

Дудова Е.С.,

студент

3 курс, факультет «Таможенное дело»

Российская таможенная академия

Россия, г.Люберцы

Научный руководитель: Вербицкая Ю.Н.

## СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК: ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ

**Аннотация:** В статье рассматриваются особенности таможенного администрирования Свободного порта Владивосток. Выделяется и описывается сервисно-ориентированная концепция таможенного администрирования, которая лежит в основе таможенного администрирования СПВ. Исследуется формирование «единого окна» и состав этого механизма в рамках СПВ.

**Ключевые слова:** Свободный порт Владивосток (СПВ), резидент, сервисно-ориентированная концепция таможенного администрирования, «единое окно».

**Annotation:** The main idea of the article is the features of the customs administration of The Free port of Vladivostok. The service-oriented concept of customs administration, which is the basis of customs administration of FPV (The Free port of Vladivostok), is described. There is also a research of organization of «single window» and its composition within FPV.

**Keywords:** The Free port of Vladivostok, resident, service-oriented customs administration, «single window».

**Введение:** За полтора века Владивосток превратился из небольшого военного поста в один из крупнейших городов России, самый большой город на

территории Дальнего Востока и Забайкалья, в современный торгово-финансовый, транспортно-логистический, морской, рыбохозяйственный, научно-образовательный и культурный центр России на тихоокеанском побережье. В настоящее время как в политических кругах, так и в средствах массовой информации активно обсуждается вопрос о вступлении в силу 12 октября 2015 г. закона № 212–ФЗ «О свободном порте Владивосток» и присвоении Владивостоку статуса порто-франко. Востребованность проекта объясняется не только его существенным влиянием на социально-экономическое развитие Приморского края, но и страны в целом, влиянием на развитие внешнеэкономических связей России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а также привлечением иностранных инвестиций.

### ***Исходные положения.***

Свободный порт Владивосток (СПВ) – это территория, пользующаяся особыми режимами таможенного, налогового и административного регулирования. Действует этот режим сразу в 22 муниципальных образования в 5 регионах (16 районов Приморского края, городской округ «Певек», Петропавловск-Камчатский городской округ, Углегорский район, Ванинский район, Советско-Гаванский район, Корсаковский городской округ). Наблюдательный совет является единым органом управления свободным портом. СПВ создается на 70 лет. Этот срок может быть продлен федеральным законом. Для резидентов СПВ действуют различные облегченные режимы. Кто же может им стать, что для этого необходимо сделать и в каких случаях можно лишиться данного статуса?

Резидент Свободного порта Владивосток - индивидуальный предприниматель или являющееся коммерческой организацией юридическое лицо, государственная регистрация которых осуществлена на территории СПВ согласно законодательству РФ (за исключением государственных и муниципальных унитарных предприятий), заключившие соглашение об осуществлении деятельности и включенные в реестр резидентов свободного порта Владивосток. Чтобы стать резидентом СПВ, ИП или юридическое лицо

подают в управляющую компанию заявку на заключение соглашения об осуществлении деятельности с указанием вида предпринимательской деятельности, срока предполагаемого соглашения и приложением бизнес-плана. В течение 15 рабочих дней управляющая компания рассматривает кандидатуру в соответствии со следующими критериями:

1. Индивидуальный предприниматель или юридическое лицо планирует реализовать на территории СПВ новый инвестиционный проект, либо указанные в заявке виды предпринимательской деятельности являются для него новыми.

2. Объем капитальных вложений не может быть менее 5 млн. рублей в срок, не превышающий 3 лет со дня включения индивидуального предпринимателя или юридического лица в реестр резидентов свободного порта Владивосток.

3. В заявке не указаны те виды предпринимательской деятельности, которые резиденты СПВ не имеют права осуществлять (добыча нефти и природного газа; производство подакцизных товаров (исключение: автомобили легковые, мотоциклы, моторные масла, авиационное, дизельное и автомобильное топливо); деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги (исключение: аренда и лизинг машин и оборудования; деятельность в сфере туризма).

4. Компания не должна находиться в процессе реорганизации, ликвидации и банкротства.

5. Отсутствие у индивидуального предпринимателя или юридического лица недоимки по налогам и сборам, страховым взносам в государственные внебюджетные фонды Российской Федерации, задолженности по иным обязательным платежам в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации за прошедший календарный год, размер которых превышает двадцать пять процентов балансовой стоимости активов заявителя, по данным бухгалтерской (финансовой) отчетности за последний отчетный период. [4]

В случае, если все хорошо и компания соответствует данным критериям, то принимается решение о возможности заключения соглашения об осуществлении деятельности. В течение 5 рабочих дней с даты заключения

соглашения уполномоченный федеральный орган вносит заявителя в реестр резидентов СПВ. Если заявка предусматривает применение таможенной процедуры свободной таможенной зоны, сведения о регистрации ИП или юридического лица в качестве резидента СПВ направляются в таможенный орган.

Резидентам представляются следующие виды льгот и преференций:

1. Налоговые льготы:

- налог на прибыль – 0% в первые 5 лет, 12% в последующие 5 лет;
- налог на землю – 0% в первые 3 года;
- налог на имущество – 0 % в течение первых 5 лет, следующие 5 лет не более 0,5%;
- единый социальный налог – 7,6%;

2. Привлечение иностранной рабочей силы без учета квот;

3. Сокращенные сроки проведения контрольных проверок (не более 15 дней), а также внеплановых проверок (не более 5 дней);

4. Возможность получения земельного участка в аренду без торгов по кадастровой стоимости;

5. Упрощенный визовый режим;

6. Режим «единого окна»;

7. Возможность применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны:

- без уплаты таможенных пошлин;
- без применения мер нетарифного регулирования в отношении иностранных товаров;
- без применения запретов и ограничений в отношении товаров ЕАЭС.[1]

### ***Особенности проведения государственного контроля в СПВ.***

В основе таможенного администрирования Свободного порта Владивосток лежит сервисно-ориентированная концепция таможенного администрирования. Ее суть состоит в выдвигании таможни в качестве основного регулятора и контролера товарных потоков в сфере ВЭД. Такая концепция предполагает

также внедрение таможенного регулятора в управление логистическими цепями поставок товаров и определяет таможенную службу в качестве единоличного контактного органа в официальных целях внешнеэкономических отношений. [9]

Данный подход в полной мере реализуется при формировании механизма «единое окно». В соответствии с международной практикой термин «единое окно» является механизмом, который позволяет торговым и транспортным операторам представлять информацию и документы, которые связаны с выполнением требований регулирующих органов относительно импорта, экспорта и транзита, только один раз, одному агентству и в стандартном формате.

В соответствии с Решением Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 года № 68 "Об Основных направлениях развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности" внедрение «единого окна» позволяет:

- улучшить качество и сократить сроки предоставления услуг;
- повысить уровень управления рисками и минимизировать случаи, когда участниками внешнеэкономической деятельности не соблюдались требования, установленные законодательством государств-членов;
- уменьшить расходы бюджетов государств-членов на предоставление услуг;
- упростить административные процедуры и повысить их эффективность;
- упростить технологию информационного взаимодействия участников ВЭД с государственными органами, регулируемыми ВЭД;
- оптимизировать ресурсы, в т.ч. трудовые, при осуществлении внешнеэкономической деятельности.

Во Владивостокской таможне механизм «единого окна» начал работу 1 октября 2016 года со вступлением в силу ст. 22 ФЗ «О свободном порте Владивосток», которая закрепляет новый порядок работы государственных контрольных органов. В частности, это переход на круглосуточный режим работы, представление документов и сведений в электронном виде, обязательное

предварительное информирование и осуществление таможенными органами иных видов государственного контроля в полном объеме.[10]

Отличительной чертой механизма «единого окна», реализуемого в пунктах пропуска Свободного порта Владивосток, является обязательное предварительное информирование таможенных органов. Перечень представляемой информации устанавливается Постановлением правительства №975. Согласно данному постановлению, объем должен быть достаточным для прохождения не только таможенного, но и иных видов государственного контроля.

Получение предварительной информации, ее обработка и взаимодействие с Россельхознадзором и Роспотребнадзором осуществляется с использованием комплекса программных средств (КПС) «Портал Морской порт» с помощью использования технологии информационного обмена в рамках технологических карт межведомственного взаимодействия.

Контроль при пропуске транспортных средств, грузов, товаров и животных в пунктах пропуска свободного порта Владивосток осуществляется только пограничными и таможенными органами при помощи межведомственного обмена электронными сообщениями. Порядок осуществления данного контроля устанавливается Постановлением Правительства РФ № 1154.

Данное Постановление законодательно утвердило перечень функций в рамках иных видов государственного контроля, перешедших к таможенным органам. Теперь к компетенции таможенных органов относится также осуществление ветеринарного, санитарно-карантинного и карантинного фитосанитарного контроля в полном объеме, а не только осуществление функций по документальному контролю. [10]

### ***Проблемные вопросы и пути решения.***

Несмотря на множество нормативно-правовых актов, вышедших с момента создания СПВ и регулирующих его деятельность, большая часть возникающих спорных вопросов всё ещё остаётся не регламентированной.

Одной из главных проблем администрирования СПВ является сохранение архаичного требования представления документов и сведений на бумажных носителях, что отчасти уравнивает преимущества механизма «единого окна». Дублирование информации существенно увеличивает время совершения операций. В этой связи видится целесообразным исключение этапа сверки «бумажного» пакета документов и «электронного». Например, интеграция информационных систем Россельхознадзора «Аргус» и «Меркурий» в КПС «Портал Морской порт» позволит автоматизировать процесс оформления разрешительных документов и сократить временные и денежные издержки. В случае если у служб в морском пункте пропуска имеется необходимость работы с бумажными носителями, таможенные органы должны распечатывать документ из ведомственной системы и проставлять необходимые отметки. Это не только сократит время совершения операций при прибытии, но и избавит таможенный орган от архивирования и хранения объемных судовых дел.

Также в рамках деятельности СПВ существует проблема несинхронизированного режима работы таможенных и государственных контрольных органов и отсутствия объективной возможности соблюдения установленных сроков совершения операций. Согласно законодательству, предварительная информация должна быть предоставлена за 2 часа до прибытия транспортного средства. Совершенно очевидно, что представляется сложным осуществить контроль и принять предварительное решение о формах контроля в установленные сроки, если речь идет о судне с более чем 500 коносаментных партий. Решение проблемы видится в увеличении сроков предварительного информирования, но за некоторое время (например, за 2 часа) до окончания времени работы контрольных органов.

Ввиду особенностей морских перевозок, существуют также проблемы, связанные с разграничением обязанностей по представлению предварительной информации. Например, капитан морского судна не располагает информацией о грузе, в отличие от водителя автотранспорта, а таможенный представитель не может нести ответственность за топливо, припасы и личные вещи экипажа. Для

решения этой проблемы будет целесообразным разработать стандартный гармонизированный набор данных, представляемых для предварительного информирования, для каждого субъекта. [10]

Также, по нашему мнению, весьма странным кажется тот факт, проведением санитарно-карантинного контроля в СПВ занимается таможенная служба. Для обеспечения полной безопасности ввозимых товаров и эффективности такой контроль неразделим и должен осуществляться либо должностными лицами Россельхознадзора в полном объеме, либо должностными лицами таможенных органов с необходимым уровнем профессиональной компетенции.

На Восточном экономическом форуме 2018 года спикерами также были выделены некоторые проблемы администрирования СПВ. Выделить бы хотелось следующую проблему: бизнес неохотно использует таможенную процедуру свободной таможенной зоны. Из 330 резидентов такую процедуру используют лишь четверо. Проблема состоит в дороговизне организации зоны таможенного контроля, которая стоит от 3 млн. рублей и выше - до бесконечности (например, для компании АО "ВТУ" это обошлось в 350 млн. рублей). Решение проблемы руководитель ФТС Владимир Булавин видит в снижении требований к обустройству ЗТК и создании альтернативной ЗТК информационной системы. [2]

### ***Выводы:***

Таким образом, создание такой особой территории, как Свободный порт Владивосток, является принципиально важным этапом в развитии таможенного администрирования в России. На базе СПВ реализуется инновационная сервисно-ориентированная концепция с применением механизма «единого окна». Отличительными чертами данного механизма в рамках СПВ является элемент обязательного предварительного информирования, а также наличие комплекса программных средств для межведомственного взаимодействия, осуществление контроля только пограничными и таможенными органами и



проведение ветеринарного, санитарно-карантинного и карантинного фитосанитарного контроля таможенными органами.

### **ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ**

1. Официальный сайт Корпорации развития Дальнего Востока [Электронный ресурс: <https://erdc.ru/> (дата обращения: 14.11.2018)]
2. Официальный сайт Росконгресса [Электронный ресурс: <https://roscongress.org/> (дата обращения: 14.11.2018)]
3. Федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ "О свободном порте Владивосток"
4. Постановление Правительства РФ от 20.10.2015 № 1123 "Об утверждении критериев отбора резидентов Свободного порта Владивосток"
5. Постановление Правительства РФ от 28.09.2016 № 975 "Об определении состава сведений представляемой в таможенные органы предварительной информации о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы Евразийского экономического союза, необходимой для осуществления таможенного, транспортного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля"
6. Постановление Правительства РФ от 12.11.2016 № 1154 " О порядке осуществления таможенными органами санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток, и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации"
7. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 29.05.2014 № 68 "Об Основных направлениях развития механизма "единого окна" в системе регулирования внешнеэкономической деятельности"
8. Макрусов В.В. Механизм "единого окна" как основа развития института таможенного администрирования // Вестник Российской таможенной академии. 2015. № 2 (31). С. 130-136.

9. Макрусев В.В. Особенности формирования и направления реализации концепции сервисно-ориентированного таможенного администрирования // Таможенное дело и внешнеэкономическая деятельность компаний. 2017. № 2 (3). С. 121-136.

10. Березуцкая А.Д. Особенности реализации механизма «единого окна» в государствах – членах Евразийского экономического союза: на примере Владивостокской таможни // Инструменты опережающего развития Дальнего Востока, история и практика таможенного дела: молодежный дискурс. 2017. С. 82-87.