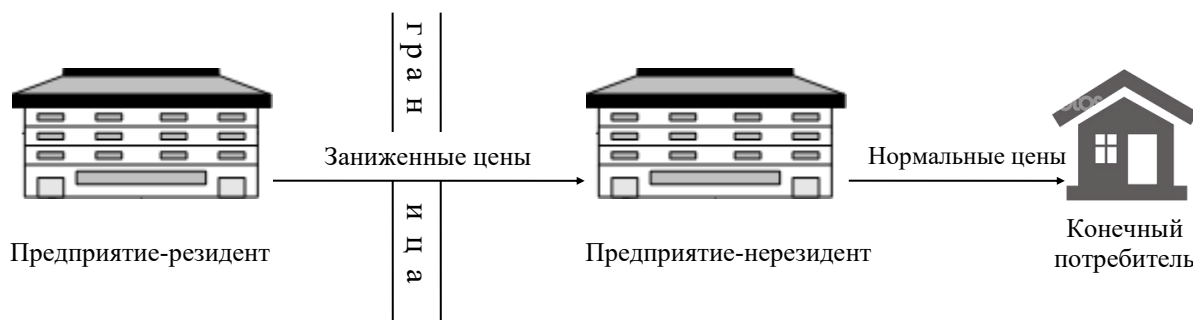


Рис. 1. Схема операций с использованием трансфертного ценообразования

2. Дистрибьюторы международных компаний осуществляют ввоз на территорию Украины продукции иностранных производителей, завышая их цену, что, в свою очередь, уменьшает прибыль украинской фирмы от перепродажи таких товаров отечественным покупателям, а значит - сумму налогов, подлежащих уплате в бюджет. Разница, которая при

этом образуется, оседает в стране, с которой пришла такая поставка. К наиболее рисковым, с точки зрения проведения таких операций, относятся импортеры автомобилей, промышленного оборудования, бытовой химии, лекарств, одежды и других подобных товаров.

3. Применение трансфертных цен в операциях на внутреннем рынке. На первый взгляд они не требуют регулирования, ведь занижение налогового обязательства одной стороной приведет к его завышению другой, то есть сумма недоплаченного налога компенсируется суммой переплаченного. Но это не так. Во-первых, многие украинские предприятия пользуются льготным режимом налогообложения (например, сельское хозяйство), во-вторых, в годы кризиса предприятия накопили значительные налоговые убытки, что позволяет им сейчас не платить налоги. Именно такие компании могут становиться агентами для проведения операций, результатом которых является вывод прибыли из-под налогообложения [1].

По данным Государственной фискальной службы Украины в результате использования трансфертных цен при всех типах операций из-под налогообложения выводится около 100 млрд. грн. ежегодно (при том, что всего в мире с помощью таких схем за год было выведено в оффшоры до \$ 21 трлн.). Это приводит к недополучению Государственным бюджетом Украины почти 20-25 млрд. грн., в том числе, недополучение средств от экспорта ежегодно составляет 6,4 млрд. грн. Объемы вывоза продукции, в частности черных металлов, зерновых и масличных культур, который до сих пор проводился через связанных лиц в оффшорных зонах составляют около 60% [4].

Тему трансфертного ценообразования активно рассматривают в своих работах современные украинские ученые. Весь массив научных разработок по данному вопросу по времени их появления можно разделить на два периода, а именно: до введения механизма регулирования трансфертного ценообразования в Украине и после его введения. При этом большинство разработок относятся к первому периоду.

На сегодня отсутствуют научные разработки, которые бы предоставляли систематизированный перечень проблемных вопросов, возникших в процессе внедрения механизма контроля трансфертного ценообразования в Украине, а также формулировали бы обоснованные методы решения таких проблем и совершенствование системы контроля в целом.

2. Механизмы государственного контроля над операциями с использованием трансфертного ценообразования: проблемные вопросы

С целью установления принципов государственного контроля над трансфертным ценообразованием был принят ряд нормативных актов, в частности Закон Украины «О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины относительно трансфертного ценообразования» [7], а также утвержден порядок оформления отчетов по контролируемым операциям [10], перечень источников информации о рыночных ценах [9], перечень государств, операции с агентами которых будут подлежать проверке [8] и другие акты, имеющие целью предотвращение занижения налогового обязательства по операциям со связанными лицами.

Однако во введенной системе контроля над трансфертным ценообразованием в связи с новизной и недостаточной изученностью темы в Украине присутствует ряд проблемных вопросов.

Новые правила предусматривают оценку и сравнение рентабельности иностранных торговых фирм, выступающих посредниками в реализации украинских товаров, с рентабельностью сопоставимых несвязанных лиц. При этом органы доходов и сборов могут заставить экспортера дополнительно уплатить налог, обнаружив, что его иностранный контрагент получает слишком высокую прибыль по таким операциям. Несовершенство предложения заключается в том, что данные о рентабельности контролирующим органам

будут предоставляться непосредственно экспортерами, что сопровождается риском сокрытия информации о структуре собственности и связанных лицах. С другой стороны, экспортеры остаются незащищенными от нарушения конфиденциальности информации, предоставленной для контроля, ведь в законодательстве отсутствует норма об ответственности органов доходов и сборов за разглашение полученных ими данных.

Еще одним недостатком новой системы является ограниченность подхода к отбору территорий, экспорт в которых автоматически подлежит проверке, ведь наличие гибкой системы налоговых согласований в некоторых странах позволит их резидентам не попасться в зону контроля и продолжить закупки товаров по трансфертным ценам.

На сегодня существует ряд факторов, выступающих определяющими при выборе участниками внешнеэкономической деятельности территорий для проведения операций с использованием трансфертных цен (рис 2).

В нынешнем законодательстве только операции, на которые влияет первая группа факторов, подлежат автоматической проверке. Но следовало бы учитывать тот факт, что постепенная либерализация налогового законодательства нашего государства сокращает возможности для мониторинга сделок с агентами, расположенными на территориях, которые при снижении ставок налога на прибыль в Украине до 16-17% будут выходить из зоны контроля. Таким образом, из перечня подконтрольных государств и территорий может быть исключено Республику Кипр со ставкой определенного выше налога на уровне 12,5%. Хотя для субъектов хозяйствования (в связи с существованием факторов группы II) сделки с резидентами данной страны будут оставаться выгодными, что, вероятно, будет поддерживать дальнейшее функционирование налаженных схем с использованием трансфертных цен.

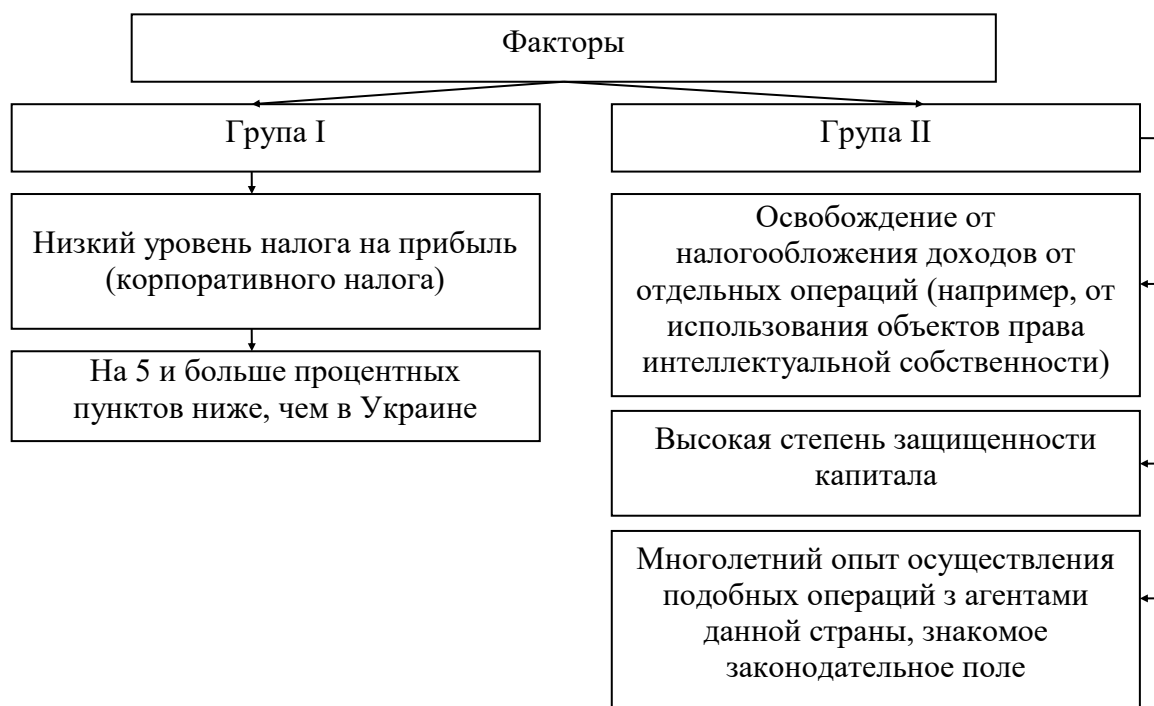


Рис. 2. Факторы отбора участниками внешнеэкономической деятельности территорий для проведения операций с использованием трансфертных цен

Кроме того, в связи с попаданием в данный перечень типичных стран-потребителей украинских товаров (Грузия, Молдова и т.д.), добросовестные экспортеры, осуществляя поставки в них, столкнутся с проблемой прохождения процедуры доказательства несвязанности и риском подвергнуться необоснованному налогообложению. Так, по данным глобального исследования по трансфертному ценообразованию, проведенного в странах Европы компанией Ernst & Young, 47% респондентов сообщили, что проверки государственными органами операций по трансфертному ценообразованию привели к необоснованному налогообложению [12]. То есть, в ходе проведения мониторинга операций контролирующие инстанции признавали трансфертным те цены, которые участники сделки считали такими, которые адекватно отражают условия конкретной поставки, то есть рыночными, это приводило к корректировке налоговых обязательств и начислению дополнительного налога на те доходы, которых в действительности не существовало. Спроектировав иностранный опыт на украинские реалии, можно предположить наличие еще большего числа таких фактов по отношению к отечественным предпринимателям.

Наряду с другими новациями, в сфере государственного контроля появилась необходимость предоставления налогоплательщиками “Отчета о контролируемых операциях”, а по требованию органа доходов и сборов - еще и первичной и другой документации, которыми они могут обосновать соответствие договорных цен по таким поставкам уровню обычных цен. Поэтому одним из ключевых факторов прогнозируемой эффективности нового законодательства в данной области должна выступить готовность налогоплательщиков признать контрагента связанным лицом и раскрыть подробные данные о его финансовой отчетности. Кроме того, дополнительная документация, подлежащая представлению, в зависимости от сложности проведенной контролируемой операции, может включать значительные объемы документов, некоторые из которых, в частности те, которые содержат данные о себестоимости изготовления продукции, составляют коммерческую тайну и в обычных условиях не подлежат обнародованию. Учитывая значительное количество документов и часто несовершенную систему электронного документооборота на предприятиях, введенная норма станет дополнительным бременем для украинских экспортеров.

Вопрос обеспеченности налогоплательщиков необходимым информационным основанием, которое бы позволяло доказать подлинность цен контракта, на современном этапе внедрения международных норм трансфертного ценообразования в украинскую экономику стоит очень остро.

Перечень изданий (информационных источников) для целей трансфертного ценообразования в Украине, утвержденный Кабинетом Министров Украины, достаточно ограничен. При этом абсолютно все источники исходной информации находятся под полным контролем государственных органов, а некоторые из них лишь с большой натяжкой можно назвать коммерческими или специализированными.

В свою очередь, сама рыночная информация в вышеупомянутых источниках также очень часто характеризуется достаточно низким качеством. В подавляющем большинстве источников отсутствуют данные о номенклатуре поставляемых товаров, производителе и качестве продукции, условиях поставки и оплаты, объемах поставки, условиях выполнения обязательств, а также другая информация, что делает невозможным процесс объективного сравнения цен в сопоставимых операциях.

В выше указанном перечне официально утвержденных информационных источников абсолютно отсутствуют международные издания и базы данных (такие как, например, ценовая информация агентств Platts, Argus, 3000Xtra, Cotlook Cotton Quotes, CRU, Bloomberg, Reuters, FMB, FERTECON, международные и национальные базы данных Amadeus, Isis, Orbis, Aida,

Aurelia, Dafne, Dash, Diane, Icarus, Markus, MintGlobal, Odin, Reach, Ruslana, Sabi, Sabina, Saffron и т.д.).

Такой подход чиновников противоречит современным мировым тенденциям, поскольку нарушает ключевые элементы норм материального права о трансфертном ценообразовании, а именно:

- отсутствие приоритета любых источников информации;
- общедоступность и достоверность таких источников;
- возможность использования информации за предыдущие периоды (без ограничений);
- использование на практике налоговыми органами того же арсенала информации, что и налогоплательщиками;
- использование налоговыми органами тех же источников, которыми пользуются налогоплательщики, если первые не докажут наличие более достоверной информации в других (альтернативных) источниках [2].

Имплементация новых стандартов к ведению документации и правил определения цен потребует от налогоплательщиков времени для подготовки квалифицированных кадров, мониторинга трансфертных цен, подготовки программного обеспечения для оптимизации работы, изменения административных процессов предприятия и документооборота.

Обязанность предоставления Отчета в налоговые органы, который должен содержать достаточно много информации, приводит к чрезмерной нагрузке на субъекты хозяйствования, а именно на их работников, которые будут обязаны вести дополнительную документацию. Кроме того, возникает необходимость субъекту хозяйствования привлекать дополнительных работников для данной работы, что связано с дополнительными денежными расходами.

Такие нормы вызывают необходимость увеличения количества сотрудников и со стороны контролирующих органов. Обработка большого количества информации требует и больше времени для изучения и приспособления к правилам дополнительной отчетности. С этой целью время для проверок по регулированию трансфертного ценообразования устанавливается в срок 6 месяцев.

Так как такие проверки предусматривают предоставление всей первичной документации, это закономерно может привести к остановке ведения предпринимательской деятельности или ее значительному усложнению на длительный срок.

3. Анализ недостатков “Отчета о контролируемых операциях” субъектов внешнеэкономической деятельности

Первый опыт украинских предприятий по подготовке и представлению Отчета позволил выявить слабые места и несогласованности имеющейся процедуры (рис. 3).

Одним из проблемных является вопрос детальности пообъектного описания контролируемых операций и возможности их группировки. Исходя из формы Отчета, операцию по каждой позиции следует расписывать отдельно. Однако в одной операции поставки (например, по одной таможенной декларации) может осуществляться продажа сотен и тысяч позиций продукции с различными наименованиями и ценами. Отдельное указание каждой такой позиции как отдельной операции является очень сложным процессом, а существующее программное обеспечение пока не позволяет его автоматизировать. Поэтому целесообразно было бы разрешить в случае поставки товаров с большим количеством товарных позиций осуществлять обобщение их наименования, используя групповое название предметов. Это, с одной стороны, позволит сэкономить усилия субъектов, а с другой, не повлияет на достоверность, ведь сумма контролируемых операций и общая стоимость сделок по Отчету будут отвечать друг другу [6].

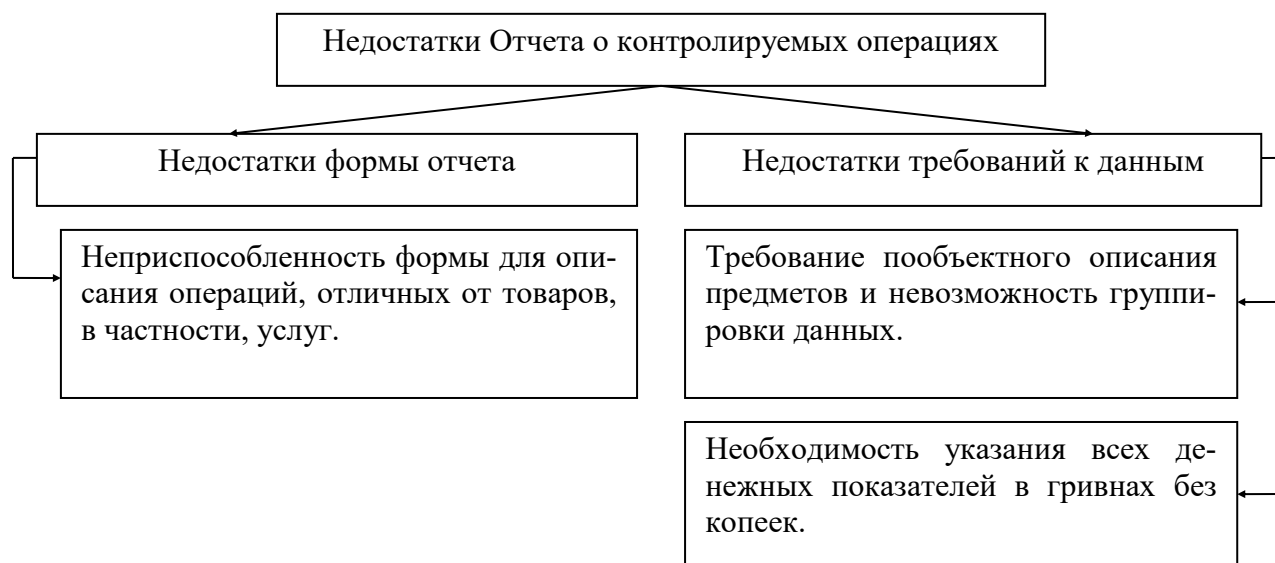


Рис. 3. Недостатки Отчета о контролируемых операциях

Еще одной проблемой является устарелость предлагаемого классификатора для определения единиц измерения и его несоответствие многообразию объектов современных хозяйственных операций. Порядком заполнения Отчета определено, что код единицы измерения предмета операции указывается в соответствии с Классификатором 1997 года [5], который очевидно, несколько устарел. Поэтому при осуществлении таких операций, как, например, предоставление услуг, субъекту не понятно, какой код по классификатору применить. Поэтому стоит усовершенствовать имеющиеся классификаторы, предусмотрев определенные единицы измерения не только для товаров, но и для услуг.

Еще одним проблемным моментом технической стороны составления Отчета стала необходимость указывать все денежные показатели в гривнах без копеек с соответствующим округлением по общеустановленным правилам. В том числе подлежат округлению денежные показатели цены за единицу и курса валют, который использовался при расчетах. Указание в формуле определения общей стоимости операции каждого денежного показателя с соответствующим округлением может приводить к ситуации, когда общая сумма сделки, рассчитанной по формуле, может значительно отличаться от реальной суммы операции согласно первичным документам. В ситуации выполнения требований к округлению плательщиком может возникнуть необходимость дополнительного объяснения контролирующим органам существующих отклонений. При заполнении Отчета с использованием точных данных, то есть с необходимым количеством знаков после запятой, показатели Отчета будут в большей степени соответствовать данным первичных документов. То есть такой способ представления цифровой информации является более рациональным.

Кроме того, для многих предприятий существует проблема использования в Отчете источников информации о рыночных ценах, перечень которых определен Распоряжением Кабинета Министров Украины. Перечень упомянутых источников составлен в виде таблицы, содержащей данные о наименовании источников информации, издатель (держателе интернет-ресурса) и группе товаров, к которой относится этот источник. С наименований источников следует, что все они предоставляют информацию только о товарах. То есть в случае, когда контролируемой является операция по предоставлению услуг, налогоплательщик, который подает Отчет, не может использовать официальные источники информации, поскольку ни один из них, который входит в перечень, не предусматривает определения цены услуги. По

законодательству орган контроля принимает во внимание источники информации, которые использовал налогоплательщик при определении цены контролируемой операции, только в случае, когда они являются официальными. Поскольку официальные источники информации об услугах (и большинства товаров) отсутствуют, налогоплательщики фактически вынуждены использовать другие доступные источники для обоснования уровня цены по сделкам [6].

Эксперты Хорн и Эльберт подчеркивают [11], что в Германии, в отличие от Украины, не существует списков с рыночными ценами, которые могли бы привлекаться для проверки трансфертного ценообразования. В некоторых случаях могут сравниваться цены, которые есть в публичном доступе, например, на сырье, или процентные ставки, которые можно получить с экономических рубрик ежедневных газет или из интернета.

Конечно, и в Украине перечень сейчас неисключительный и позволяет кроме него использовать другие информационные ресурсы. Так, переход на другие методы определения обычной цены, отличные от метода сравнительной неконтролируемой цены, должно сопровождаться поиском публичной информации о показателях финансовой отчетности подобных по виду деятельности предприятий. Особенно учитывая то, что в Украине рынок некоторых товаров очень монополизирован, любое производство является уникальным и исключает возможность для сравнения цен и условий деятельности. Информацию об аналогичных производствах можно получить только в коммерческих базах данных (мировых, европейских), которые являются платными и выходят за пределы смет отечественных предприятий. На фоне сокращения многих производств, штата работников, возложение на такие предприятия дополнительного финансового бремени в виде затрат на внедрение норм трансфертного ценообразования является неуместным и несвоевременным [3].

Выходом могло бы стать получение предприятиями платных услуг от субъектов, которые имеют соответствующие лицензии на пользование коммерческими базами данных, по подготовке аналитической информации на информационный запрос налогоплательщика по ценам на товары, производителям таких товаров, связанным лицам и тому подобное.

Таким образом, при заполнении Отчета субъекты контролируемых операций сталкиваются с большим количеством проблемных вопросов, которые делают невозможным правильное представление информации, которая требуется.

Выводы

Итак, ориентация Украины на международный опыт, потребность в покрытии значительного дефицита бюджета и широкое распространение операций с использованием трансфертных цен требует государственного регулирования данного процесса, что должно стать одним из эффективных способов пополнения государственной казны.

С целью улучшения системы контроля над трансфертным ценообразованием целесообразно усовершенствовать существующее законодательство по данному вопросу, а именно:

- расширить количество критериев для отбора стран, подлежащих контролю, углубив анализ особенностей систем налогообложения и льготных режимов в каждой из таких стран;
- сократить и зафиксировать количество дополнительной документации для направления в контролирующие органы, применив расширенный список только в случае проверок;
- руководствуясь опытом развитых стран, ввести систему поощрений за правильность и полноту представления отчетов;
- ввести ответственность контролирующих органов за разглашение коммерческой тайны и разработать действенные меры для обеспечения ее сохранности.

Для совершенствования системы отчетности по контролируемым операциям необходимо в "Отчете о контролируемых операциях":

- позволить осуществлять обобщение наименования предметов, используя их групповое

название в случае поставки товаров с большим количеством товарных позиций;

- приспособить форму Отчета для возможности представления четкой и точной информации не только о товарах, но и об услугах, в том числе предусмотреть для них определенные единицы измерения и источники информации об обычных ценах;
- ввести в перечень источников информации об обычных ценах международные издания и базы данных, которые были бы более независимыми;
- отменить округления цены и курса операции при определении числовых значений Отчета, что приведет к большему соответствию рассчитанных сумм и данных первичных документов.

Для максимально эффективного выполнения требований законодательства налогоплательщикам стоит:

- в рамках системы управленческого учета ввести ведение учета операций, квалифицируемых как контролируемые, с введением в штат лица - специалиста по трансфертному ценообразованию;
- заранее собирать информацию и готовить документы, которые бы обосновывали соответствие договорных цен контролируемых операций и обычных рыночных цен;
- вести аналитический учет контролируемых операций в разрезе их типов и по каждому контрагенту с указанием в регистрах учета наряду с ценой договора обычной цены, определенной в соответствии с требованиями Налогового кодекса;
- создать реестр связанных лиц, где бы детализировалась информация об условиях связанности и конкретные данные о лице, которые используются при составлении приложений к Отчету о контролируемых операциях.

Литература

1. Вакульчик О.М. Проблеми та особливості впровадження в Україні механізму контролю трансфертного ціноутворення [Електронний ресурс] / О. М. Вакульчик, О. В. Рябич // Вісник Академії митної служби України. – Серія «Економіка». – 2014. – №1(51). – Режим доступу: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe/vamsue_2014_1_4.pdf
2. Готуємося до подання звітності з трансфертного ціноутворення [Електронний ресурс] // Вісник Асоціації. – 2014. – №5. – 41 с. – Режим доступу : http://www.afo.com.ua/doc/ASSOCIATION_NEWSLETTER_06_2014.pdf
3. Гутовська О. Підготовку якісного звіту про контрольовані операції ускладнює закон [Електронний ресурс] / О. Гутовська // Вісник ДФС. – 2014. – №14. – Режим доступу : <http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/6915>
4. Державна фіскальна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua>
5. Класифікатор системи позначень одиниць вимірювання та обліку ДК 011-96: Наказ Дерстандарту України від 09.01.1997, №8 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uazakon.com/big/text262/pg1.htm>
6. Перший звіт комом або по гарячим слідам трансфертної звітності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.km-partners.com/ua/eksklyuziv/992-pershiy-zvit-komom>
7. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо трансфертного ціноутворення : Закон України від 04.07.2013, № 408-VII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/708-18>.
8. Про затвердження переліку держав (територій), у яких ставки податку на прибуток (корпоративний податок) на 5 і більше відсоткових пунктів нижчі, ніж в Україні : розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.12.2013, №1042-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minrd.gov.ua/zakonodavstvo/podatkovye-zakonodavstvo/postanovi-kabinetu-ministr/62993.html>

9. Про затвердження Переліку джерел інформації про ринкові ціни для цілей трансфертного ціноутворення : розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.10.2013, №866-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minrd.gov.ua/zakonodavstvo/podatkov-zakonodavstvo/postanovi-kabinetu-ministr/62893.html>

10. Про затвердження форми та Порядку складання Звіту про контрольовані операції : Наказ Міндоходів від 11.11.13 № 669 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minrd.gov.ua/zakonodavstvo/podatkov-zakonodavstvo/nakazi/62991.html>

11. У питаннях трансфертного ціноутворення у Німеччині прислуховуються до підприємців [Електронний ресурс] // Вісник Міністерства доходів і зборів України. – 2013. - №46. – Режим доступу: http://pfm.in.ua/files/files/pfm_document_52b81962462a7.pdf.

12. Чуфаров І. Як буде застосовуватися закон про трансфертне ціноутворення [Електронний ресурс] / І. Чуфаров // Дзеркало тижня. Україна. – 2013. – 22 серпня. – №30. – Режим доступу : <http://gazeta.dt.ua/finances/yak-bude-zastosovuvatisya-zakon-pro-transfertne-cinoutvorennya-.html>

JEL Classification: F53, O32

ЭЛЕКТРОННАЯ ТАМОЖНЯ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭЛЕКТРОННОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ (УКРАИНСКИЙ ОПЫТ)

Вадим РЯБОЙ

Университет таможенного дела и финансов, Украина

E-mail: ryaboy-vadim@yandex.ua

Аннотация

Данная статья была презентована на 10-ой ежегодной конференции ПИКАРД Всемирной таможенной организации (в рамках “Молодежного форума”) 8-10 сентября 2015, Баку, Республика Азербайджан.

В статье описывается понятие “Электронная таможня”, принятое в Украине, его основные характеристики и функции. Автор дает определение этого понятия и анализирует основные цели “Электронной таможни”, ее правовые основы.

Автор изучает вопросы функционирования и этапы имплементации проекта в Украине, основные проблемы, с которыми столкнулось правительство страны в процессе создания системы “Электронная таможня”. Автор, в частности, утверждает, что основные требования концепции “Электронная таможня” уже реализованы, однако полноценная система еще не функционирует как результат отсутствия “Электронного правительства”, а также эффективной системы обмена электронной информацией между государственными службами. По мнению автора, этот фактор вместе с отсутствием согласованной позиции о механизмах электронного обмена информацией между государственными агентствами, медленным переходом к электронному документообороту, отсутствием удобного доступа к тарифной и статистической информации (по аналогии с европейской системой TARIC), устаревшей законодательной базой, а также вопросом финансирования препятствует дальнейшему развитию проекта “Электронная таможня”.

Вторая часть статьи посвящена анализу передового опыта других стран и перспективам развития проекта в Украине.

В заключение автор подчеркивает, что эффективным способом решения существующих проблем являются изменения в законодательстве, касающиеся электронного документооборота, модернизация локальных сетей и разработка нового программного обеспечения для таможенных целей.

Для более глубокого анализа выбранного предмета изучения использовались общенаучные методы исследования, а именно: анализ, синтез, сравнение, обобщение, а также для создания таблиц такой специфический метод экономического исследования как экономико-аналитический метод.

Ключевые слова: электронная таможня, электронное правительство, электронное декларирование, пересмотренная Киотская конвенция, Украина.

Введение

В условиях современной экономической интеграции стран и стремительного роста экспортно-импортных операций через их границы роль таможенных органов в обеспечении

суверенитета и экономической безопасности страны становится определяющей. Важным аспектом упрощения процедур торговли является внедрение и применение международных конвенций. Пересмотренная Киотская конвенция, к которой присоединилось большинство государств (в том числе и Украина), вступила в силу 3 февраля 2006 года и предусматривает максимальное практическое применение информационных технологий, рассматривает их как один из принципов таможенного оформления, реализация которого будет способствовать упрощению и гармонизации таможенных процедур.

В этой связи в большинстве стран бумажное делопроизводство таможенных органов заменено на электронное. Таможенные органы внедряют системы “единого окна” для предоставления информации, оформления разрешительных и других таможенных документов. Таможни переходят к управлению процессами посредством автоматизированных систем, называемых “электронная таможня”.

1. Понятие концепции “Электронная таможня”

В решениях Европейского Союза “Электронная таможня” является базой для создания “единого окна”, которое обязаны использовать другие ведомства, задействованные в таможенном деле.

Аналогичные задания по внедрению новейших технологий в таможенное дело ставят таможенные администрации многих стран СНГ, Азии и Америки. Они отличаются только сроками реализации и отдельными деталями. Поэтому “Электронная таможня” – это не только программы определенных стран, а будущее мирового таможенного сообщества.

Основными задачами электронной таможни являются:

- автоматизация процессов таможенного контроля и таможенного оформления товаров, предметов и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу;
- обеспечение функционирования системы электронного документооборота;
- обеспечение функционирования системы анализа рисков;
- содействие защите прав интеллектуальной собственности в процессе ВЭД путем ведения соответствующих автоматизированных систем;
- обеспечение информационного взаимодействия таможенной службы с правоохранительными органами и другими органами государственной власти в рамках двусторонних соглашений или общих приказов об обмене информацией;
- формирование банка данных электронной таможни;
- обеспечение информационной безопасности при формировании и функционировании банка данных электронной таможни.

1.1. Концепция “Электронная таможня” в Украине

Украина поэтапно продвигается к созданию современной собственной информационной системы. Постановлением Кабинета Министров Украины от 24 февраля 2003 года № 208 [5] установлено, что одной из приоритетных задач развития информационного общества является предоставление гражданам и юридическим лицам информационных и других услуг посредством электронной информационной системы “Электронное Правительство”, которая обеспечивает информационное взаимодействие органов исполнительной власти между собой, с гражданами и юридическими лицами на основе современных информационных технологий.

Закон Украины “Об электронных документах и электронном документообороте” устанавливает основные организационно-правовые основы электронного документооборота и использования электронных документов.

Сегодня созданы все предпосылки для формирования и развития информационного общества в Украине. Разработана законодательная база, успешно развиваются информационно-

телекоммуникационные технологии, растет парк современных средств вычислительной техники. Этот процесс имеет глобальный характер, неизбежно вхождение и нашей страны в мировое информационное сообщество.

Учитывая задачи, возложенные Президентом и Правительством Украины на таможенную службу, направленные на приближение таможенных правил Украины к мировым нормам и стандартам, Государственной таможенной службой Украины в 2009 году разработана Концепция создания системы “Электронная таможня”.

Целью Концепции является определение стратегии создания многофункциональной комплексной системы “Электронная таможня” на базе Единой автоматизированной информационной системы (далее – ЕАИС) ГТСУ (сейчас ЕАИС ГФСУ) как одного из механизмов обеспечения таможенной безопасности Украины.

“Электронная таможня” как автоматизированная система учета внешнеэкономических операций юридических и физических лиц должна обеспечивать выполнение следующих функций:

- накопление информации о внешнеэкономических операциях юридических и физических лиц в соответствующих базах данных (на центральном и региональном уровнях);
- взаимодействие с другими внешними информационными системами;
- введение информации о возможной внешнеэкономической операции юридического или физического лица непосредственно с первичных документов, включая их оцифрованное изображение;
- хронологическое накопление информации о внешнеэкономических операциях юридических и физических лиц;
- формирование аналитических отчетов об экспортно-импортных операциях страны;
- соблюдение необходимого уровня технической защиты информации.

“Электронная таможня” как информационно-аналитическая система общегосударственного значения должна стать мониторинговой поддержкой в формировании организационного механизма обеспечения управления в таможенном деле, отслеживания динамики соотношений экспортного и импортного потенциала страны и пр.

Ведение справочных систем и формирование баз данных специального назначения должны обеспечить возможность организации информационного обслуживания различных запросов пользователей “Электронной таможни”. Они требуют анализа и обобщения как на государственном, так и на региональном уровнях. Этому должно способствовать создание интегрированных баз данных центрального и регионального уровней, где будут концентрироваться информационные ресурсы “Электронной таможни”.

“Электронная таможня” должна обеспечивать удовлетворение потребностей юридических и физических лиц (как резидентов, так и нерезидентов Украины) в своевременном оформлении документов, представляемых для таможенного оформления, и верификацию внесенных данных.

“Электронная таможня” должна функционировать в режиме реального времени, быть доступной каждому авторизованному пользователю и ориентироваться на использование признанных международных форматов документов, которые подаются к оформлению в электронном виде.

Владельцем “Электронной таможни” является Государственная фискальная служба Украины, которая владеет, пользуется и распоряжается основными структурными компонентами “Электронной таможни”, необходимыми для обеспечения ее функционирования.

1.2. Этапы имплементации проекта в Украине

В течение 2005-2006 годов многие государства приняли программу развития электронной торговли. Например, программа “Электронная Европа” предусматривала превращение стран ЕС в ведущий регион мира по внедрению электронной торговли. Страны-члены ЕС утвердили Решение Совета ЕС по безбумажной среде для таможенных администраций и субъектов международной электронной торговли.

В 2005 году в Украине тоже была начата разработка проекта “Электронная таможня” [2]. В течение четырех лет тогда еще Государственной таможенной службой Украины осуществлялись подготовительные мероприятия по созданию технологической базы для ее функционирования.

Руководство ГТСУ презентовало общественности проект “Электронной таможни” в октябре 2009 года. Начался период непосредственной реализации проекта, завершение которого ожидалось в 2013 году.

В этот же период ГТСУ было инициировано внедрение пилотного проекта по электронному декларированию, во время которого учатся и привыкают к электронному документообороту как должностные лица таможенных органов, так и представители субъектов хозяйствования.

В 2011-2012 годах ГТСУ, будучи отдельной структурой, не в составе Государственной фискальной службы Украины (ГФСУ), что важно, занимала активную позицию по внедрении так называемых унифицированных электронных разрешительных документов (УЭРД). Практически был реализован электронный обмен разрешительными документами с некоторыми министерствами и ведомствами.

В глобальном плане до конца 2012 года должен был заработать не только пилотный проект, а полноценная программа “Электронная таможня” [4].

Рассмотрим подробнее план внедрения “Электронной таможни” согласно Концепции, который был рассчитан на 2007-2013 гг.

Первый этап (2007 год) внедрения “Электронной таможни” в Украине требовал ряда последовательных шагов, направленных на:

- создание законодательной базы для применения информационно-телекоммуникационных технологий во взаимоотношениях как между контрольными органами и участниками ВЭД, так и между самими контролирующими органами, что является необходимым условием для обеспечения бесконфликтного функционирования “Электронной таможни”;
- развитие ведомственной телекоммуникационной сети для передачи данных, видео и интеграцию ее с другими аналогичными сетями органов государственной власти;
- увеличение уровня обеспеченности таможенных органов современными информационно-телекоммуникационными средствами.

На втором этапе (2008-2010 года) предусматривалось [6]:

- создание системы администрирования (в том числе межведомственного) процессов, происходящих во время подготовки, издания, доведение решений (предписаний) и контроля над их соблюдением, что является необходимым условием для минимизации времени прохождения таможенных формальностей (для участников ВЭД) и рационализации действий контролирующих органов;
- внедрение ведомственной нормативно-правовой базы ГТСУ путем создания и информационного наполнения корпоративной базы;
- внедрение системы электронной цифровой подписи (ЭЦП);
- совершенствование программного обеспечения функционирования механизма электронного декларирования (разработка программного обеспечения локального

уровня, что позволит принимать сообщения от субъектов ВЭД как на уровне центральной базы данных (с последующим информированием соответствующего пункта таможенного оформления), так и на уровне непосредственно пункта таможенного оформления) [7];

- выполнение работ по гармонизации документов “Электронной таможни” в соответствии с требованиями Европейского Союза (введение Единого унифицированного документа (SAD));
 - организация совместимости действующей в таможенных органах Украины системы контроля за перемещением грузов с общеевропейской системой NCTS.
- На третьем этапе (2010-2013 года) предусматривалось:
- завершение внедрения системы анализа рисков как составляющей автоматизированной системы таможенного оформления товаров и транспортных средств как на уровне центрального аппарата, так и на уровне таможенного органа (пункта таможенного оформления);
 - внедрение системы электронного документооборота между всеми звеньями системы управления таможенными органами (на уровне: субъект ВЭД – пункт таможенного оформления, пункт таможенного оформления – административное здание таможенного органа, таможенный орган – центральный аппарат ГТСУ).

Как видим, основные требования Концепции были реализованы, однако полноценной системы “Электронной таможни” до сих пор нет как следствие отсутствия “Электронного правительства”: обмен электронной информацией между субъектами государственной власти сведен к минимуму, поэтому и общий проект электронной таможни не может получить дальнейшее развитие.

2. Современное состояние и перспективы развитие проекта

Что же происходит сегодня на самом деле? На каком этапе находится проект “Электронная таможня” в Украине? А имеем следующее: при подготовке пакета документов к подаче в таможенный орган брокер с помощью соответствующих программ формирует только один электронный документ – электронную таможенную декларацию и к ней добавляет сканированные разрешительные документы в формате PDF (рис.1). То есть произошла подмена понятия электронного декларирования на “PDF” – декларирование [3].

Сегодня декларанту поступает только сообщение о начальном этапе принятия электронной декларации и сведения об окончательном варианте ее оформления, не считая запросы инспектора о необходимости представления дополнительного пакета документа.

Почему декларант не имеет возможности видеть все формы контроля сразу при регистрации декларации и планировать свою работу? Ведь на сегодня, например, при оформлении наряда в электронном виде в портах с помощью информационной системы портового сообщества экспедиторы уже видят все формы контроля для определенного контейнера, которые назначает таможня – взвешивание, сканирование, обзор. Аналогичную систему необходимо внедрять и для обычного участника ВЭД, чтобы декларанту приходили сообщения о состоянии дел в каждый конкретно взятый промежуток времени; чтобы декларант в любой момент знал, на каком этапе находится таможенная декларация.

Что же тормозит создание и внедрение действенной системы электронного документооборота и планомерное внедрение безбумажных технологий во всех сферах деятельности таможенной службы Украины?

Во-первых, отсутствие согласованной позиции относительно механизмов внедрения электронного обмена информацией с государственными органами, которые выдают соответствующие разрешительные документы.

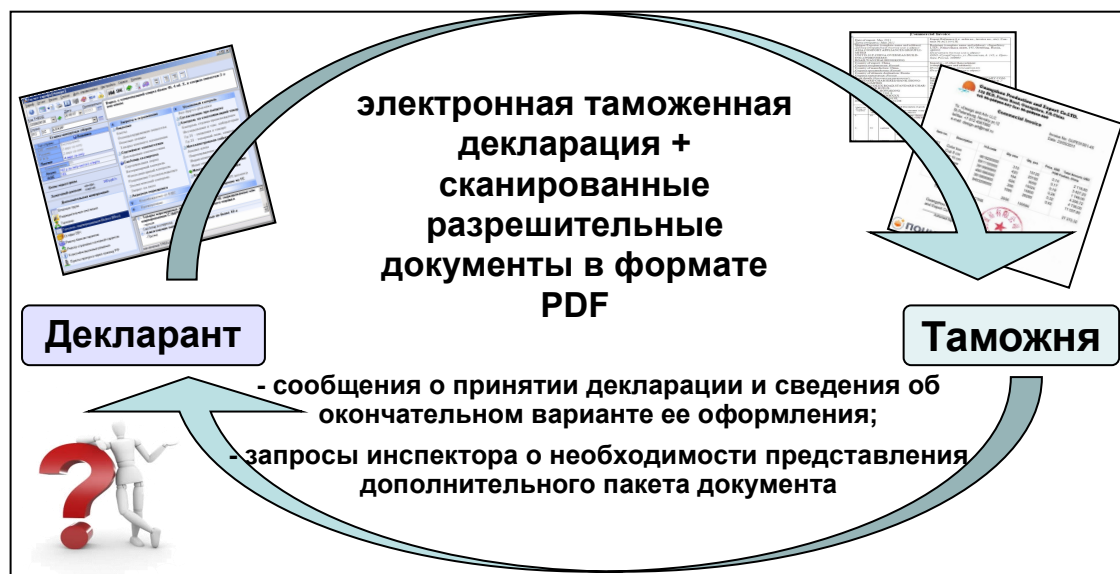


Рис. 1. Процесс электронного декларирования при таможенном оформлении

Во-вторых, вопрос перехода на электронный документооборот и создание единой глобальной системы “электронного правительства” с множеством подсистем, в т.ч. “электронной таможни”.

В-третьих, отсутствие удобного доступа к тарифной и статистической информации (по аналогии с европейской системой TARIC).

В-четвертых, несовершенство законодательства в сфере электронного декларирования и электронного документооборота, ведь действующее законодательство ориентировано на бумажный документооборот.

Также немаловажным моментом, который играет ключевую роль в развитии данного проекта, является финансовая сторона. На его реализацию предусматривалось выделение из госбюджета в 2009-2013 гг. более 1,5 млрд. грн. Но денег так и не нашлось. Лишь в изменениях в госбюджет – 2012, благодаря принятию Таможенного кодекса, было предусмотрено выделение 100 млн. грн. – в 15 раз меньше запланированного. К тому же, принятый кодекс фактически откладывает переход на электронное декларирование до 2017 года: п. 7 раздела XXI гласит: “До 1 января 2017 года допускается предоставление на бумажных носителях документов...” [7].

Вместе с тем именно решение этих проблем, особенно при взаимодействии с другими госорганами, является основой дальнейшего развития не только всего таможенного дела, но и основой “электронного правительства” и немаловажным моментом в преодолении коррупции.

Интересный опыт внедрения электронного документооборота и разработка концепции “электронного правительства” можно наблюдать у наших партнеров из Азербайджана. По Указу Президента в Республике внедряется “электронное правительство”, которое позволит наладить в Азербайджане эффективное взаимодействие в форматах “Государство – Гражданин” (G2C), “Государство – Бизнес” (G2B) и “Государство – Государство” (G2G) (рис.2).

“Электронная таможня” строится внутри “электронного правительства” и в рамках сотрудничества “таможня-бизнес” для осуществления некоторых видов таможенной деятельности в режиме 24/7.

Для устранения необходимости физического присутствия в таможенных органах участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) был создан “Личный кабинет участника

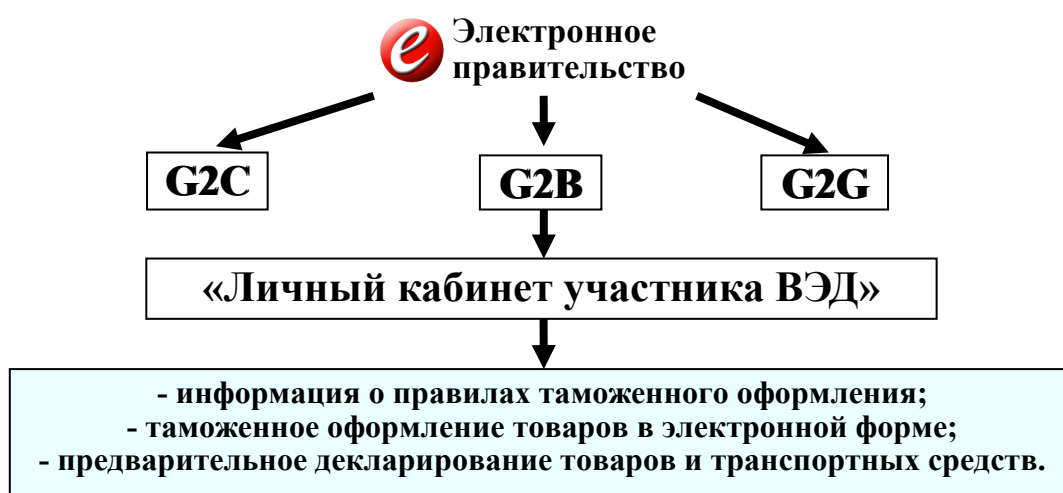


Рис. 2. Электронное правительство Азербайджанской Республики

ВЭД” в интернете на странице ГТК АР. В настоящее время с помощью этого “кабинета” можно проводить следующие операции:

- получить нужную информацию о таможенном оформлении и о правилах таможенного оформления;
- направить заявление о таможенном оформлении товаров и транспортных средств в электронной форме;
- осуществлять предварительное декларирование товаров и транспортных средств и т. д.

Не менее интересный опыт внедрения информационных технологий в таможенное дело можно увидеть в Республике Корея [1]. Модель таможенного администрирования на основе информационных технологий, которыми пользуется корейская таможня, состоит из 4-х элементов:

1.) Стопроцентное электронное таможенное оформление: система позволила освободить участников ВЭД от необходимости посещать таможню лично, обеспечила ускорение таможенных процедур.

Внедрение данной системы дало следующие результаты:

- полностью автоматизированное, круглосуточное таможенное оформление;
- сокращение продолжительности таможенного оформления: 1,5 дня для импортных операций и 1,5 часа для экспортных;
- сокращение расходов на 2,5 млрд. долл. в год;
- развитие отечественной индустрии информационных технологий.

Таможенная служба Кореи создала интернет-портал таможенного оформления, который требует еще меньше затрат, кроме того, он удобней, чем система электронного обмена данными.

2.) Система “единого окна”, которая обеспечивает оказание разнообразных услуг: от заполнения декларации до оформления заявок на проверку соблюдения требований, отслеживания прохождения документов и уведомления о результатах. Благодаря применению этой системы корейская таможня стала одним из лидеров в развитии таможенных информационных технологий.

3.) Система отслеживания местоположения грузов считается лучшей в деле организации управления снабжением в соответствии с рекомендациями ВТамО. Набрав номера грузов, коносамента или контейнера в поисковой форме на мобильном телефоне, планшете или ПК, клиенты могут проверить состояние партии товара на каждой стадии: разгрузка, перевозка, хранение и таможенное оформление.

4.) Таможенная база данных – это полноценная система управления рисками, основанная на всеобщей информатизации таможенного оформления и системы обработки грузов. Таможенная база данных представляет собой передовую систему управления рисками (далее – СУР), выявляющая факторы риска в таможенном деле посредством анализа интегрированных баз данных, связывающих внешние и внутренние источники информации в режиме реального времени. Таможенная база данных, благодаря использованию научно обоснованных методов СУР, является мощным средством борьбы с уклонением от уплаты таможенных платежей и контрабандой.

Соответственно, необходимо продолжать сотрудничать с нашими партнерами из таможенных администраций разных стран мира с целью обмена опытом и способами упрощения и гармонизации таможенных процедур.

Выводы

Следовательно, мы можем утверждать, что система “Электронной таможни” является важным фактором регулирования внешнеэкономических связей.

Электронное декларирование товаров, независимо от заявленного режима, – это многократное сокращение временных рамок, возможность обмениваться с таможней информацией относительно груза.

Но система “Электронная таможня” является еще недостаточно совершенной. В настоящее время существуют такие проблемы как переход к применению единых стандартов в области таможенного дела, несовершенство законодательства в сфере электронного декларирования, неготовность некоторых министерств и ведомств к переходу на полномасштабный электронный документооборот.

Пути решения проблем является внесение изменений в законодательство в сфере электронного документооборота, модернизация локальных сетей, разработка нового программного обеспечения для таможенных целей.

Литература

1. Таможенная служба Республики Кореи: бюллетень / Ткаченко И. Е., Киляшова А. В., Сушко О. Г. – М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2010. – 20 с.
2. Винник К. В. Использование системы “Электронная таможня” [Электронный ресурс] / К.В. Винник. – Режим доступа: <http://conf-cv.at.ua/forum/143-1514-1>.
3. Информация, предоставленная отделом организации таможенного контроля и оформления при прохождении практики в Одесской таможни [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docviewer.yandex.ua>
4. Ликарчук К. И. Электронная таможня в Украине – реальность [Электронный ресурс] / К. И. Ликарчук. – Режим доступа: <http://www.pravda.com.ua/rus/columns/2015/07/17/7074798/?attempt=2>
5. Распоряжение Кабинета Министров Украины от 24 февраля 2003 года № 208 “О мерах по созданию электронной информационной системы “Электронное Правительство” [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MI030104.html.
6. Таможенные информационные технологии: учебное пособие / [под ред. П. В. Пашка]. – М.: Знание, 2011. – 391 с.
7. Таможенный кодекс Украины. Закон от 13.03.2012 № 4 495-VI [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

JEL Classification: F53, K33

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОПЕРАТОР: ПРИЧИНЫ НЕДОВОЛЬСТВА СТАТУСОМ В УКРАИНЕ И ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ УСЛОВИЙ

Марьяна ГОМЕНЮК

Университет таможенного дела и финансов, Украина

E-mail: homenuikmariana@gmail.com

Аннотация

Данная статья была представлена на 10-ой ежегодной конференции Всемирной таможенной организации ПИКАРД (в рамках “Молодежного форума”) 8-10 сентября 2015 года, Баку, Республика Азербайджан.

С внедрением нового Таможенного кодекса Украины впервые было введено понятие уполномоченного экономического оператора (УЭО), но практическая сторона до сих пор не реализована. Поэтому, автор анализирует международный опыт внедрения института УЭО, подчеркивая, что основные характеристики УЭО определяются Международной конвенцией об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция).

Автор также подчеркивает актуальность темы, которая связана с существующими неясностями в таможенном законодательстве и трудностями с получением статуса УЭО.

В статье рассматриваются основные условия, необходимые для получения сертификата УЭО. Проанализированы три типа сертификатов УЭО (сертификат на упрощение таможенных процедур; сертификат надежности и безопасности; сертификат на упрощение таможенных процедур, а также надежности и безопасности) вместе с упрощениями, предусмотренными для УЭО в зависимости от типа сертификата; перечислены основания для приостановления и аннулирования любого вида свидетельства УЭО.

Автор также анализирует основные препятствия в получении статуса УЭО в Украине, в частности: существующие бланки заявлений и сертификатов, сама процедура выдачи сертификата, вопросник, касающийся различных областей предпринимательской деятельности, отсутствие надлежащих механизмов для обеспечения конфиденциальности предоставленной информации, практическая реализация специальных упрощений.

Для более детального изучения данного предмета были использованы следующие общенаучные методы исследования: анализ, синтез, сравнение, обобщение, индукция, дедукция.

В заключение автор дает рекомендации, касающиеся способов привлечения предприятий к получению статуса УЭО, так как это означает переход на новые принципы безопасной международной торговли, а также знаменует собой начало принципиально нового подхода к методам работы и взаимодействия таможенных администраций и деловых кругов.

Ключевые слова: уполномоченный экономический оператор, Таможенный кодекс Украины, сертификат УЭО, упрощения, таможенные процедуры.

Введение

Введение института уполномоченного экономического оператора как формы государственно-частного партнерства стало интересным новшеством в таможенном законодательстве Украины. Впервые в Украине этот термин начали использовать 1 июня 2012 года, когда вступил в силу Таможенный кодекс Украины от 13.03.2012 г. № 4495-VI. Основные цели нововведения заключаются в развитии полноценной системы взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД, ускорении и упрощении таможенных процедур, а также приведении национального законодательства в соответствие с нормами международного права.

Кроме того, введение указанного института является одним из приоритетных заданий реформирования Государственной таможенной службы Украины, что прямо предусмотрено Концепцией реформирования деятельности таможенной службы Украины “Лицом к людям” (укр. “Обличчям до людей”) от 29.10.2010 года.

Актуальность данной темы состоит в том, что в настоящее время получить статус экономического оператора не представляется возможным в силу некоторых причин. Они будут указаны далее. Поэтому одним из приоритетных направлений усовершенствования таможенного права есть изучение данного института с учетом норм, правил и принципов, которые и регулируют институт УЭО.

1. Появление УЭО на международном уровне

Известно, что возможность введения института уполномоченного экономического оператора впервые была очерчена на международном уровне в Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция) [4] путем установления специальных процедур для “уполномоченных лиц”. На основе этих правил была разработана более подробная концепция “Уполномоченных экономических операторов”, которая закрепились в системе Рамочных стандартов по обеспечению безопасности и содействию глобальной торговле (SAFE) [8], утвержденной 23 июня 2005 года Всемирной таможенной организацией.

Согласно определению, данному в Рамочных стандартах ВТамО, уполномоченный экономический оператор – это любое юридическое лицо, вовлеченное в международное движение товаров и признанное национальным таможенным органом или от его имени как соответствующее стандартам безопасности ВТамО или аналогичной системы поставок. Под категорию УЭО, в частности, попадают производители, импортеры, экспортеры, брокеры, перевозчики, консолидаторы, торговые посредники, операторы портов, аэропортов и терминалов, интегрированные операторы, склады и дистрибьюторы.

В рамках программы УЭО таможенные органы должны предоставлять ряд льгот организациям, получившим данный статус, при этом вся работа должна вестись в тесном взаимодействии с представителями сферы торговли. Стандарт 6 Раздела IV Рамочных стандартов безопасности ВТамО поощряет сотрудничество между таможенными органами и участниками торговли с целью обеспечения максимального уровня безопасности и упрощенности. Однако данный стандарт отдает приоритет безопасности, а не упрощенности, что и создает определенную дилемму. В связи с этим ВТамО были разработаны специальные Методические указания по УЭО (изложены в Главе 5 Рамочных стандартов безопасности ВТамО), а также План льгот для УЭО, составленный усилиями частного сектора (бизнеса). Данные льготы предполагают: сокращение количества инспекций и приоритет при проведении инспекций, более мягкие требования в области безопасности и гарантий ускоренный выпуск товаров, а также предварительное оформление, упрощенные процедуры, приоритетное обслуживание в случае чрезвычайных ситуаций и т. д.

Согласно Рамочных стандартов безопасности и облегчения торговли “вторая опора” (которая называется “таможня-бизнес”) включает шесть стандартов, в частности таких, как:

Стандарт 1. – Партнерство: уполномоченные экономические операторы, участвующие в международной цепи поставок товаров, будут проводить самооценку с учетом заранее установленных стандартов безопасности и передовой практики с тем, чтобы их собственные программы и процедуры обеспечивали адекватные гарантии для своих отправок и контейнеров вплоть до того, как они будут выпущены из-под таможенного контроля в пункте назначения.

Стандарт 2. – Безопасность: уполномоченные экономические операторы будут использовать в своей деятельности наиболее эффективные методы обеспечения безопасности.

Стандарт 3. – Уполномочивание: таможенные администрации совместно с представителями торгового сообщества разработают порядок валидации или процедуры аккредитации согласно критериев качества, которые обеспечивают компаниям, имеющим статус уполномоченного экономического оператора, соответствующие стимулы.

Стандарт 4. – Технология: все стороны сохраняют целостность грузов и контейнеров посредством содействия использованию современных технологий.

Стандарт 5. – Коммуникация: таможенная администрация будет регулярно обновлять программу партнерства “таможня – бизнес” с тем, чтобы способствовать внедрению минимальных стандартов безопасности и наиболее эффективных методов обеспечения безопасности цепи поставок товаров.

Стандарт 6. – Облегчение: таможенные администрации будут работать совместно с уполномоченными экономическими операторами для обеспечения максимальной безопасности и облегчения функционирования международной цепи поставок товаров, начинающейся на ее таможенной территории или проходящей через нее.

В соответствии с Приложением 2 Рамочных стандартов ВТамО, в котором описаны технические спецификации ко “второй опоре” под названием “таможня–бизнес”, отношения между таможенными администрациями и предпринимательским сообществом должны основываться на взаимном уважении роли и обязанностей друг друга в этой сфере [6]. Этим приложением детализируются и разъясняются стандарты “второй опоры”.

2. Внедрение УЭО в Украине

Уполномоченный экономический оператор – новое лицо, новый субъект в институте участников внешнеэкономической деятельности. Основной составляющей его статуса является возможность действовать в льготном режиме [1]. Ранее в законодательстве Украины, в частности, регулирующем таможенные вопросы, льготный режим действовал в рамках особых упрощенных процедур, поэтому с этой точки зрения льготы для ряда участников ВЭД так или иначе уже существовали.

Определению правового положения уполномоченного экономического оператора в Украине, а также условиям и порядку предоставления данного статуса и перечню специальных упрощений посвящена Глава 2 Таможенного кодекса Украины [5]. Но четкого и полного определения данного института Таможенный кодекс не дает, устанавливая, что уполномоченным экономическим оператором может быть предприятие, которое обладает совокупностью признаков:

- создано в соответствии с законами Украины;
- отвечает критериям (условиям), установленным для получения соответствующего сертификата;
- имеет полномочия на использование специальных упрощений, устанавливаемых Таможенным кодексом Украины для данных субъектов таможенных правоотношений.

Для получения сертификата УЭО претендент должен отвечать всем условиям, установленным ст. 14 Таможенного кодекса Украины (условия должны быть соблюдены на момент подачи заявления о выдаче сертификата):

1. Срок осуществления внешнеэкономической деятельности должен составлять не менее 3-х лет.
2. Все таможенные платежи и пени должны быть оплачены.
3. Не должно быть задолженности по уплате налоговых платежей, штрафов и пени.
4. Претендент не должен быть привлеченным в течение последних трех лет к административной ответственности за недекларирование товаров и транспортных средств коммерческого назначения; за перемещение и действия, направленные на перемещение товаров и транспортных средств коммерческого назначения через таможенную границу Украины, минуя таможенный контроль; за действия, направленные на незаконное освобождение от уплаты таможенных платежей или уменьшение их размера; а также иные противоправные действия, направленные на уклонение от уплаты таможенных платежей (ст. 472, 482 и 485 Таможенного кодекса Украины).
5. Система учета товаров предприятия-претендента должна быть таковой, чтобы имелась возможность сравнения сведений и документов, предоставляемых таможенным органам при осуществлении таможенного оформления и контроля, со сведениями об осуществлении хозяйственной деятельности и соответствующими документами.
6. У претендента не должно быть непогашенного денежного обязательства, определенного по результатам документальной проверки.
7. Документом, подтверждающим факт получения статуса, является сертификат УЭО, а его наличие подтверждается записью в Едином реестре уполномоченных экономических операторов.

Предприятию, претендующему на статус, в зависимости от заявленного вида могут быть выданы сертификаты УЭО трех видов [11]:

1. Сертификат на упрощение таможенных процедур;
2. Сертификат надежности и безопасности;
3. Сертификат на упрощение таможенных процедур, а также надежности и безопасности.

Перечень упрощений, которые могут быть предоставлены УЭО, зависит от вида выданного ему сертификата (таблица 1).

Обладателю “комбинированного” сертификата предоставляются все перечисленные привилегии.

Основаниями приостановления действия любого вида сертификата УЭО являются:

1. Выявление таможенным органом достоверных сведений и фактов, опровергающих сведения, указанные в анкете самооценки. Срок приостановления действия составляет период до трех месяцев.
2. Подача УЭО заявления о приостановлении действия сертификата. Срок приостановления определяется заявлению, но не может превышать трех месяцев.
3. Образование задолженности, связанной с уплатой таможенных платежей и пени. Срок приостановления составляет период до погашения всей задолженности.
4. Привлечение руководства предприятия – УЭО, его учредителей, акционеров – физических лиц, владеющих контрольным пакетом акций к уголовной ответственности за преступления против собственности, в сфере хозяйственной деятельности и / или в сфере служебной деятельности. Срок приостановления составляет период до вступления в законную силу приговора суда или постановления о прекращении уголовного дела.
5. Возбуждение в отношении заявителя административного производства по делам о

Таблица 1

Специальные упрощения, которые предоставляются предприятию – обладателю того или иного сертификата

Название сертификата	Привилегии
Сертификат надежности и безопасности	<ul style="list-style-type: none"> • уменьшенный объем информации, которую необходимо предоставить таможене для прибытия или выбытия с территории Украины товаров и транспортных средств коммерческого назначения; • временное хранение находящихся под таможенным контролем товаров и транспортных средств коммерческого назначения в помещениях, на открытых и закрытых площадках экономического оператора; • снятие таможенного обеспечения без получения разрешения таможен; • отправка товаров, находящихся в помещениях, на открытых и закрытых площадках экономического оператора, без предъявления их таможенному органу отправки.
Сертификат на упрощение таможенных процедур	<ul style="list-style-type: none"> • осуществление таможенного контроля в первоочередном порядке; • размещение товаров на складе временного хранения закрытого типа без наличия разрешения таможенного органа; • освобождение от предоставления гарантий при осуществлении внутреннего таможенного транзита товаров (кроме подакцизных), если декларирование товаров осуществляется экономическим оператором; • проведение таможенного оформления на объектах экономического оператора; • предоставление одной таможенной декларации, если на протяжении определенного периода времени товары неоднократно ввозятся / вывозятся одним лицом по одному внешнеэкономическому контракту.

правонарушениях, предусмотренных ст. 472, 482 или 485 ТК Украины. Срок приостановления составляет период до вступления постановления о привлечении к административной ответственности в законную силу или решения о прекращении административного производства.

6. Невыполнение требований об обязательном уведомлении таможенного органа об изменениях в сведениях, предоставленных для выдачи сертификата. Срок приостановления – до одного месяца.

7. Образование непогашенного денежного обязательства, определенного по результатам документальной проверки. Срок приостановления – до погашения обязательств в полном объеме.

При наличии оснований таможенный орган приостанавливает действие сертификата и не позднее 5-ти рабочих дней уведомляет об этом УЭО в письменном виде.

Основаниями аннулирования сертификата являются:

1. Подача УЭО письменного заявления о своем исключении из реестра УЭО.

2. Ликвидация юридического лица, являющегося УЭО, в соответствии с законодательством Украины.

3. Вступление в законную силу обвинительного приговора суда в отношении руководства предприятия – УЭО, его учредителей, акционеров – физических лиц, владеющих контрольным пакетом акций, и их осуждение за преступления против собственности, в сфере хозяйственной и / или служебной деятельности.

4. Привлечение должностных лиц УЭО к административной ответственности за правонарушения, предусмотренные ст. 472, 482 или 485 ТК Украины, более чем двух раз в течение одного года.

5. Невыполнение требований об обязательном уведомлении таможенного органа об изменениях в сведениях, предоставленных для выдачи сертификата, и неподача таких сведений в период срока приостановления действия сертификата.

Решение об аннулировании сертификата принимается таможенным органом, выдавшим сертификат, оформляется приказом, который вступает в силу с момента своего издания. Не позднее дня с момента издания приказа его заверенная копия должна быть вручена под расписку руководителю предприятия УЭО или отправлена на адрес предприятия заказным письмом с уведомлением.

3. Проблемы получения статуса УЭО в Украине

Согласно ст. 13 Таможенного кодекса Украины [10] сертификат выдается таможей по месту нахождения предприятия (иначе говоря, таможей, на которой компания аккредитована как субъект ВЭД). На первый взгляд, пакет документов для получения сертификата минимальный: заявление и анкета. Но, во-первых, согласно вышеуказанной статье, формы заявления, анкеты и сертификата, а также порядок его выдачи должны быть утверждены Министерством финансов Украины. К тому же, соответствующие подзаконные акты еще не изданы [7].

Во-вторых, как следует из содержания ст. 13 Таможенного кодекса Украины, в анкете должны быть даны ответы как минимум на 20 вопросов, касающихся различных сфер деятельности предприятия [2]. Но непонятно, в какой форме это необходимо делать: в описательной либо утвердительной (т. е. “да”/“нет”). Кроме того, пока отсутствуют и разъяснения относительно содержания ответов на некоторые вопросы анкеты. Например, для того чтобы получить статус уполномоченного экономического оператора, предприятие обязано иметь определенную систему учета товаров. Но о том, в каком виде должна быть данная система (в бумажной или электронной форме, с использованием специального программного обеспечения и т. д.), нигде не сказано.

Также, учитывая полноту и количество информации, которую нужно указывать в анкете и которая будет проверяться таможей, это можно приравнять к полноценному таможенному аудиту. При этом стоило бы установить соответствующие механизмы обеспечения конфиденциальности такой информации, что тоже не предусмотрено [3].

Не совсем логичными и точными являются и специальные упрощения, предоставляемые уполномоченному экономическому оператору. Механизм применения таможенных процедур для реализации специальных упрощений весьма поверхностный. К примеру, владелец сертификата УЭО относительно надежности и безопасности сможет подавать меньший объем информации, которую необходимо предоставить таможе для прибытия или выбытия с территории Украины товаров и транспортных средств коммерческого назначения, но по Таможенному кодексу не предусмотрено подавать короткие ввозные / вывозные декларации, или не указано минимальные рамки подачи такой информации.

Что касается владельца второго сертификата на упрощение таможенных процедур, то

там осуществление таможенного контроля в первоочередном порядке невозможно, поскольку с внедрением электронного декларирования все субъекты ВЭД проходят таможенный контроль в порядке общей очереди. А отдельных полос, предназначенных специально для УЭО пока нет [9]. А по поводу предоставления одной таможенной декларации, если на протяжении определенного периода времени товары неоднократно ввозятся / вывозятся одним лицом по одному внешнеэкономическому договору, то в Украине существует периодическая декларация, которая выполняет такую функцию.

Таким образом, даже указанные упрощения не всегда будут предоставлять привилегии УЭО.

Поэтому для привлечения предприятий для получения статуса УЭО необходимо:

- уточнить специальные упрощения, предоставляемые сертификатами;
- обеспечить международный обмен таможенной информацией;
- усовершенствовать инфраструктуру пунктов пропуска для реализации принципа первоочередного и беспрепятственного прохождения УЭО;
- иметь системы регистрации экономических операторов, совместимых со странами, с которыми Украина планирует заключение международных договоров о взаимном признании УЭО.

Выводы

Уполномоченный экономический оператор как новое лицо и как новый субъект в институте участников внешнеэкономической деятельности представляет собой определенную категорию юридических лиц, пользующихся особым доверием таможенной службы и ее органов, с предоставлением возможности использования особых упрощенных процедур для возможности минимизации временных и финансовых затрат на осуществление таможенных операций.

Без сомнения статус уполномоченного экономического оператора способствует улучшению ведения бизнеса, так как дает возможность пользоваться специальными упрощениями. Но до появления первого владельца сертификата УЭО придется решить не один десяток проблем и скорректировать неточности. Очевидно, что специальные упрощения и механизмы их применения на практике еще долго будут совершенствоваться.

В любом случае, введение такого субъекта таможенного права как уполномоченный экономический оператор означает переход на новые принципы безопасной международной торговли, знаменует собой начало принципиально нового подхода к методам работы и взаимодействия таможенных администраций и деловых кругов.

Возможно, наступит то время, когда институт уполномоченных экономических операторов действительно превратится во взаимовыгодное сотрудничество государства и бизнеса. Но на данный момент получение специальных упрощений для уполномоченных экономических операторов имеет много недочетов, которые мы, молодые специалисты, имеем шанс исправить.

Литература

1. Білоус-Осінь Т.І. Процес становлення уповноваженого економічного оператора як суб'єкта митного права: міжнародний досвід [Електронний ресурс] / Т.І. Білоус-Осінь // Адміністративне право і процес. – К.: КНУ ім. Тараса Шевченка, 2014 – Режим доступу: <http://applaw.knu.ua/index.php/holovna/item/300-protses-stanovlennya-upovnovazhenoho-ekonomichnoho-operatora-yak-sub-yekta-mytneho-prava-mizhnarodnyy-dosvid-bilous-osin-t-i>
2. Визначення статусу УЕО в Україні на сучасному етапі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/%C2>

3. Лисовец Т. Получение статуса уполномоченного экономического оператора: о чем молчит Таможенный кодекс [Электронный ресурс] / Т. Лисовец // Юридическая практика. – 24.07.2012. – Режим доступа: <http://splf.ua/ru/publicatsii/poluchenie-statusa-upolnomochennogo-ekonomicheskogo-operatora-o-chem-molchit-tamozhennyy>.
4. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция) от 18 мая 1973 // Официальный вестник Украины. – 2011. – № 71. – С. 727.
5. Новации Таможенного кодекса Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ank.odessa.ua/site/legaladvice.php?aid=29&topid=17&viewid=456>
6. Поэтапная схема установления доверительных партнерских отношений: уполномоченный экономический оператор [Электронный ресурс] // Практическое руководство по упрощению процедур торговли ЕЭК ООН. – Режим доступа: <http://tfig.unece.org/RUS/contents/authorized-economic-operators.htm>.
7. Прус Л. Р. Проблеми практичної реалізації інституту уповноважених економічних операторів в Україні [Електронний ресурс] / Л. Р. Прус // Митна безпека. – 2012. – № 1–2. – С. 19–24. – Режим доступу: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/13001/%C>.
8. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли: Совет таможенного сотрудничества, Резолюция от 1 июня 2005 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/976_003.
9. Статус уполномоченного экономического оператора в Украине [Электронный ресурс] // Юрист & Закон: аналитическое издание. – Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/EA003293.html.
10. Таможенный кодекс Украины от 13.03.2012 № 4495-VI [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
11. Экономический оператор: кто он? [Электронный ресурс] // “Независимый аудитор”. – 2013. – №2 (13). – Режим доступа: http://n-auditor.com.ua/ru/component/na_archive/184?view=material.

JEL Classification: H30, F53, F60

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ТАРИФНЫХ ПРЕФЕРЕНЦИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В РАМКАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Андрей НИКОЛАЕВ

*Институт международного бизнеса и права Национального исследовательского
университета ИТМО, Санкт-Петербург, Российская Федерация*

E-mail: nikand951@gmail.com

Аннотация

Данная статья была презентована на 10-ой ежегодной конференции ПИКАРД Всемирной таможенной организации (в рамках “Молодежного форума”) 8-10 сентября 2015, Баку, Республика Азербайджан.

Автором статьи проанализированы основные характеристики существующих тарифных преференций в Российской Федерации как страны-члена Евразийского экономического союза. Акцентировано на правовых основах применения тарифных преференций, которые включают международные нормы (положения Всемирной торговой организации касательно соглашений о свободной торговле, правила Киотской конвенции, резолюции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию) и региональные соглашения (Евразийский экономический союз).

Проанализированы виды преференций в Евразийском экономическом союзе, а также преференции, предоставляемые торговым партнерам Российской Федерации. В частности, автор подчеркивает, что преференции способствовали росту внешнеторговых отношений России с Аргентиной, Сербией и Бразилией.

Рассмотрены конфликтные ситуации в отношении существующей системы тарифных преференций, а также различные сценарии применения мер нетарифного регулирования, использование которых делает доступ отдельных товаров на рынок невозможным, даже несмотря на действующий льготный режим.

В заключение автор предлагает способы усовершенствования системы тарифных преференций Евразийского экономического союза, а именно: с помощью разработки новой схемы тарифных преференций с учетом международных обязательств и мирового опыта, уточнения товарной номенклатуры, размеров и механизмов предоставления льгот и отказа от них, включение в список преференций сельскохозяйственной техники для развития отечественного сельского хозяйства.

При изучении вопроса применения тарифных преференций использовались общенаучные методы исследования, а именно: анализ, синтез, сравнение, обобщение. Из числа специфических методов экономического исследования были использованы экономико-статистические и экономико-аналитические методы для подготовки таблиц, схем и диаграмм.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, Таможенный союз, Российская Федерация, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Китайская Народная Республика, Республика Аргентина, Бразилия, Сербия, система тарифных преференций, преференциальный режим, развивающиеся страны, наименее развитые страны, таможенная политика, товарооборот, международная торговля.

Введение

Тарифные преференции являются одним из способов ведения таможенно-тарифной политики государства. Сегодня в связи с усложнением международных связей и политическими противоречиями, тарифные преференции становятся инструментом, находящимся в сильной зависимости от политических факторов. Однако такая негативная тенденция не может быть проигнорирована, так как это противоречит нормам Всемирной торговой организации касательно соглашений о свободной торговле.

1. Нормативно-правовая база предоставления тарифных преференций

Традиционно преференции предоставлялись определенным странам на определенные виды товаров. Правовой основой определения страны происхождения товаров являются Киотская конвенция, резолюции 21, 24 и резолюция 96 IV Сессии Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). Система имеет односторонний характер: развитые страны снижают или отменяют свои ввозные пошлины для товаров из развивающихся стран, но на гибкой основе схему предоставляемых таможенных льгот каждая развитая страна определяет добровольно и самостоятельно (рис. 1).



Рис. 1. Нормативно-правовая база предоставления тарифных преференций

Международная система тарифных преференций возникла во второй половине 20-го века, и в настоящее время она используется всеми членами ВТО. Среди основных пользователей – и высокоразвитые, и наименее развитые страны. По данным Всемирного банка и Организации Объединенных Наций, их число постоянно растет.

С 1 января 2015 года вступил в силу Договор о Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС), членами которого на сегодняшний момент являются Российская Федерация, Республика Казахстан, Республика Беларусь и Республика Армения [1]. Переход к более сложной форме интеграции определяет необходимость внесения изменений в таможенное законодательство Таможенного союза, в том числе по вопросам предоставления льготных условий помещения товаров под таможенные процедуры. Российская Федерация с 2003 года использует систему тарифных преференций, соответствующую стандартам ООН. В 2010 году система была усовершенствована как следствие образования Таможенного союза между Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Казахстаном и на ее основе возникла система преференций Таможенного союза, преобразованная без изменений для всего Евразийского Экономического союза с целью минимизации негативных реакций третьих стран [6]. Очевидно, что система тарифных преференций Евразийского экономического союза является продолжением системы тарифных преференций Таможенного союза. По данным на 2014 год ввозные таможенные пошлины составляют 14% всех доходов Федерального бюджета Российской Федерации, полученных от совершения внешнеэкономической деятельности, то

есть около 4058 миллиардов рублей. Ставки ввозных таможенных пошлин установлены на наднациональном уровне в Едином таможенном тарифе Таможенного союза (ЕТТ ТС) .

2. Виды преференций в Евразийском экономическом союзе

В рамках преференций ЕАЭС льготу в размере 75% от базовой ставки ввозной таможенной пошлины получают 100 развивающихся государств. Среди них есть основные торговые партнеры России: Китай, Республика Корея, Бразилия, Аргентина, Турция, Египет и Малайзия [2].

Рассматривая список наименее развитых стран, которые могут беспошлинно ввозить свои товары, стоит отметить, что регулярных торговых отношений с ЕАЭС нет ни у одной из этих стран.

Для предоставления преференций необходимо, чтобы импортируемый товар входил в перечень преференциальных товаров [5]. Основное место при ввозе преференциальных товаров занимают продовольственные товары: масло подсолнечное; цитрусовые; рыба свежая и мороженная; мясо свежее и мороженое (рис. 2). По ряду статей Россия находится в серьезной зависимости от импортных товаров, в частности по мясу и медикаментам. Впрочем, в последний период времени звучат разговоры о необходимости убрать из преференциальных позиций мясо и рыбу для поддержки национальных производителей [3]. Похожий опыт был проведен в 2013 году в отношении мяса птицы.

02 - Мясо	• Аргентина, Бразилия
07 - Овощи	• Египет, Македония
09- Кофе, чай	• Шри-Ланка, Индия, Китай
2401 - Табак	• Китай, Малазия, Зимбабве
3003- Лекарственные средства	• Индия

Рис. 2. Основные преференциальные товары по ТН ВЭД ЕАЭС и страны их происхождения

3. Преференции, предоставляемые торговым партнерам Российской Федерации

На рисунке 3 представлена динамика торговых отношений России и Китая. В 2014 году Китай находился на первом месте по внешнеторговому обороту среди всех стран, с которыми торгует Российская Федерация — доля составляет 12%. При этом в последние годы отметились замедление роста, поскольку преференции уже выполнили свою задачу [7].

Преференции способствовали росту внешнеторговых отношений России с Аргентиной и Сербией (рис.4 и 5), однако только в рамках существующих товарных потоков. Прирост при этом связан в большей степени с ростом цен, нежели физическим объемом импорта в Россию в рамках преференций [8].

В последние годы товаропоток из Бразилии [4] в Россию действительно стал увеличиваться, однако из-за сложностей в транспортировке товара и трудностей в адаптации бразильских товаров к техническим регламентам ЕАЭС импортеры и экспортеры получили

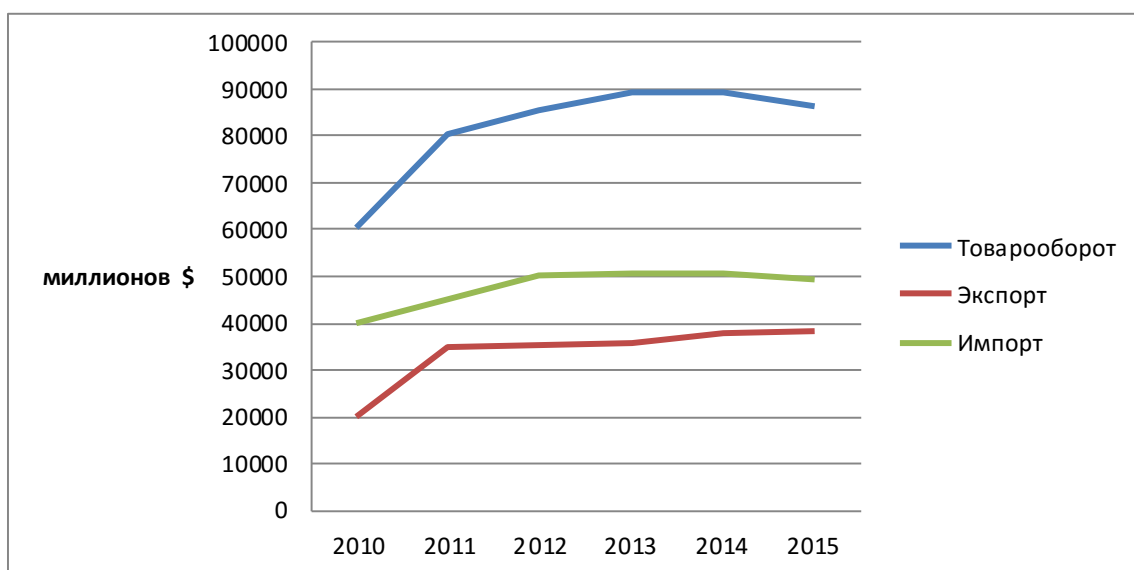


Рис. 3. Российско-китайский товарооборот

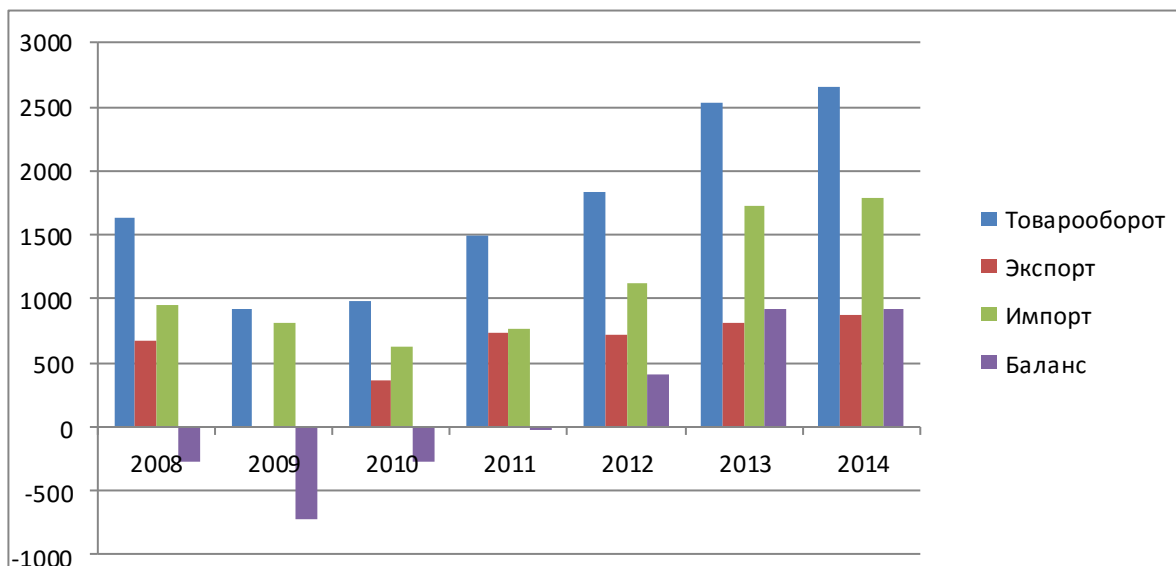


Рис. 4. Российской-аргентинский товарооборот в 2008-2013 гг.

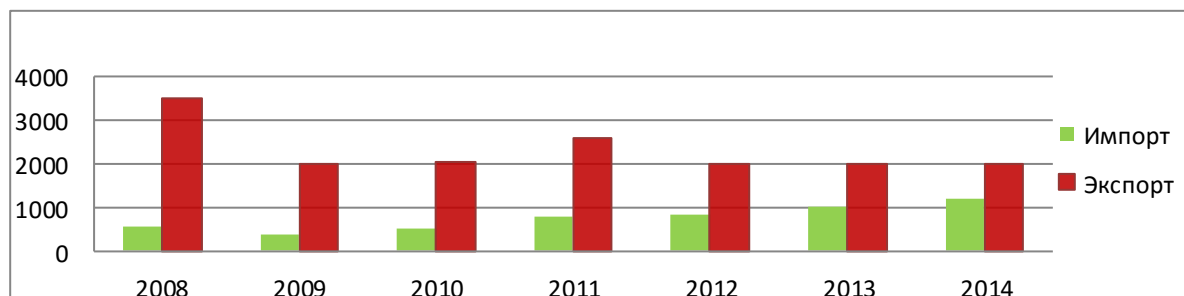


Рис. 5. Российско-сербский товарооборот в 2008-2013 гг.

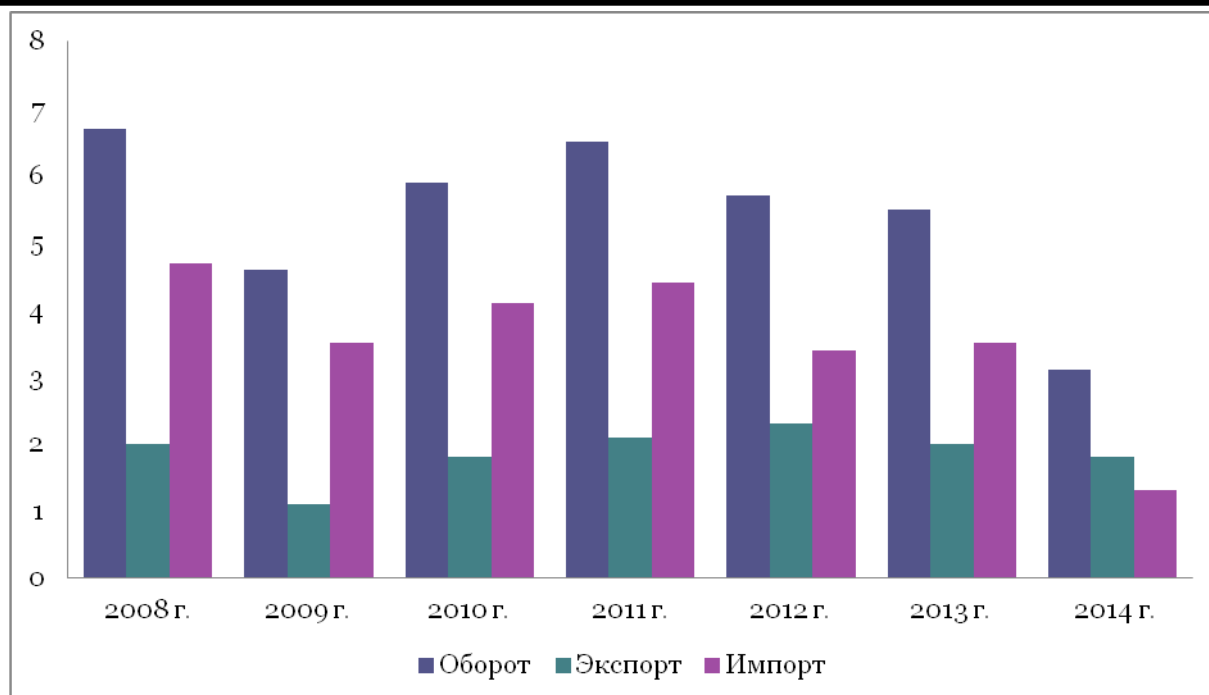


Рис. 6. Российско-бразильский товарооборот

пока лишь одни убытки (рис. 6). Таким образом, наличие преференций не имеет серьезного экономического смысла, так как расходы и издержки пока превышают сумму полученной льготы.

Девять стран из списка развивающихся стран, такие как Антигуа и Барбуда, Венесуэла, Китай, Кувейт, Ливия, Гонконг, Тринидад и Тобаго, Хорватия, Чили имеют среднедушевой доход в 2014 году выше среднедушевого показателя в Российской Федерации, иногда в разы. А ведь именно этот показатель учитывается при создании национальной системы преференций. Возникает вопрос о целесообразности предоставления преференций на товары, ввозимые на таможенную территорию Таможенного союза, из этих стран. Разумеется, речь не идет об исключении стран из списков бенефициаров, однако система преференций ЕАЭС нуждается в уточнении и доработке.

Выводы

В заключение следует подчеркнуть необходимость внесения некоторых изменений в систему тарифных преференций Евразийского экономического союза. Во-первых, такие изменения политически и экономически допустимо проводить лишь на основе разработки новой, с учетом международных обязательств и мирового опыта, схемы тарифных преференций ЕАЭС, сохранив при этом достаточно широкий охват стран, но существенно уточнив товарную номенклатуру, размеры и механизм предоставления льгот и отказа от них. Таким образом, мы не окажемся в ситуации, когда пользователи наших преференций введут против товаров ЕАЭС ограничительные меры, а преференции перестанут быть политически мотивированными.

Во-вторых, список стран-бенефициаров должен оставаться неизменным, потому что любые изменения в этой сфере вызовут негативную реакцию торговых партнеров России.

В-третьих, необходимо уточнить коды преференциальных позиций до уровня шестого знака в товарной номенклатуре, а также для развития отечественного сельского хозяйства включить в преференциальный список сельскохозяйственную технику.

Такой подход способствовал бы дальнейшему совершенствованию единой системы преференций в целях превращения ее в действительно эффективный механизм регулирования торговых отношений с развивающимися странами, который соответствовал бы принципам Общей системы тарифных преференций [9] и учитывал опыт других государств в этой области.

Литература

1. Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=186332>
2. Обзор и статистика внешней торговли России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ved.gov.ru/monitoring/foreign_trade_statistics/
3. Об ограничительных мерах в отношении торговли государств – членов Таможенного союза с третьими странами за I полугодие 2014 [Электронный ресурс] // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ) – 2014. – № 1 (49). – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org>
4. “О единой системе тарифных преференций таможенного союза”: Протокол от 12.12.2008 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=96169>
5. Портал статистики ВЭД Министерства развития, промышленности и внешней торговли Бразилии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mdic.gov.br/sitio/>
6. Решение Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества от 27.11.2009 №18 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=179754>
7. Российский статистический ежегодник. – М.: Издательство РОССТАТа, 2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_13/Main.htm
8. Статистический сборник: Россия и страны мира. – М.: Издательство РОССТАТа, 2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_39/Main.htm
9. Generalized System of Preferences [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://unctad.org/en/Docs/itcdtsbmisc58rev2_en.pdf
10. U. S. Generalized System of preferences (GSP) Guidebook [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ctrc.sice.oas.org/Trade/GSP/US_GSP_guide.pdf

JEL Classification: H30, F52, F60

ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Кристина ШРАЙБЕР

*Институт международного бизнеса и права Национального исследовательского
университета ИТМО, Санкт-Петербург, Российская Федерация
E-mail: k.shraiber@yandex.ru*

Аннотация

Данная статья была презентована на 10-ой ежегодной конференции ПИКАРД Всемирной таможенной организации (в рамках “Молодежного форума”) 8-10 сентября 2015, Баку, Республика Азербайджан.

В статье рассмотрены основные аспекты таможенно-тарифного регулирования после вступления России в ВТО, а также различные сценарии применения мер тарифного регулирования, использование которых существенно влияет на структуру и насыщенность рынка.

Автор описывает структуру экспортных операций Российской Федерации, а также динамику применения ввозных пошлин на разные группы товаров.

Проанализированы основные преимущества членства России во Всемирной торговой организации, среди которых: участие в определении “повестки переговоров” и принятии решений о нормах и правилах международной торговли; более прозрачная и предсказуемая среда функционирования; улучшение доступа на зарубежные рынки для российских товаров и услуг; снижение цен на импортируемые товары и услуги; дополнительный стимул для компаний повышать свою конкурентоспособность.

Акцентируется на основных тенденциях и проблемах современной таможенно-тарифной политики Российской Федерации.

В заключение автор дает конкретные рекомендации в отношении модернизации таможенно-тарифного регулирования, которые будут способствовать более эффективному включению экономики России и Евразийского экономического союза в мировое хозяйство, а также совершенствованию таможенно-тарифной политики в целях обеспечения экономической безопасности страны.

При изучении вопроса таможенно-тарифного регулирования использовались общенаучные методы исследования, а именно: анализ, синтез, сравнение, обобщение. Из числа специфических методов экономического исследования были использованы экономико-статистические и экономико-аналитические методы для подготовки схем и диаграмм.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, Таможенный союз, Российская Федерация, Республика Беларусь, Республика Казахстан, система тарифных преференций, таможенно-тарифное регулирование, таможенная политика, товарооборот, международная торговля.

Введение

Таможенно-тарифное регулирование внешней торговли играет исключительно важную роль в торгово-политическом механизме, так как оно применяется в целях защиты экономики, выполнения международных обязательств, поддержания стабильности внешней торговой системы. На территории Российской Федерации таможенно-тарифное регулирование осуществляется в рамках таможенного законодательства Евразийского Экономического союза с учётом законодательства Российской Федерации.

Таможенное регулирование фактически заключается в формировании порядка и правил регулирования таможенного дела на территории Российской Федерации в рамках Евразийского Экономического союза.

Система таможенно-тарифного регулирования включает использование таможенных пошлин и иных таможенных платежей, уплата которых является неотъемлемым условием ввоза товаров на таможенную территорию Российской Федерации и вывоза с этой территории, то есть таможенно-тарифные меры основаны на использовании ценового фактора влияния на внешнеторговый оборот [1].

1. Структура экспортных операций Российской Федерации

Структура таможенных платежей в 2014 году [4] состоит, прежде всего, из экспортных платежей, на втором месте – НДС, на третьем – импортные пошлины (рис. 1).

Структура таможенных платежей в 2014 г.

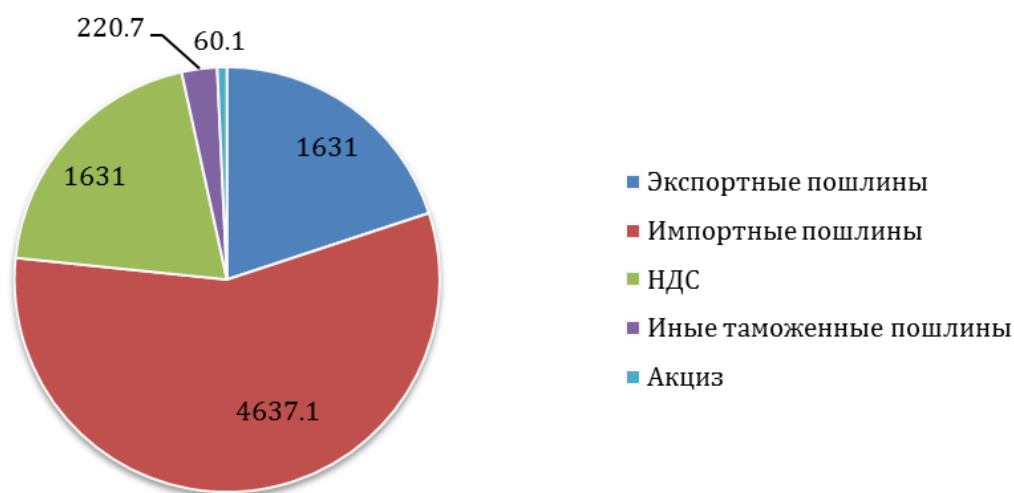


Рис. 1. Структура экспорта стран Евразийского Экономического Союза

По данным Евразийской экономической комиссии стран-членов Евразийского Экономического союза Россия занимает 80-процентную долю в экспорте минеральных продуктов, металлов и изделий из них, причем в общей структуре экспорта стран-членов Евразийского Экономического союза доля данных категорий товаров составляет соответственно 72,4% для минеральных продуктов и 8,6% для металлов и металлоизделий [2].

Россия – полноправный игрок в мировой экономике: она экспортирует приблизительно такой же объем валового внутреннего продукта, как и многие другие страны. Единственная проблема, которая существует в отечественной торговле – однородность как по товарной структуре, так и по партнерам.

В номенклатуре экспорта России преобладают нефть, газ и сырьевые товары, что составляет порядка 85% от общего объема поставляемых на рынки товаров. А вот на экспорт высокотехнологичных товаров приходится лишь не более 3,5% [5].

При этом объективными элементами торговли являются такие: торговля основывается на сырьевых товарах и товарах с низкой степенью переработки, и к тому же экономика в значительной степени зависит от Западной Европы.

2. Преимущества членства Российской Федерации во Всемирной торговой организации

Став членом Всемирной торговой организации (далее – ВТО), Российская Федерация приобрела ряд преимуществ, среди которых [2]:

- 1) участие в определении “переговорной повестки” и принятии решений о нормах и правилах международной торговли;
- 2) более прозрачная и предсказуемая среда функционирования;
- 3) улучшение доступа на зарубежные рынки российских товаров и услуг;
- 4) снижение цен на импортируемые товары и услуги;
- 5) дополнительный стимул для компаний повышать свою конкурентоспособность и другие.

Немаловажно также и то, что отпадает необходимость в десятках двусторонних договоров о торгово-экономическом сотрудничестве, которые нуждаются в периодическом продлении, а иногда и в основательном пересмотре. Членство России в ВТО не ухудшит положения российских экспортеров, поставляющих на зарубежные рынки сырье, полуфабрикаты и энергоносители. А вот высокотехнологичные отрасли – машиностроение, автомобилестроение и отрасли, которые используют технологии в производстве своего продукта, – в России при открытии рынка все же испытают сложности.

Три года назад Россия стала членом ВТО, куда так стремилась попасть еще с середины 90-х. Произошло все 22 августа, когда вступил в силу известный протокол о присоединении России к Марракешскому соглашению об учреждении ВТО [10]. До вступления в ВТО у России были повышенные пошлины на следующие группы товаров [6]:

- 1) оборудование для автомобилей;
- 2) сельскохозяйственное оборудование;
- 3) металлы.

На следующие товарные группы таможенные пошлины были понижены:

- 1) химическая промышленность;
- 2) сельскохозяйственная продукция;
- 3) пищевая продукция.

После вступления в ВТО РФ сохранила пошлины на алкоголь, продукцию цветной металлургии и химическую продукцию (рис. 2).

Однако, были понижены или же полностью устранены пошлины на следующие группы товаров [3]:

- 1) автомобили;
- 2) сыры, рыба и морепродукты;
- 3) минеральная вода, пиво, вино, шампанское и вермуты;
- 4) с/х продукция.

Установлены тарифные квоты на говядину, свинину и мясо птицы.



Рис. 2. Система тарифных преференций и квот после вступления России в ВТО

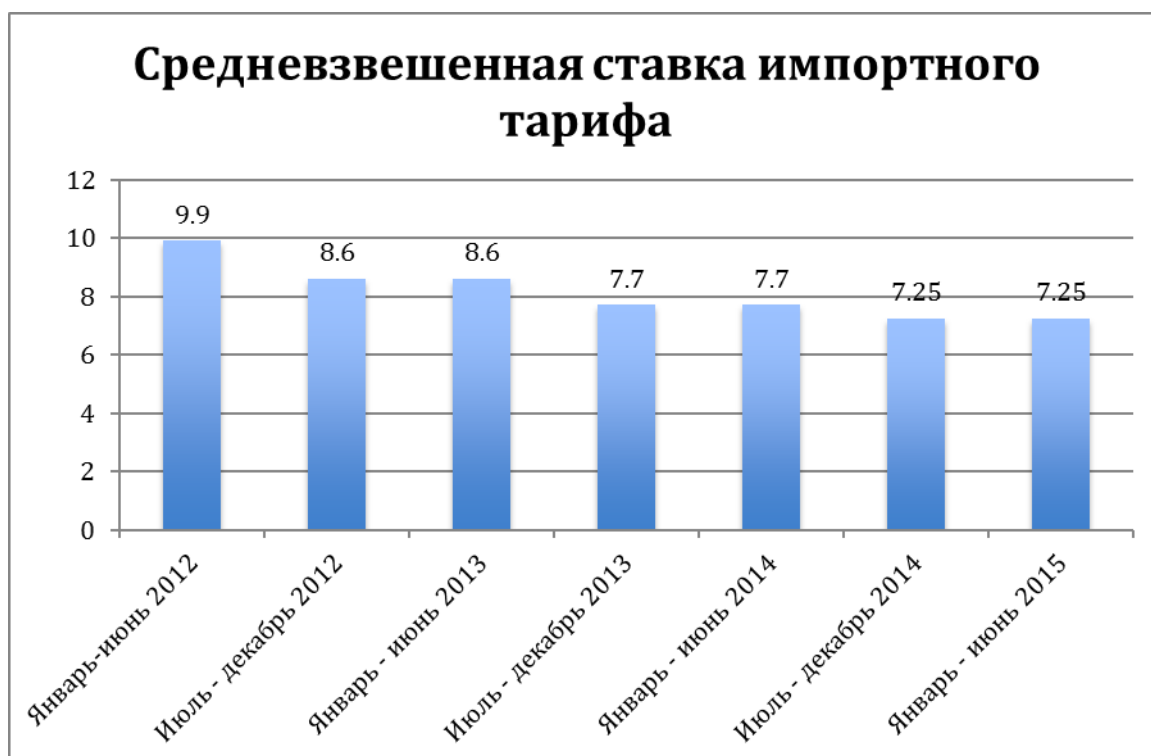


Рис. 3. Средняя ставка импортного тарифа

Вместе с тем, в рамках правовой системы ВТО существует возможность включать защитные рычаги, если, например, низкие импортные пошлины несут угрозу отечественным производителям.

Закономерным следствием вступления России в ВТО стало снижение средневзвешенной ставки импортного тарифа.

По правилам ВТО государство-участник каждые три года имеет право пересмотра условий своего пребывания в организации, в том числе в части изменения ставок ввозных таможенных пошлин. Однако все это с одним условием: среднеарифметическая ставка ввозной таможенной пошлины по всем группам товаров должна оставаться неизменной (рис. 3).

3. Основные тенденции в современной таможенно-тарифной политике Российской Федерации

Основные тенденции в современной таможенно-тарифной политике [8]: сложившаяся к настоящему времени таможенно-тарифная политика России, в основном, ориентирована на пополнение доходной части бюджета (до 50% доходной части федерального бюджета поступает от таможенных платежей) и защиту ослабленных секторов экономики (отсюда повышение импортных пошлин на многие виды зарубежных товаров, аналоги которых производятся в России). Снижение пошлин на те товары, которые являются составной частью производимой в стране продукции, нацелено на поощрение международной кооперации. Сохраняется высокий уровень таможенной защиты аграрных продуктов (особенно молочных изделий, сахара и зерновых) и трудоемких потребительских товаров (текстиля, одежды, обуви) [9].

В последнее время в Российской Федерации и Евразийском Экономическом сообществе (далее – ЕврАзЭС) наблюдаются существенные изменения в области таможенного дела. Это связано с рядом проблем в системе таможенно-тарифного регулирования.

Безусловно, следует обозначить самые основные из них:

1) неполноценное правовое обеспечение, ведь условием эффективного функционирования таможенного законодательства является его упрощенность, его доступность, неущемленность прав и интересов участников внешнеэкономической деятельности;

2) проблема обеспечения возвратности и прибыльности инвестиций остается важнейшей причиной настороженности иностранных инвесторов, а следовательно, и притока инвестиций в экономику нашей страны. Несмотря на то, что рост выпуска в целом сопровождается ростом инвестиций, в том числе и иностранных, темпы этого роста существенно отстают от темпов роста ВВП. Существует значительная разница между объемами иностранных инвестиций в различных отраслях, что, в первую очередь, определяется платежеспособным спросом внутреннего и внешнего рынков продукции этих отраслей;

3) непостоянное ведение мониторинга и анализа последствий изменения ставок таможенного тарифа, отсутствие мониторинга воплощения в жизнь принимаемых документов: многие соглашения для внедрения в повседневный оборот государств-членов требуют принятия изменений и поправок в национальное законодательство, а также корректировки в соответствии с существующими международными соглашениями;

4) отсутствие проведения анализа современного состояния отраслей производства в государстве;

5) слабая система предоставления тарифных преференций. Проблема заключается в увеличении объемов ввозимых товаров, претендующих на предоставление преференций; расширении географии ввоза. Но при этом, предоставление тарифных преференций должно сопровождаться строгим контролем, а также оговорками о защитных мерах, чтобы избежать

возможности нанесения слишком значительного ущерба стране со стороны конкурирующих стран третьего мира, поставляющих дешевые товары, из-за крайне низкого в этих странах уровня заработной платы. “Развитые страны имеют право ограничить преференциальный импорт тех товаров из развивающихся стран, которые могут составлять угрозу местному производству” [7];

б) нормотворческий процесс в ЕврАзЭС отличается недостаточной проработанностью, зачастую многие соглашения дублируют, а в отдельных случаях даже противоречат друг другу.

Выводы

Конкретные предложения по совершенствованию таможенно-тарифного регулирования, которое выполняет, в основном, фискальные функции, а таможенный тариф выступает дополнительным налогом, заключаются в следующем:

1) подчинить структуру и ставки таможенного тарифа целям и задачам разработанной Концепции социально-экономического развития страны до 2020 г. и формируемой на её основе национальной промышленной политики. Речь, прежде всего, идёт о более тщательном учёте состояния и специфики отдельных отраслей и производств, по отношению к которым таможенно-тарифное регулирование может в различной степени выполнять протекционистские или фискальные функции. Положение конкретных отраслей и производств на внутреннем рынке страны определяется главным образом уровнем их конкурентоспособности;

2) более последовательно проводить в жизнь принцип эскалации таможенного тарифа, снизив уровень обложения импортных материалов, комплектующих изделий и компонентов, используемых для выпуска готовых изделий, а также более активно применять специальные таможенные режимы;

3) заострить внимание на использовании импортного таможенного тарифа как инструмента разумной защиты уязвимых для импорта сегментов внутреннего рынка, повышения конкурентоспособности российских товаропроизводителей, в том числе.

Таким образом, учет вышеперечисленных факторов и выполнение приоритетных задач будут способствовать более эффективному включению экономики России и Евразийского экономического союза в мировое хозяйство, а также совершенствованию таможенно-тарифной политики в целях обеспечения экономической безопасности страны.

Литература

1. Бакаева О.Ю. Таможенное право России: учебник / О.Ю. Бакаева, Г.В. Матвиенко. – М.: Юристъ, 2013. – 427 с.
2. Итоги внешней торговли России в 2015 году: цифры и факты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://провед.рф/analytics/research/32060-itogi-vneshney-topgovli-rossii-v-2015-godu-tsifry-i-fakty.html>
3. Об итогах внешней торговли товарами государств-членов Таможенного союза в январе-декабре 2012 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.tsouz.ru/db/stat/eCU201212/Documents/STRUCTURE201212_1.pdf
4. Основные направления таможенно-тарифной политики на 2014 год и плановый период 2015 и 2016 годов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.government.ru/media/files/41d4696fa3e0ca103444.pdf>.
5. Российский статистический ежегодник. – М.: Издательство РОССТАТа, 2014. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_13/Main.htm
6. Сведения о поступлении таможенных и иных платежей в доход федерального бюджета. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.customs.ru/index.php?option=com_newsfts&view=category&id=185&Itemid=2099

7. Статистика таможенных платежей в 2012 – первой половине 2013 года: основные тенденции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://провэд.рф/analytics/research/7570-statistika-tamozennih-platezey.html>

8. Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года. // Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. N 2575-р. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/>

9. Таможенный кодекс Таможенного союза. – 2010. – 164 с. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/12171455/> (по-русски); http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2010/february/tradoc_145777.pdf (по-английски)

10. World Customs Organization [Электронный ресурс]. – Официальный веб-сайт. – Режим доступа : <http://www.wcoomd.org/>

ANNOUNCEMENTS — АНОНСЫ



ERMAKOVA V V.

Formation of information space of integration associations in the customs sphere (a case study of the development of economic integration in the CIS). Monograph. – M.: MAK S Press, 2015. – 232 p. ISBN 978-5-317-05132-7

The monograph raises the problem of legal regulation of information space formation of integration associations with the participation of customs services as an example of economic integration within the Union in the Commonwealth of Independent States.

It reveals the stages of integration of states and their relationship with the implementation of information and communication technologies in the common customs

processes and common processes states. Study of regulatory legal bases for the creation of integration associations in CIS, their organizational and legal structure of national information systems, customs and inter-state information systems allows formulating conceptual approaches to improving the institutional framework of information exchange at the international level. The book revealed the problematic field of inter-state information systems and presents a proposal to improve the organization of intergovernmental information exchange and cooperation, the establishment of inter-state information systems and create a common information space of integration associations.

The monograph is of interest for practical and scientific workers, teachers and students, graduate students and applicants, as well as for all readers interested in this matter.

ЕРМАКОВА В. В.

Формирование информационного пространства интеграционных объединений в таможенной сфере (на примере развития экономической интеграции на пространстве СНГ). Монография. – М.: МАКС Пресс, 2015. – 232 с. ISBN 978-5-317-05132-7

В монографии ставится проблема нормативного правового регулирования формирования информационного пространства интеграционных объединений с участием таможенных служб на примере развития экономической интеграции в рамках союзов на пространстве Содружества Независимых Государств.

В ней раскрываются этапы интеграции государств и их взаимосвязь с внедрением информационно-коммуникационных технологий в общие таможенные процессы и общие процессы государств. Исследование нормативных правовых основ создания интеграционных объединений на пространстве СНГ, их организационно-правовой структуры, национальных информационных систем таможенных служб и межгосударственных информационных систем позволяет сформулировать концептуальные подходы к совершенствованию организационно-правовых основ информационного взаимодействия на межгосударственном уровне. В монографии выявлены проблемные области создания межгосударственных информационных систем и даны предложения по совершенствованию организации межгосударственного информационного обмена и взаимодействия, созданию межгосударственных информационных систем и формированию единого информационного пространства интеграционных объединений.

Монография представляет интерес для практических и научных работников, преподавателей и студентов, аспирантов и соискателей, а также для всех читателей, интересующихся данной проблематикой.

Information about authors

- 1) Prof.dr hab. CZYZOWICZ Wiesław “Wes”, Ph.D., Warsaw School of Economics (SGH), President of the Consultative Council to the Polish Customs Service, Poland
- 2) HOMENIUK Mariana, Master of Foreign Economic Activity Management, University of Customs and Finance, Ukraine
- 3) KUMANAYAKE Nandika Sanath, PhD in Development Economics, Assistant Superintendent of Sri Lanka Customs, Sri Lanka
- 4) KOUZMINA Ksenia, Internal audit, company “Pricewaterhouse”, Geneva, Switzerland
- 5) LATASNE Estelle, Graduate student, Lycée “Saint Exupéry”, Bellegarde sur Valserine, France
- 6) NIKOLAEV Andrei, student of Saint-Petersburg National Research University of Information Technologies, Mechanics and Optics, Institute of international business and law, Saint-Petersburg, Russia
- 7) NOWAK Tomasz, Master, Customs Expert, Regional Customs Office, Opole, Poland
- 8) RAJ JAIN Sandeep, Economic Affairs Officer, Transport Facilitation Logistics Section, Transport Division, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), Thailand
- 9) RIABOI Vadym, Master of Foreign Economic Activity Management, University of Customs and Finance, Ukraine
- 10) RIABYCH Olena, Master of Accounting and Audit, University of Customs and Finance, Ukraine
- 11) SHRAIBER Christina, student of Saint-Petersburg National Research University of Information Technologies, Mechanics and Optics, Institute of international business and law, Saint-Petersburg, Russia
- 12) Dr SOWINSKI Cezary, Ph.D., Senior Director Customs and Regulatory Affairs Europe, DHL Express
- 13) Prof. VAKULCHYK Olena, Full Professor, Doctor of Economics, Head of Accounting, Audit and Economic Analysis Department, University of Customs and Finance, Ukraine

Информация об авторах

- 1) ВАКУЛЬЧИК Елена, профессор, доктор экономических наук, заведующая кафедрой учета, аудита и экономического анализа, Университет таможенного дела и финансов, Украина
- 2) ГОМЕНЮК Марьяна, магистр в сфере менеджмента внешнеэкономической деятельности, Университет таможенного дела и финансов, Украина
- 3) КУМАНАЯКЭ Нандика Санат, кандидат наук в области экономики развивающихся стран, инспектор таможенной службы Шри-Ланки, Шри-Ланка
- 4) КУЗЬМИНА Ксения, аудитор, сотрудница компании “Прайсвотерхауз”, Женева, Швейцария
- 5) ЛАТАСТ Эстель, студентка магистратуры, лицей “Сент-Экзюпери”, Беллегард-сюр-Валсерин, Франция
- 6) НИКОЛАЕВ Андрей, студент, Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики, Институт международного бизнеса и права, Санкт-Петербург, Россия
- 7) НОВАК Томаш, магистр, эксперт по таможенным вопросам, Региональная таможня, Ополе, Польша
- 8) РАДЖ ДЖЕЙН Сандип, специалист в области экономической деятельности, сектор логистики и упрощения транспортных процедур, транспортный отдел, Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана, Таиланд
- 9) РЯБИЧ Елена, магистр в сфере учёта и аудита, Университет таможенного дела и финансов, Украина
- 10) РЯБОЙ Вадим, магистр в сфере менеджмента внешнеэкономической деятельности, Университет таможенного дела и финансов, Украина
- 11) СОВИНСКИ Цезары, кандидат экономических наук, старший директор по таможенным вопросам и нормативно-правовому регулированию в Европе, компания DHL Экспресс
- 12) ЧИЖОВИЧ Веслав, профессор, доктор экономических наук, Варшавская школа экономики, председатель Консультативного совета польской таможенной службы, Польша
- 13) ШРАЙБЕР Кристина, студентка, Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики, Институт международного бизнеса и права, Санкт-Петербург, Россия

Conditions for publication

1. General requirements

1. All manuscripts have to be submitted both in English and in Russian and have to meet the formatting requirements given below.
2. Length: Manuscripts have to be minimum 7 and maximum 20 pages long, including title, abstract, figures, tables, diagrams, and list of references. The publication of any manuscript over 20 pages long is to be negotiated with the publisher.
3. Software: All manuscripts have to be written in DOC format using Microsoft Office Word 2003/2010 for Windows or a compatible version of Word.
4. The manuscript has to be sent in a file named after the corresponding author in English (name and surname), for example ivangenov.doc.
5. All manuscripts together with information about the author (full name, organization, position, address, academic degree, academic status, contact telephone numbers, e-mail) have to be sent by email to the following address *info@rocb-europe.org* or *csj@amsu.dp.ua*

2. Page format

Please set the menus of your word processing program as follows (all instructions below refer to working with Word 2003/2010 for Windows):

1. Page Setup:
Margins: Top: 2,5 cm; Bottom: 2,5 cm; Left: 2,5 cm; Right: 2,5 cm
2. Paper Size: A4
3. Format:
Font: Times New Roman; Font Style: Regular; Size: 12
Paragraph: Line Spacing All: Single; Alignment: Justified
All other options are set to 0
4. Indent of paragraphs is 1,25
5. Do not insert page numbers

3. Title, authors, affiliation, abstract and key words

1. All manuscripts should include the JEL classification codes (www.aeaweb.org/jel/guide/jel.php), aligned left, Bold capital letters, Times New Roman 12.
2. You can also view this classification on the website (www.amsu.dp.ua or www.rocb-europe.org).
3. The title of the manuscript is centered and typed after a blank line with Bold capital letters using Times New Roman 16.
4. The author's names (first name and surname) are written with Bold initial capital letters and subsequent small letters using Times New Roman 12 below the title after a blank line.
5. The names and addresses of the organizations the authors represent are given in the next line using *italics*. Scientific ranks and titles are not included.
6. The Abstract of the manuscript in English (up to 10 lines long) is given two blank lines after the affiliation, following the general requirements for the text and using *italics*. The Keywords are written in the next line, following the general requirements for the text and using *italics*.

4. Body text

1. The body text begins after a blank line from the key words with Introduction (Times New Roman 14) and ends in Summary and Concluding Remarks (Times New Roman 14).
2. Headings in the text are written with Bold initial capital letter and subsequent small letters using Font Size 13 after a blank line, aligned left. They are numbered using Arabic numerals.
3. Subheadings have an Bold initial capital letter and subsequent small letters in *italics* using Font Size 12. They use multi-level numbering with Arabic numerals, such as 1.1; 1.1.1; 1.1.2; 1.2; 1.3 etc.

For more information as to formatting manuscripts and references, in-text citations, footnotes, endnotes and source lines please visit website (<http://ccjournals.eu/ojs/index.php/customs>)

Требования к оформлению статей

1. Общие требования

1. Статьи подаются на двух языках: русском и английском и форматируются в соответствии с нижеуказанными требованиями.
2. Объем статьи, включительно заглавие, аннотация, текст, схемы, таблицы, диаграммы и литература, должен быть минимум 7 и не более 20 страниц. Условия публикации статьи объемом выше 20 страниц обговариваются с Издателем дополнительно.
3. Статья должна быть написана на компьютерной программе Word 2003/2010 for Windows в формате DOC или на совместимой Word-версии.
4. Название текстового файла со статьей должно включать имя и фамилию автора статьи, набранное латинскими буквами. Пример: ivangenov.doc.
5. Статья вместе с информацией об авторе (полное имя, место работы, должность, адрес, научная степень, научное звание, контактные телефонные номера и электронный адрес) отправляются по электронной почте на контактный электронный адрес info@rocb-europe.org или csj@amsu.dp.ua

2. Форматирование страницы

Все указания ниже относятся к форматированию статьи в программе Word 2003/2010 for Windows, в связи с чем необходимо настроить меню следующим образом:

1. Параметры страницы:
Поля: Верхнее - 2.5 см; Нижнее - 2.5 см; Левое - 2.5 см; Правое - 2.5 см.
2. Формат бумаги: А4
3. Формат: Шрифт - Times New Roman; Стилль шрифта - Обычный; Кегль - 12
Абзац: Интервал межстрочный: Одинарный; Выравнивание: по ширине;
Остальные параметры указывают 0
4. Отступ — 1,25
5. Страницы статьи не нумеруются

3. Заглавие статьи, авторы, организации, аннотация и ключевые слова

1. Все статьи должны иметь код соответственно классификации JEL (www.aeaweb.org/jel/guide/jel.php), выравнивание слева, полужирный шрифт, заглавные буквы, Times New Roman 12
2. Классификацию можно посмотреть также на сайте (www.amsu.dp.ua или www.rocb-europe.org).
3. Наименование статьи (заглавными буквами полужирным шрифтом) ставится в центр, шрифт Times New Roman 16 после пробела.
4. Под ним через пробел размещаются строчными буквами Times New Roman 12 полужирным шрифтом имена Автора(ов) (полностью имя и фамилия).
5. С новой строки курсивом приводятся наименования и адреса организаций, представителями которых являются авторы. Научные степени и звания не упоминаются.
6. Через два пробела следует текст аннотации, объемом до 10 строк, курсивом *Italic*, соблюдая при этом общие требования к тексту. С новой строки приводятся ключевые слова, отформатированные согласно основным правилам для текста, также курсивом *Italic*.

4. Текст статьи

1. Через один пробел после ключевых слов следует текст изложения, который начинается с Введения (Times New Roman 14) и заканчивается Выводами (Times New Roman 14).
2. Заголовки в тексте приводятся с новой строки (после одного пробела), выравнивание слева, с заглавной первой буквой, Times New Roman 13, полужирный шрифт; нумерация - арабские цифры.
3. Подзаголовки приводятся с новой строки с заглавной первой буквой, курсивом *Italic*, полужирным шрифтом Times New Roman 12; нумерация последовательная арабскими цифрами 1.1(соответственно 1.1.1; 1.1.2 и т.д.); 1.2; 1.3 и т.д.

Для получения более детальной информации относительно форматирования текста и оформления литературных источников зайдите на сайт (<http://ccjournals.eu/ojs/index.php/customs>).

Seminars

Events

Training

Conferences



Vocational Training for International Freight Forwarders (FIATA Diploma)
Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (диплом FIATA)



Supply Chain Management (FIATA Higher Diploma)
Управление цепями поставок (высший диплом FIATA)



ICAO/FIATA Dangerous Goods by Air Training Programme
Правила перевозки опасных грузов по воздуху (диплом ICAO/FIATA)



Basic Course on Air Freight Transport
Базовый курс по грузовым авиационным перевозкам



Dangerous Goods by Air: Initial and Recurrent Courses
Базовый и периодический курсы по перевозке опасных грузов авиационным транспортом



Passenger Air Transport Sales: Basic Course
Базовый курс по организации продажи пассажирских перевозок на авиационном транспорте



Amadeus Basic Course
Базовый курс по работе в системе Amadeus



Amadeus Hotels and Cars Course
Отели и автомобили в системе Amadeus



Amadeus Central Ticketing
Центральный тикетинг



Training and advanced vocational training of declarants and customs clearance agents
Подготовка и повышение квалификации декларантов и агентов по таможенному оформлению



Trainings and Workshops
Тренинги и семинары

PLASKE ПЛАСКЕ

Energy in motion

Customer Service Center

Центры по обслуживанию клиентов

Odessa, Ukraine

14a, Marazlievskaya str.

г. Одесса, Украина

ул. Маразлиевская, 14а

+380 (48) 7 385 385

+380 (48) 7 385 375

consulting@plaske.ua

plaske.ua/knowledge



EFQM



MECU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДЗУ: Серія АЕ №293747 от 26.06.2014

Код АЕ-1511111-01