

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Таможенное дело»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА
Рецензент, директор,
индивидуальный предприниматель
«Printway»

_____ И.С. Орешков
_____ 2019 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой, к.э.н.

_____ Е.А. Степанов
_____ 2019 г.

Особенности организации таможенного контроля особых
портовых экономических зон

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 38.05.02.2019.247.ПЗ ВКР

Руководитель работы
доцент
_____ А.А.Стрельников
_____ 2019 г.

Автор работы
студент группы ЭУ– 577
_____ И.И.Валиев
_____ 2019 г.

Нормоконтролер
ассистент
_____ В.А.Фролова
_____ 2019 г.

Челябинск 2019

АННОТАЦИЯ

Валиев И.И. Особенности организации таможенного контроля особых портовых экономических зон. – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ – 577, 114 с., 4 табл., библиогр. список – 35 наим., 3 прил.

В качестве объекта выпускной квалификационной работы выступает таможенный контроль на территориях портовых особых экономических зон. Предметом исследования является проблематика деятельности при таможенном регулировании, условия и специфика работы в данных зонах. Целью данной работы является общая характеристика основных особенностей таможенного контроля ПОЭЗ РФ, при этом, акцент делается на проблемы таможенного регулирования и развития данных территорий. На данный момент таможенный контроль на территории ПОЭЗ должен подвергаться тщательному анализу и корректировке настоящего положения.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	10
1 ОСОБЫЕ ПОРТОВЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.....	13
1.1 Определение понятия портовой особой экономической зоны, цели и задачи ее деятельности	13
1.2 Основные причины создания особых экономических зон	15
1.3 Преимущества модели портовых особых экономических зон.....	16
1.4 Режим свободной таможенной зоны на территории портовых особых экономических зон.....	18
1.5 Преференции, действующие на территориях ПОЭЗ и порядок отношений резидентов	20
1.6 Условия создания портовой особой экономической зоны	24
1.7 Деятельность, осуществляемая на территории ОЭЗ	27
1.8 Особые портовые экономические зоны РФ	28
1.9 Особенности осуществления таможенного контроля на территории особых экономических зон	43
2 АНАЛИЗ ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ УЧАСТНИКОВ ИНФОРМАЦИОННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В ПРОЦЕССАХ ПЕРЕВОЗКИ И ОБРАБОТКИ ТОВАРОВ НА ТЕРРИТОРИЯХ ПОРТОВЫХ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН	49
2.1 Анализ основных особенностей и принципов технологии работы и основных процессов перевозки и обработки товаров в ПОЭЗ	49
2.2 Анализ основных операций при прибытии морского судна с товарами, подлежащими ввозу и вывозу на территории Евразийского экономического союза.....	56

2.3 Оценка осуществления должностными лицами таможенного органа контроля над деятельностью с использованием КПС «Портал Морской порт».....	78
3 ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПОРТОВЫХ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН НА ТЕРРИТОРИИ РФ.....	83
3.1 Основные проблемы развития портовых особых экономических зон и осуществления таможенного регулирования.....	83
3.2 Основные пути решения проблематики таможенного контроля на территориях портовых особых экономических зон	88
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	104
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	107
ПРИЛОЖЕНИЯ	
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Процесс связывания предварительной информации о товаре с коносаметами.....	111
ПРИЛОЖЕНИЕ Б. Процесс получения разрешительных документов должностным лицом таможенного органа.....	113
ПРИЛОЖЕНИЕ В. Процесс получения решений от государственных контрольных органов.....	114

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Учитывая принятые Правительством Российской Федерации стратегии развития национальной экономики, свободные экономические зоны и особые портовые зоны – очень актуальная тема современных экономических исследований. Особые экономические зоны портового типа являются перспективным направлением развития экономики страны. Поэтому, процессы осуществления таможенного регулирования в данных зонах должны быть объектами повышенного внимания. В настоящее время таможенный контроль на территории особых портовых экономических зон требует тщательного анализа и внесения необходимых изменений. Это связано с тем, что наша страна не имеет достаточного опыта регулирования деятельности ПОЭЗ, вследствие чего они подвергаются жесткой типизации без учета особенностей и специфики их географического положения, развития инфраструктуры, хозяйствования и, соответственно, транспортируемых и производимых товаров.

Объект. В качестве объекта исследования выступает таможенный контроль на территориях ПОЭЗ в их теоретическом и практическом выражении.

Предмет исследования — проблемы деятельности таможенных органов и особенности таможенного регулирования, а также условия возникновения и особенности деятельности, сопровождающие развитие вышеуказанных зон.

Цель данной работы —общая характеристика основных особенностей таможенного контроля портовых особых экономических зон в России, при этом, особый упор делается на проблемы таможенного регулирования и развития данных территорий.

Задачи выпускной квалификационной работы:

- рассмотреть общие сведения о портовых особых экономических зонах, условия их возникновения и преимущества;

- дать определение понятия свободной экономической зоны, произвести оценку режима СЭЗ на территориях портовых особых экономических зон, основные функции и принципы работы;
- проанализировать основные перспективы развития ПОЭЗ;
- оценить принципы осуществления таможенного контроля на территориях портовых особых экономических зон;
- провести анализ деятельности участников информационного взаимодействия при перевозке товаров через таможенную границу на территории ПОЭЗ;
- дать оценку работе таможенных органов в процессе обработки информации при ввозе товаров на территорию ПОЭЗ и вывозе их с территории ПОЭЗ;
- выявить и проанализировать основные проблемы развития и деятельности в портовых зонах;
- выявить и проанализировать основные проблемы при осуществлении информационного взаимодействия участниками ВЭД и таможенного контроля при транспортировке товаров через ПОЭЗ;
- подвести итоги и предложить пути решения основных вопросов при проведении таможенного контроля и обработки информации таможенными органами на территории портовых зон.

В работе приводятся определения понятия особых экономических зон и, как их составляющего – портовой особой экономической зоны, говорится о целях и задачах создания свободных зон и портов, об особом режиме свободной таможенной зоны, системе льгот и т.д. Развитию особых экономических зон в России может способствовать положительный опыт зарубежных стран. Также, приводятся примеры действующих в настоящее время ПОЭЗ в России, обозначены проблемы их развития. В качестве особого стратегически значимого объекта указывается создание портовых экономических зон в Мурманске и других регионах, на развитие которых возлагаются большие надежды.

Результаты выпускной квалификационной работы заключаются в определении дальнейших перспектив в развитии особых портовых экономических зон, выявлении и анализе проблем деятельности на данных территориях, а также недостатков и причин их возникновения в процессе осуществления таможенного контроля при прохождении товаров через таможенную границу в пределах ПОЭЗ. Рассмотрены основные принципы осуществления информационного взаимодействия участниками внешнеэкономической деятельности, проанализированы этапы обработки информации в процессе таможенного контроля. Предложены пути решения проблематики развития портовых особых экономических зон в целом и способы устранения недостатков в сфере деятельности таможенных органов при ввозе на территорию и вывозе товаров с территории особых портовых экономических зон, а также при осуществлении процедуры таможенного контроля. Указанный комплекс мер по решению поставленных проблем способствует повышению эффективности работы системы, осуществляющей таможенное регулирование и таможенный контроль на территории особых экономических зон, что стимулирует привлечение в региональную экономику дополнительных денежных инвестиций.

1 ОСОБЫЕ ПОРТОВЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

1.1 Определение понятия портовой особой экономической зоны, цели и задачи ее деятельности

Традиционная концепция свободной экономической зоны исходит из цели содействия экономическому развитию и экспорту региона и страны в целом. В отношении нее применяется принцип экстерриториальности, т.е. на их территории не действуют общепринятые нормы и правила, имеющие силу на национальной таможенной территории. Таким образом, СЭЗ – часть территории страны, где товары рассматриваются как объекты, выведенные за пределы национальной таможенной территории, и поэтому не подвергаются общепринятому таможенному контролю и налоговому регулированию.

Свободная экономическая зона представляет собой территорию с особым экономическим и правовым статусом, благоприятную для вложения инвестиций, развития промышленного или иного производства.

Часто этот статус выражается в льготных таможенных или налоговых условиях для отечественных или зарубежных предпринимателей. Главная цель создания таких зон — решение задач социально-экономического развития государства, отдельных регионов или отраслей.

В России развитие особых экономических зон началось в 2005 году, с момента принятия Федерального Закона об ОЭЗ 22.07.2005 года. ОЭЗ создается постановлением правительства РФ на срок до 49 лет без права продления [33].

Портовые особые экономические зоны, как правило, создаются на территориях аэропортов, открытых для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные перевозки, территориях речных и морских портов, открытых для международного сообщения и захода иностранных судов, а также на территориях, предназначенных для строительства, реконструкции и эксплуатации морского порта, речного порта, аэропорта. Портовые особые экономические зоны не могут

включать в себя имущественные комплексы, предназначенные для посадки пассажиров на суда, их высадки с судов и для иного обслуживания пассажиров.

Целью создания портовых особых экономических зон на территории Российской Федерации является стимулирование развития портового хозяйства и развитие портовых услуг, конкурентоспособных по отношению к зарубежным аналогам. А также, в целях развития обрабатывающих отраслей экономики, высокотехнологичных отраслей экономики, развития туризма, санаторно-курортной сферы, портовой и транспортной инфраструктур, разработки технологий и коммерциализации их результатов, производства новых видов продукции.

Основными задачами деятельности ПОЭЗ являются создание площадки для организации судостроительной и судоремонтной деятельности, предоставление логистических услуг, а также базы для новых маршрутов, находящейся в непосредственной близости основных транспортных путей. Их создание возможно на участках территории, общая площадь которых составляет не более чем пятьдесят квадратных километров. В данных ОЭЗ процедура свободной экономической зоны применяется всегда, но не допускается размещение объектов жилищного фонда.

На территории портовой ОЭЗ для коммерческих организаций - резидентов создается особый режим осуществления предпринимательской деятельности за счет льготного режима землепользования; налоговых и таможенных преференций; предоставления гарантий от негативных и непредсказуемых изменений российского законодательства о налогах и сборах; создания и передачи в аренду объектов инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры; устранения административных барьеров [11].

К примеру, ОЭЗ портового типа, как и все остальные (промышленно-производственного, технико-внедренческого, туристско-рекреационного типа), имеет статус свободной таможенной зоны. Ввоз товаров в портовую ОЭЗ и вывоз из нее осуществляется с разрешения таможенных органов.

1.2 Основные причины создания особых экономических зон

Создание особых экономических территорий, как правило, обусловлено несколькими основными причинами:

- 1) Нарастание экспорта товаров и получения валютных средств на данной основе;
- 2) Активный рост занятости населения отдельных регионов (или страны в целом);
- 3) Преобразование особых экономических зон в экспериментальные районы по осуществлению новых методов хозяйствования или в точки роста национального хозяйства.

Создание особых портовых экономических зон является важнейшим звеном в соблюдении принципов открытой экономики. Их работа деятельность на территории государства связана с развившейся в последние десятилетия либерализацией и стремлением наиболее активно осуществлять внешнеэкономическую деятельность. В свободных экономических зонах осуществление экономической деятельности имеет характер высокой открытости отношений с внешним миром, а налоговый и таможенный режимы с инвестиционными условиями выгодны для инвестиций, как внешних, так и внутренних.

В каждом конкретном случае причины создания особых экономических зон могут в значительной степени отличаться друг от друга. В зарубежных странах, характеризующихся высоким развитием промышленности, например, Франция, Великобритания, Италия, США, создавались, как правило, для стимуляции и повышения активности внешнеторговых связей, осуществления региональной политики, нацеленной на оживление среднего и мелкого бизнеса, выравнивания экономических различий между различными регионами. Таким образом, вышеуказанной группе предпринимателей была предоставлена отличная, большая, свобода осуществления своей деятельности, чем в других регионах страны, а также, были предоставлены значительные финансовые льготы. Данные

программы не имели целенаправленной задачи по привлечению в данные районы иностранного капитала.

По схожей причине особые экономические зоны были созданы в ряде современных, на данный момент активно развивающихся государств, в Китае и Сингапуре. Но, в отличие от стран, уже имеющих на тот момент высокую степень развития промышленности, при создании особых портовых экономических зон основной акцент был поставлен на привлечение в районы иностранного капитала, с целью модернизации промышленности и подготовки высококвалифицированных работников. Так, в начале 1980-х годов создание условий для привлечения в Китай зарубежного капитала привело к созданию пяти специальных экономических зон: Сямэнь, Хайнань, Чжухай, Шэньчжэнь и Шаньтоу, деятельность которых впоследствии стала основой для активного роста и развития восточных территорий государства. Главными условиями для привлечения иностранных инвесторов были льготы, предоставленные по ряду налоговых обложений для предприятий, осуществляющих экспорт товаров, а также упрощенные схемы регистрации [12].

1.3 Преимущества модели портовых особых экономических зон

На территории портовой особой экономической зоны, как правило, осуществляется режим так называемой свободной таможенной зоны. Согласно этому режиму, все иностранные товары реализуются, размещаются и используются здесь без осуществления оплаты налога добавленной стоимости и таможенных пошлин, отечественные товары же – на условиях, которые применяются к экспорту в соответствии с таможенным режимом и необходимостью уплаты акциза, и также без вывозных пошлин.

В данных случаях, по оценкам экспертов, снижение издержек резидентов особых экономических зон может достигать 25 – 30%. Один только способ снижения административных барьеров снижает издержки на осуществление проектов ОЭЗ до 5 – 7% в промышленно-производственных и до 3 – 5% в

прочих особых экономических зонах. Это достигается с помощью применения так называемого принципа «одного окна». Суть данного принципа заключается в том, что по решению всех основных вопросов, которые связаны с работой в ОЭЗ, предприниматель (инвестор) осуществляет взаимодействие с возможным наименьшим количеством представителей органов власти.

Достаточно широко и активно используется подобная таможенная процедура в международных таможенных отношениях, потому что, данный процесс является по своей сути моделью, осуществляющей сотрудничество государства и участников, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, на взаимовыгодных условиях.

Существует большое количество налоговых и административных льгот для субъектов, принимающих участие в создании или развитии особой экономической зоны, например, снижение или полная ликвидация налога на прибыль предпринимателя, высокая степень свободы реализации экономической деятельности, предоставление льгот по оплате пошлин или их полное отсутствие и др.

Также, исходя из вышеуказанных данных, следует отметить, что основные преимущества создания и развития особых портовых экономических зон заключаются в предоставлении льгот по внутреннему налогообложению, а так же таможенных льгот участнику внешнеторговой деятельности, возможности развивать и осуществлять свою производственную и другую деятельность на территории ОЭЗ и реализовывать собственную продукцию на рынке, внешнем или национальном.

С другой стороны, государство получает прямую, а также косвенную прибыль для осуществления и продвижения производственной и различных видов коммерческой деятельности от привлечения как национальных, так и иностранных инвестиций. Создание ОЭЗ также способствует созданию дополнительных рабочих мест, развитию торговой деятельности, что оказывает

благоприятное влияние на социальную и экономическую сферу жизнедеятельности.

На территории нашей страны портовые зоны с особыми экономическими условиями деятельности были созданы в 1990х годах. На формирование данных зон существенное влияние оказал позитивный мировой опыт в отношении создания, развития и функционирования подобных зон. Несомненно, инициация создания первых ОЭЗ в России было несовершенным и стихийным, без осуществления детального анализа и оценки экономической целесообразности.

На настоящий момент, все особые экономические зоны, располагающиеся на территории нашей страны, подразделяются на 4 основных типа: технико-внедренческие, промышленно-производственные, туристско-рекреационные и портовые. На данный момент на территории РФ реализуют свою деятельность 33 ОЭЗ, из них только 3 — портовые [21].

1.4 Режим свободной таможенной зоны на территории портовых особых экономических зон

Портовые особые экономические зоны, являясь одной из четырех разновидностей особых экономических зон, формируются, как правило, в морских прибрежных зонах. Данные зоны имеют большое значение для развития национальной экономики, способствуют хозяйственному развитию и освоению территорий, а также привлечению национальных и иностранных инвесторов для более интенсивного обеспечения экономического роста. Портовые особые экономические зоны предполагают создание на их территории условий свободной таможенной зоны. Создание свободной таможенной зоны имеет ряд особенностей, обусловленных законодательством РФ на определенной ограниченной территории.

1.4.1 Ввоз на территорию свободной таможенной зоны

Ввоз иностранных товаров в свободную таможенную зону осуществляется без уплаты пошлин и НДС. В то время как отечественные товары используются и размещаются на условиях экспорта, при котором отсутствует уплата вывозных таможенных пошлин и акциза. Таким образом, можно сделать вывод, что ввоз на территорию свободной таможенной зоны товаров с территории страны, не входящей в состав СТЗ, практически равен экспорту, при чем, эти товары также приравниваются к помещенным под режим свободной таможенной зоны.

1.4.2 Вывоз из территории свободной таможенной зоны

Вывоз отечественных и иностранных товаров (или продуктов их переработки), помещенных под режим свободной таможенной зоны, с территории этой зоны на остальные регионы страны взимаются налоги и таможенные пошлины в соответствии с законодательством государства. При экспорте товаров за пределы территории страны ввозные налоги и пошлины не уплачиваются. То есть, реализация режима свободной таможенной зоны направлена на поддержку экспорта, позволяя тем самым осуществлять ввоз сырья и материалов без уплаты таможенных пошлин и НДС, а после реализации и обработки вывозить либо на территорию РФ (уплата таможенных пошлин и НДС сохраняется), либо за рубеж (без уплаты пошлин и НДС) [8].

Однако, выгоду от деятельности свободной таможенной зоны в конечном итоге получают не только субъекты внешнеэкономической деятельности, несмотря на строгую направленность деятельности свободных портов в первую очередь на стимуляцию внешней торговли, но и отрасли, имеющие важное стратегическое значение: промышленность, судостроение, транспорт, наука, технологическая отрасль и др. Вышеуказанные отрасли играют важную роль в ведении портового хозяйства и развития инфраструктуры в целом. Стратегические и текущие планы этих отраслей тесно связаны друг с другом и

определяют дальнейшие перспективы развития инновационной отрасли, региональной, а также национальной экономики.

1.5 Преференции, действующие на территориях ПОЭЗ и порядок отношений резидентов

Особую важность следует придать правильному порядку построения отношений с резидентами. Гарантиями взаимовыгодных и долгосрочных отношений являются не только четкая структурированность и регламентированность отношений, а также оказание помощи в налаживании и размещении их деятельности, но и в рациональном и лояльном подходе к определению пакета преференций.

Основными главными преимуществами создания особых экономических зон в порту являются предоставление государством таможенных и налоговых льгот, часто до установления 0 % ставки по акцизам, НДС, таможенным сборам и др. Таким образом осуществляется привлечение инвестиций в торговую инфраструктуру и промышленность, расположенную на территории портовых ОЭЗ, а также, осуществляется создание дополнительных грузопотоков (особенно транзитных). Льготный режим, подобный установленному, позволяет значительно уменьшить сроки окупаемости инвестиций в развитие инфраструктуры портовой зоны. Сэкономленные средства могут быть использованы инвесторами на развитие своих предприятий и повышение их конкурентоспособности. В то же время, резиденты смогут осуществлять работы по выгрузке и загрузке товаров, оказывать услуги по их хранению на более выгодных условиях, а также осуществлять ремонт судов, переработку морепродуктов, в том числе рыбы, производить более выгодную упаковку товаров, вести оптовую торговлю. У резидентов появляются новые возможности для разработки наиболее выгодных схем внешнеэкономического сотрудничества. Благодаря освобождению судов от таможенного контроля во время прибытия в свободную таможенную зону порта, в значительной степени осуществляется экономия стояночного времени. При

поступлении в порт иностранных грузов, отсутствует строгий регламент пребывания его в свободном порту, грузы могут находиться в нем неограниченное время, также, они могут быть перегружены на другое судно без каких-либо таможенных операций. Во время хранения грузов в ПОЭЗ гарантии для уплаты таможенных пошлин не требуется, что позволяет избежать замораживания значительных сумм при работе с ввозимыми грузами. Импортные пошлины платятся лишь в случае попадания груза за пределы портовой особой экономической зоны на территории страны. Все это создает выгодные условия для грузоперевозки, что способствует привлечению транзитных грузов в ОЭЗ. Идущие транзитом внутренними путями (Ж/Д или речными) товары могут быть освобождены от предоставления гарантий для оплаты таможенных сборов. Грузы, идущие на экспорт, перед попаданием в портовую свободную зону обязаны пройти процедуру таможенной очистки. Как правило, каждая ОЭЗ выбирает наиболее эффективные виды преференций, что придает четкую направленность развитию данной зоны.

В некоторых странах, например, в Японии, зоны свободной торговли отсутствуют. Однако, существуют так называемые «бондовые зоны» - это таможенные склады, в которых могут быть помещены на хранение товары, не облагаемые таможенными пошлинами. Различают пять различных категорий бондовых зон:

- собственно бондовые зоны – территории временного пребывания, предназначенные для заполнения таможенной декларации;
- бондовые ангары – выполняют схожие с бондовыми зонами функции;
- специальные склады, в которых, по правилам государства, иностранные грузы могут со специального разрешения храниться в течении двух лет, при этом, лежащий на складе груз не облагается таможенной пошлиной;
- бондовые предприятия, которые осуществляют производство с помощью иностранных ресурсов и материалов, при этом не оплачивая таможенные пошлины за ресурс;

- бондовые выставочные зоны – специальные территории, на которых проводятся международные выставки, на которых иностранные грузы могут быть вставлены при заполнении упрощенной таможенной декларации [25].

Резидент портовой ОЭЗ может начать предпринимательскую деятельность после заключения соответствующего соглашения с органом управления зоной и внесения обеспечения по уплате таможенных пошлин и налогов.

Денежная сумма такого обеспечения зависит от вида деятельности резидента: не менее 30 млн. руб. (складирование любых товаров, в том числе подакцизных и минерального сырья, их хранение, оптовая и биржевая торговля); не менее 10 млн. руб. (складирование товаров, которые не являются подакцизными товарами или минеральным сырьем, их хранение, оптовая и биржевая торговля); не менее 2,5 млн. руб. (иная портовая деятельность).

Соглашением об осуществлении деятельности в портовой ОЭЗ могут также предусматриваться строительство объектов инфраструктуры нового морского порта и реконструкция старого, которые резидент обязан обеспечить капитальными вложениями (за исключением нематериальных активов) в размере не менее 100 млн. евро (в случае строительства) и не менее 3 млн. евро (в случае реконструкции). При этом вне пределов портовой ОЭЗ, если это необходимо для осуществления деятельности резидента, он может вести строительство объектов транспортной и энергетической инфраструктур, систем водоснабжения и водоотведения, линий связи. Однако на данные виды деятельности особый режим не распространяется.

Таким образом, с помощью закрепленных в законодательстве правовых норм не допускаются к предпринимательской деятельности в условиях портовой ОЭЗ потенциально несостоятельные в финансовом отношении резиденты.

Резидентами портовой ОЭЗ могут стать исключительно коммерческие организации (кроме унитарных предприятий), зарегистрированные в соответствии с законодательством на территории муниципального образования, в границах которого расположена эта зона.

Срок существования портовых ОЭЗ определен в 49 лет, что очень привлекательно для инвесторов, так как особые экономические зоны иных типов создаются только на 20 лет.

Для резидентов портовых ОЭЗ определены следующие налоговые льготы:

- освобождение от уплаты НДС проведения работ (оказания услуг) на территории портовой ОЭЗ (пп. 27 п. 3 ст. 149 НК РФ);
- освобождение от уплаты акциза при ввозе подакцизных товаров в портовую ОЭЗ (пп. 4 п. 1 ст. 183; п. 2 ст. 184; пп. 1, 3 п. 1 ст. 185 НК РФ);
- возможность понижения ставки налога на прибыль, подлежащего зачислению в бюджет субъекта Российской Федерации (для организаций – резидентов ОЭЗ любого типа), но не ниже 13,5% (п. 1 ст. 284 НК РФ);
- освобождение от уплаты налога на имущество организаций в течение 5 лет с момента постановки на учет указанного имущества (для организаций – резидентов ОЭЗ любого типа) (п. 17 ст. 381 НК РФ);
- освобождение от уплаты земельного налога в отношении земельных участков, расположенных на территории ОЭЗ, сроком на 5 лет с момента возникновения права собственности на земельный участок (для организаций – резидентов ОЭЗ любого типа) (п. 9 ст. 395 НК РФ).

Не менее существенными являются таможенные льготы. В соответствии со ст.6 Федерального закона на территории Мурманской области устанавливается режим свободной таможенной зоны. Это, в частности, означает, что иностранные товары размещаются и используются в границах ОЭЗ без взимания таможенных пошлин и налогов.

Уплата регистрационных сборов при регистрации внешнеторговых операций производится в размере:

20 % – на продовольственные товары;

50 % – транспортные средства представленные в товарных позициях 8702-8703 ТН ВЭД;

40 % – на остальные товары;

от суммы таможенных освобождений при осуществлении таможенного оформления импортируемого (экспортируемого) товаров.

Под режим свободной таможенной зоны могут быть помещены товары, ввозимые с территорий иностранных государств и таможенной территории Российской Федерации; транспортные средства, ввозимые в целях осуществления ремонта, в том числе капитального ремонта и (или) модернизации.

Иностранные товары размещаются и используются в пределах границ портовой ОЭЗ без уплаты таможенных пошлин и НДС, а также без применения к указанным товарам запретов и ограничений экономического характера, которые установлены в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности.

Российские товары на территории портовой ОЭЗ размещаются и используются на условиях, которые применяются к вывозу в соответствии с таможенным режимом экспорта, без уплаты акциза и вывозных таможенных пошлин.

С товарами, которые помещены под таможенный режим свободной таможенной зоны, допускается совершение любых операций, соответствующих условиям соглашения об осуществлении деятельности в портовой ОЭЗ.

1.6 Условия создания портовой особой экономической зоны

Создание ОЭЗ является одним из наиболее перспективных направлений развития экономики России. Проект создания ОЭЗ подразумевает государственно-частное партнерство, которое заключается в совместном вложении средств бюджета и частных инвестиций в развитие той или иной территории: государство отвечает за строительство инфраструктуры, а частный бизнес — за коммерческие объекты.

Положением о проведении конкурса по отбору заявок на создание особых экономических зон (утверждено Постановлением Правительства РФ от 13.09.2005 № 563) установлено, что конкурсная комиссия выбирает победителей конкурса

(победившие заявки) путем сопоставления совокупных взвешенных оценок всех поступивших заявок, исходя из установленных критериев.

Оценка и сопоставление заявок на создание портовых ОЭЗ осуществляются отдельно для каждого из пяти морских бассейнов: Азово-Черноморского, Арктического, Балтийского, Дальневосточного и Каспийского.

Принимали участие в конкурсе по отбору заявок на создание портовой ОЭЗ администрации следующих морских портов: Архангельск, Мурманск, Новороссийск, Тамань, Восточный (Приморский край), Находка, Советская Гавань (Хабаровский край), Петропавловск-Камчатский, Усть-Луга (Ленинградская область) и другие. При этом, Мурманская область подала сразу две заявки на создание портовых ОЭЗ на своей территории. Первый проект связан с созданием портовой особой экономической зоны на восточном берегу Кольского залива — на территории действующего Мурманского морского торгового порта. В акватории Мурманского порта действуют первый в России арктический рейдовый терминал по перевалке экспортной сибирской нефти и крупнейший на Севере Европы комплекс по перегрузке кузбасского каменного угля. Поэтому второй проект рассчитан на создание портовой ОЭЗ на западном берегу Кольского залива, где на свободных земельных участках предполагается возвести новые портовые сооружения и современные терминалы по перевалке кузбасского угля и сибирской нефти на морские суда экспортного направления [18].

Помимо целей создания в ФЗ №116-ФЗ также прописаны условия создания ОЭЗ и требования по их размещению. Никакая ОЭЗ, кроме зон туристско-рекреационного типа, не может находиться на территории нескольких муниципальных образований или включать полностью территорию административного образования. ОЭЗ могут создаваться только на земельных участках, находящихся в государственной собственности, кроме ОЭЗ туристско-рекреационного типа. Решение о создании ОЭЗ принимает Правительство РФ.

Наличие благоприятного инвестиционного климата в ОЭЗ является общей характерной чертой для всех ее видов. Здесь подразумеваются таможенные, финансовые, налоговые льготы и преимущества, но они не всегда являются главным фактором притока капитала. Существенную роль обычно играют инвестиционные гарантии, политическая стабильность, квалификация рабочей силы, качество инфраструктуры и упрощение административных процедур.

Введение особого таможенно-тарифного режима, т.е. снижение или отмена экспортно-импортных пошлин, и упрощение порядка осуществления внешнеторговых операций характеризует внешнеторговые льготы.

В налоговых же льготах содержатся нормы, связанные с налоговым стимулированием конкретных видов деятельности или поведения предпринимателей. Льготы затрагивают налоговую базу (прибыль), амортизационные отчисления, издержки на зарплату, НИОКР, уровень налоговых ставок, вопросы постоянного или временного освобождения от налогообложения.

Еще одной основной чертой ПОЭЗ является то, что каждая из них проходит определенные фазы жизненного цикла, в которые включены становление, рост, зрелость и упадок.

В первую стадию жизненного цикла портовых ОЭЗ происходит выбор территории будущей зоны, разработка концепции ее функционирования, подготовка законодательных актов, создание промышленной инфраструктуры.

Для второй стадии характерно налаживание промышленного производства из импортных материалов и полуфабрикатов, активное привлечение иностранного капитала и технологий, специализация на выпуске отдельных товаров.

На третьей стадии производится массовая потребительская продукция, постепенно увеличивается доля местного компонента в экспортной продукции, расширяется рынок сбыта товаров.

На четвертой стадии выравниваются условия деятельности для инвесторов по всей территории страны или перепрофилируются зоны на выпуск наукоемкой продукции, а затем трансформируются в технопарк.

1.7 Деятельность, осуществляемая на территории ОЭЗ

В портовой ОЭЗ может вестись портовая деятельность, в которую входят:

- погрузочно-разгрузочные работы;
- складирование и хранение товаров, оказание транспортно-экспедиторских услуг;
 - снабжение и снаряжение морских, речных и воздушных судов, в том числе судовыми припасами, бортовыми запасами, оснащение судов;
 - ремонт, техническое обслуживание, модернизация морских, речных и воздушных судов, авиационной техники, в том числе авиационных двигателей и других комплектующих изделий;
 - переработка водных биологических ресурсов;
 - операции по подготовке товаров к продаже и транспортировке (упаковка, сортировка, переупаковка, деление партии, маркировка и тому подобные операции);
 - простые сборочные и иные операции, которые существенно не изменяют состояние товара (перечень операций и товаров утверждается Правительством РФ);
 - биржевая торговля товарами;
 - оптовая торговля товарами;
 - обеспечение функционирования объектов инфраструктуры портовой ОЭЗ.

В то же время запрещены:

- разработка месторождений полезных ископаемых, их добыча (за исключением разработки месторождений минеральных вод, лечебных грязей и других природных лечебных ресурсов, их добычи), металлургическое производство;
- переработка полезных ископаемых (за исключением промышленного розлива минеральных водного использования природных лечебных ресурсов), а также переработка лома черных и цветных металлов;

- производство и переработка подакцизных товаров (за исключением легковых автомобилей и мотоциклов).

Правительство РФ вправе устанавливать и иные виды деятельности, осуществление которых не допускается в портовой ОЭЗ.

1.8 Особые портовые экономические зоны РФ

1.8.1 Портовая особая экономическая зона «Советская гавань», Хабаровский край

Согласно решению Правительства 31.12.2009 года было согласовано создание первой в Российской Федерации особой экономической зоны портового типа «Советская гавань». Данный порт расположен относительно на небольшом расстоянии от стран Азиатско-Тихоокеанского региона, развитие которых в последнее время происходит достаточно интенсивно и динамично. Данную портовую ОЭЗ отличают следующие несомненные преимущества:

- естественная удобная и надежно защищенная бухта;
- наличие доступа к соединяющей стратегически и технически важные регионы России и страны Азиатско-Тихоокеанского региона железнодорожной магистрали федерального значения – Байкало-Амурская магистраль;
- ближайшее расположение к крупным промышленным центрам регионального значения – г. Хабаровск, г. Комсомольск-на-Амуре и др.

Основной упор в деятельности ПОЭЗ будет сделан на терминалы, осуществляющие перевалку рудных и контейнерных грузов. Помимо этого, на данной территории планируется создание судоремонтных и судостроительных предприятий. Вследствие всё большего освоения сырьевых запасов территорий БАМ (Советская Гавань – конечная точка магистрали), реализация проектов здесь приобретает все большую актуальность. К увеличению прибыли транспортных компаний и стивидорных компаний в России приведет развитие мультимодальных контейнерных перевозок. Также, предполагается создание и

формирование транспортного узла, с помощью которого появится возможность перевалить к 2025 году до 25 – 30 млн. тонн грузов за год [14].

Рассчитанное время работы и осуществления деятельности особой портовой экономической зоны – 49 лет. Основной целью ее создания является обеспечение перевалочной мощности для осуществления торговых отношений со странами-представителями АТР. У данной зоны имеется хороший потенциал помимо осуществления трансфертной функции, например, для развития и осуществления рыбной промышленности, глубокой промышленной переработки ресурсов воднобиологического характера, а также судоремонтных производств. Согласно прогнозам, общий объем переправляемых через ПОЭЗ грузов к 2030 году может достигнуть 35,8 тыс. тонн за год, при общем объеме инвестиций в развитие инфраструктуры за данный период в размере 49,4 млрд. рублей. На первых этапах работы Советская гавань обеспечила Хабаровскому краю более 4 тыс. новых рабочих мест.

Сегодня данный порт призван удовлетворять основные потребности края. Он является основными, наравне с Ванино, транспортными воротами для осуществления экспорта природных ресурсов, добыча которых осуществляется в зоне тяготения Байкало-Амурской магистрали. Советская гавань названа региональным судоремонтным центром рыболовецких судов, а также крупнейшим биоресурсным кластером, играющим огромную роль в развитии Хабаровского края. Она является своеобразными транспортными «воротами» между Дальним Востоком и остальной восточной Россией, тяготеющей к дальневосточным портам, связующим и транзитным портом для железнодорожной и морской связи между странами АТР, прежде всего, Японией и Кореей, и Центральной Европой с центральными регионами России.

Согласно концепции портовой ОЭЗ, предполагается создание в Советской Гавани портового и судоремонтного центром многопрофильного уровня. Основным направлением создания портовой особой экономической зоны в Советской Гавани является формирование региона портово-промышленного

назначения, структура которого делится на следующие кластеры: промышленный, судоремонтный, биоресурсный и портово-логистический. В сформированном регионе приоритетными направлениями считаются проекты стивидорных компаний, специализация которых основана на перевалке железорудных ресурсов, контейнерных и прочих генеральных грузов.

В развитии ПОЭЗ выделяют следующие стадии:

1 стадия – 2011 – 2013г., краткосрочная, после которой началась работа по привлечению иностранных инвесторов. На данном этапе происходило создание морской портовой зоны, которое проходило с южной части Советской Гавани – мыса Марии, по причине формирования там специализированного комплекса по перегрузке железной руды, а также терминалы контейнерной перевозки и перевозки зерновой продукции. Также, на мысе Марии осуществляется строительство припортовой станции и развязов для эффективной транспортной связи и деятельности резидентов. На данном этапе был увеличен спрос на изготовление и ремонт судов рабочего и вспомогательного назначения, потребность в которых значительно расширилась вследствие разработки шельфа острова Сахалин, а также на прогулочные и туристические суда и оборудование строительного назначения.

2 стадия – с 2013 по 2020 год, среднесрочный период. На данном этапе осуществлялось создание терминалов для перегрузки различных типов грузов: наливных, контейнерных, навалочных и др. Это связано с введением в эксплуатацию автодороги «Хабаровск-Ладога-Ванино» и с развитием железнодорожной инфраструктуры. Основными направлениями данного этапа стали судоремонт и судостроение. Строительство новых терминалов на неосвоенных участках порта обусловлено следующими факторами: создание нового железнодорожного пути до северного участка порта – мыса Муравьева, развитие ж/д инфраструктуры, а также, расположение данного мыса в самой глубоководной части порта, что обеспечивает наиболее удобный подход судов в эту область. Наиболее выгодное экономическое и географическое положение этой

территории Советской Гавани создало почву для осуществления строительства экспортных портовых терминалов высоких мощностей работы: крупных балкерных терминалов технологической щепы, угля, минеральных удобрений, грузов нефти, газа, апатитов, калиевых солей и леса. Также, на основе ресурсных, неэксплуатируемых судоремонтных мощностей порта возможно создание и развитие промышленных производств, поэтому, в данной зоне созданы предприятия по производству металлоконструкций, сборке различных агрегатов и узлов. Осуществление всех вышеуказанных направления позволит увеличить количество судозаходов в ПОЭЗ, а значит, повысить грузооборот, общий объем судоремонтных работ и спрос на реализацию бункеровки судов и снаряжение. На данном этапе осуществляется переработка водно-биологических ресурсов. Данное направление является особенно перспективным для развития зоны, так как крупнейшие ареалы вылова биоресурсов Охотского и Татарского проливов находятся в непосредственной близости от Хабаровского края. На нерест в акваторию залива заходят разнообразные виды рыбы, например, сельдь, навага, терпуг, камбала, мойва, а также представители лососевых.

3 стадия – с 2020 и последующие годы, долгосрочный период, в течение которого планируется активное развитие судоремонта и судостроения не только традиционных направлений, но и новых, таких как плавучие заводы, вспомогательные суда, рабочие суда со спец оборудованием, досуговые, туристические суда и яхты с высоким уровнем развития сервиса, оборудование строительного назначения, а также предприятий в сфере логистики. В перспективе предполагается, что Советская Гавань станет ведущей базой для распределения, переработки и хранения товаров, своеобразной «точкой роста» как для Хабаровского края, так и в целом для Дальневосточного региона.

Для инвесторов в портовой ОЭЗ «Советская гавань» было принято решение предоставить нижеперечисленные налоговые льготы: транспортный налог, налог на землю и налог на имущество – 0 %, а также сниженную ставку налога на доход до 15,5 % и использование и размещение иностранных товаров без уплаты НДС и

таможенных пошлин (сырье, комплектующие, оборудование, строительные материалы и т.д.). Длительность налоговых каникул, установленных региональными органами государственной власти, составляет от 5 до 10 лет. В течение времени существования портовой особой экономической зоны резидентам возможно предоставление гарантии на неизменность налоговых льгот. Но следует учитывать тот факт, что система юрисдикций ПОЭЗ (льготных налоговых преференций) требует на данный момент пересмотра и создания дополнительных мер по улучшению качества работы налогового администрирования в сторону его упрощения. Компании, осуществляющие свою деятельность на территории ПОЭЗ «Советская гавань», как правило, наделяются следующими преференциями: наличием готовой развитой инфраструктуры, пониженной ценой выкупа территории земельного участка, удобного режима администрирования. Все вышеперечисленные преференции и меры позволят инвесторам снизить расходы на ведение бизнеса до 30 % на территории ПОЭЗ. Таким образом, можно сделать вывод о наличии сравнительно более высокой нормы рентабельности деятельности резидентов и стивидорных компаний, осуществляющих свою деятельность в порту, а также о возникновении, как следствие, большего совокупного экономического эффекта. Резидентам особых экономических зон до 1 января 2017 года была предоставлена возможность реализации продуктов переработки на внутреннем рынке Таможенного союза с использованием иностранных товаров, которые были помещены под процедуру СТЗ, с освобождением от уплаты таможенных налогов, пошлин, но только в том случае, если товары были подвержены достаточной обработке.

В настоящее время выделяют несколько сценариев развития «Советской гавани», как особой портовой экономической зоны: умеренный, инерционный и перспективный. Основные их различия заключаются в проведении мероприятий по осуществлению продвижения железнодорожной инфраструктуры, в том числе и внешней, включая БАМА, мероприятий по развитию других видов инфраструктуры, объемом государственных инвестиций от 7 млн. руб.

(инерционный), от 7 до 19 млн. руб. – умеренный, от 19 до 26 млн. руб. – перспективный. Согласно инерционному сценарию, благодаря реализации проектов портовой зоны, к 2025 году на данной территории будет создано около 2187 рабочих мест, в то время как по сценарию умеренного развития это число достигнет 4302 рабочих мест, а совокупный результат от создания портовой экономической зоны позволит создать до 2020 года от 4 до 56 тыс. рабочих мест косвенного характера во взаимосвязанных сферах [34].

Создание особой портовой экономической зоны «Советская гавань» позволило осуществить развитие следующих основных направлений:

1) Реализация обновления портовой инфраструктуры и создание новых строительных объектов;

2) Восстановление и строительство новых рыбоперерабатывающих предприятий;

3) Развитие комплексного характера нового транзитного маршрута, реконструкция БАМа на данной территории и территории, прилегающей к восточному берегу залива;

4) Обеспечение большего притока грузов;

5) Предоставление ожидаемой частными инвесторами окупаемости инвестиций, производимых в судоремонтную деятельность, а также поддержание эффективности данного вида деятельности.

Развитие фидерных судовых маршрутов, экспортной базы зерновых и удобрений, а также новых полезных ископаемых для осуществления портовой перевалки будет обуславливать мультипликативный эффект в зоне ПОЭЗ от развития указанных основных видов деятельности (рыбопереработка, судостроение, заправка топлива, терминальные операции и т.д.).

Также, бизнес по переработке древесины, производству мебели и отгрузке лесоматериалов в данной местности способно увеличить направления использования таможенного склада в целях хранения нерастаможенного товара и товарораспределительного логистического центра.

У ПОЭЗ «Советская гавань» на данном этапе развития формируется очень важное преимущество: при транзите «Запад России – Сибирь – Север Тихоокеанского побережья США» практически до 1000 км сокращается длительность маршрутов доставки в Европу из стран АТР грузов, доставляемых при сочетании железнодорожного и морского транспорта.

Программа развития Байкало-Амурской магистрали составляет порядка триллиона рублей, поэтому ее реализация может занять большое количество лет, таким образом, недостаточно развитая инфраструктура железнодорожных участков в настоящее время является главной проблемой, не дающей развиваться «Советской Гавани» в должной мере. Также, тормозит развитие ПОЭЗ и тот факт, что сроки разработки проекта планировки и развития ПОЭЗ в Советской Гавани значительно растянуты во времени, это связано деятельностью ОАО «ОЭЗ» – управляющей компании ПОЭЗ. На данный момент из Федерального бюджета было выделено 3,15 миллиарда рублей на развитие ПОЭЗ, данная сумма пока не подверглась освоению по причине отсутствия резидентов. На данный момент осваивать предлагается наиболее развитую и инфраструктурно обеспеченную территорию на мысе Марии, в южной части ПОЭЗ. На осуществление бизнеса в данной области были выдвинуты два претендента: ООО «Советско-Гаваньский морской торговый порт» и ООО «Морской порт Новая Советская Гавань», уже подавшие заявки в Минэкономразвития РФ на реализацию деятельности в данной области. «Советско-Гаваньский морской торговый порт» представил план по осуществлению строительства зернового экспортного терминала, мощность данного терминала составит 7,1 млн. тонн в год. «Морской порт Новая Советская Гавань» планирует строительство экспортного зернового терминала мощностью до 2,5 млн. тонн в год, а также строительство завода по переработке на 0,055 млн. тонн и контейнерного терминала на 280 тыс.

Согласно графикам производства, перевалка грузов обеих компаний началась в 2015 г. Проектной мощности морские терминалы достигают к концу 2019 года. К 2025 году планируется достичь общего грузопотока на экспорт до 13 млн. тонн

за год. У Правительства Хабаровского края определено стремление использования природных условий в Советской Гавани в выгодных целях. Оно разработало ряд планов по осуществлению развития инфраструктуры ПОЭЗ. Специалисты полагают, что ПОЭЗ необходимо структурировать особым образом, так, чтобы на данной территории осуществлялся не только транзит грузов, экспортные терминалы по перевалке, но и предприятия, осуществляющие свою деятельность в целях поставки и изготовления товаров для стран АТР.

Таким образом, можно сделать вывод, что «Советская Гавань» в качестве портовой особой экономической зоны способна стать новой «отправной точкой» для развития Хабаровского края в целом и будет оказывать влияние на различные сферы развития, в том числе и социально-экономическое, Советско-Гаванского муниципального района. Появление рабочих мест, привлечение различных специалистов многих направлений деятельности, строительство объектов транспортной инфраструктуры и жилищно-коммунальной сферы позволит развивать в данной зоне туристско-рекреационный кластер в будущем. Но это станет возможно только в случае слаженной совместной работы муниципальных, региональных и федеральных властей с населением, рабочим слоем, предприятиями и организациями.

1.8.2 Особая экономическая зона «Ульяновск-Восточный»

Особая экономическая зона «Ульяновск-Восточный» является единственной в России особой экономической зоной аэропортового типа, и на территории которой осуществляется, соответственно, авиационная деятельность. Данная зона прилежит к международному аэропорту «Ульяновск-Восточный» и была создана в соответствии с постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2009 г. №1163 на участке Чердаклинского муниципального района Ульяновской области.

Деятельность в данной зоне регулируется управляющей компанией –ОАО «ПОЭЗ «Ульяновск».

Ульяновская область считается авиационным центром России. Ее развитие берет начало с середины семидесятых годов прошлого столетия, когда конструирование нового уникального военно-транспортного самолета Ан-124 потребовалось строительство не менее уникального авиационного завода. В 1975г. было принято решение о строительстве в районе города Ульяновск нового крупнейшего авиакомплекса по выпуску крупнофюзеляжных самолетов. Также, было положено начало проектирования смежных предприятий по производству авиационных двигателей, аэродинамических труб и товаров народного потребления.

По масштабности строительство будущего авиапромышленного комплекса превосходило любое другое в стране и поражало воображение. По масштабности оно занимало первое место в СССР. При создании комплекса работа носила многонаправленный характер: помимо авиаконструкторских предприятий разрабатывалось и осуществлялось строительство жилого массива с развитой инфраструктурой и жилищно-коммунальной сферой. Одновременно с этим со всей страны осуществлялся набор кадров с их обучением и подготовкой. Для осуществления подготовки кадров в сфере самолетостроения были задействованы крупные учебные заведения Ульяновска и страны в целом.

В настоящее время данный крупный авиапромышленный комплекс осуществляет свою деятельность по различным направлениям промышленности.

В 2008 году Ульяновск-Восточный стал победителем конкурса на право создания особой портовой экономической зоны, этому способствовали следующие важные факторы:

1) В Ульяновске сосредоточены соответствующие компетенции, авиационные производства и образовательные учреждения для подготовки специалистов;

2) На базе аэропорта «Ульяновск-Восточный» осуществляют деятельность крупнейшие российские компании, специализирующиеся на грузовых авиаперевозках: «Полет» и «Волга-Днепр»;

3) Наличие развитого индустриального аэропорта с современной инфраструктурой и техническим оснащением. Взлетно-посадочная полоса данного аэропорта одна из самых длинных в мире (5100 метров), поэтому аэропорт принимает все типы воздушных судов без ограничений по размерам и массе. Также, аэропорт является базой для экспериментальных полетов вновь произведенных авиационных судов.

В результате создания на базе аэропорта «Ульяновск-Восточный» особой портовой экономической зоны, к 2011 году были утверждены первые резиденты, среди которых «Волга-Днепр Техникс Ульяновск», Авиационный завод «Витязь» и «ФЛ Техникс Ульяновск». К 2013 г. было положено начало строительству инфраструктуры ПОЭЗ, на работу которой в том же году было выделено 6 953 млн. руб. из федерального и 3 980 млн. руб. из регионального бюджета.

В настоящее время, площадь территории ПОЭЗ составляет 118, 98 га. В дальнейшем планируется расширение данной территории до 640 га. Также, были выделены земельные участки, наделенные статусом прилегающей к ОЭЗ территории, на базе которых будет создана социальная инфраструктура для резидентов ОЭЗ [32].

Приоритетными, связанными с деятельностью ОЭЗ, направлениями «Ульяновск-Восточного» являются: производство электрооборудования, электроники, композиционных материалов, приборостроение, авиастроение и техническое обслуживание воздушных судов, другие отрасли машиностроения и реализация товаров. В зоне ПОЭЗ создаются выгодные условия для осуществления бизнеса, позволяющие инвесторам сократить издержки до 30% при осуществлении проектов. Этому способствует наличие налоговых и таможенных льгот, готовой инфраструктуры и обеспечение электричеством за счет федерального и регионального бюджета.

Налоговые льготы в ПОЭЗ «Ульяновск-Восточный» реализуются в следующих условиях: ликвидация НДС и таможенных пошлин на иностранные товары,

отсутствие транспортного и земельного налогов на 10 лет и налога на имущество на 15 лет, а также снижение налога на прибыль до 3 %.

Развитию здесь бизнеса также способствует предоставление государством крупных земельных участков с развитой инфраструктурой по минимальной стоимости. Административная поддержка инвесторов на всех государственных уровнях власти обеспечивает резидентам так называемый режим «одного окна», что значительно упрощает ведение их деятельности. Одновременно с этим, государство предоставляет инвесторам офисные, производственные и бытовые помещения в аренду по сниженной цене.

В добавление ко всему вышеизложенному, следует указать на преимущества территории ПОЭЗ, которые способствуют эффективному ведению предпринимательской деятельности: во-первых, «Ульяновск-Восточный» располагается в центральной части европейской территории России в 850 км от Москвы, во-вторых, данная территория обеспечивается подходом железнодорожных путей и находится вблизи от дороги регионального значения, а также принимает все типы воздушных судов, что делает ее доступной для вывоза и ввоза товаров и сырья, в-третьих, через систему реки Волги сюда могут доставляться грузы из Балтийского и Черного морей.

1.8.3 Особая экономическая зона «Мурманск»

Особая экономическая зона портового типа «Мурманск» была создана 12 октября 2010 года в связи с Постановлением Правительства Российской Федерации № 784 на территории Мурманской области. Общая площадь созданной территории составила 3050 Га. В данной ПОЭЗ можно выделить разнообразные виды деятельности, осуществляемые компаниями-резидентами на ее территории. Основное место, как и в «Советской Гавани», здесь занимает портовая деятельность: осуществляется техническое обслуживание, ремонт и переоборудование судов, развивается судостроение. Также, большое значение здесь имеет рыбоперерабатывающее производство и переработка морепродуктов.

Как и в других ПОЭЗ, в Мурманске осуществляется деятельность по перевалке грузов, логистике, а также биржевая торговля товарами.

Преимущество Мурманской портовой экономической зоны по сравнению с другими морскими и речными портами, расположенными на территории Российской Федерации, состоит в том, что Мурманская область имеет наиболее выгодное экономическое и географическое положение. Область расположена в Северной Европе, своей западной границей примыкает к Норвегии и Финляндии – важнейшими странами-партнерами в северной части страны. Мурманск имеет выход одновременно в два моря – Баренцево и Белое, что так же играет важную роль в стратегическом и экономическом аспектах деятельности государства. Население данной области 836 тыс. человек, что позволяет говорить о большом потенциале создания кадровых мест в ПОЭЗ для привлечения большого количества работников со всего региона. Крупный административный, промышленный, туристический и культурный центр области – город Мурманск, играющий важную роль в становлении и развитии ПОЭЗ. Порт в Мурманске является одним из самых крупных незамерзающих портов России, имеющий также крупнейший ледокольный флот в стране. К портовой особой экономической зоне здесь примыкают важные транспортные сухопутные и морские пути. Октябрьская железная дорога связывает порт и остальные регионы России и позволяет транспортировать товары отсюда в центральные и южные регионы страны. «Мурманск» имеет также и автомобильное сообщение: через данную особую экономическую зону пролегает автомагистраль федерального значения «Кола», обеспечивающая сообщение Мурманска с северной столицей и Норвегией. Мурманск является начальной точкой дороги до Норвегии – А138 и дороги Р12 до Финляндии. Помимо вышеперечисленных видов сообщения имеются и воздушные пути связи, в 24 км от города расположен «Мурманск» – аэропорт международного значения.

Изобилие крупных промышленных предприятий в данной области обеспечивает «Мурманску» приток большого числа потенциальных инвесторов,

которых привлекает изобилие богатейших природных ресурсов. Основные направления деятельности крупных предприятий Мурманской области: металлургия, черная и цветная, горнодобывающая промышленность, а также рыбный промысел. Большое значение имеют предприятия «Апатит» в г. Кировск, занимающийся переработкой апатита, «Кандалакшский алюминиевый завод» по производству первичного алюминия, Оленегорский ГОК, производящий железорудное сырье, Ковдорский ГОК, «Кольская горно-металлургическая компания», осуществляющая производство никеля, меди, серной кислоты. Из предприятий по переработке морепродуктов большое значение имеет «Мурманский траловый флот», занимающийся рыбным промыслом.

Преимущество «Мурманска» заключается еще и в том, что он является одним из наиболее промышленно развитых и привлекательных для инвесторов регионов России. Строительство развитой транспортной инфраструктуры позволило создать здесь транспортные коридоры в Америку, Азию и Европу.

Главную поддержку развития ПОЭЗ «Мурманск» оказывает государство и региональные органы власти. Инвестиционная деятельность здесь поддерживается, в основном, путем организационной и финансовой помощи проектов инвестиций, гарантии со стороны органов исполнительной власти безопасности ведения бизнеса, а также, значительным снижением стоимости электроэнергии из-за наличия дешевых энергоносителей. Размер государственных вложений составил 6,6 000 млн. рублей [14].

Большое количество рабочих мест требует большого числа подготовленных высококвалифицированных специалистов. В Мурманской области подготовку специалистов осуществляют 5 высших, 7 средних учебных заведений и 16 филиалов высших учебных заведений Санкт-Петербурга и Москвы. На сегодняшний день кадровый потенциал составил около 30 тысяч человек.

Следует отметить, что, помимо вышеуказанных причин, в «Мурмаске» формировался ряд предпосылок для создания ПОЭЗ:

1) Наличие в данной области трех крупных морских портов: одного рыбного, являющегося крупнейшим рыбным промышленным предприятием всего Северо-Запада России, и двух торговых.

2) Незамерзающий Кольский залив, позволяющий круглосуточно и вне зависимости от климатических условий осуществлять обработку и навигацию судов до 300 тыс. тонн в прилегающей акватории.

3) Крупный флот судов морского мурманского пароходства и рыбопромысловых судов.

4) Наличие крупнейшего ледокольного флота, а также, создание уникального атомного флота, в состав которого вошли 9 атомходов и лихтеровоз, обеспечивающие постоянную навигацию в российской акватории Арктики.

5) Хорошо развитая энергетическая инфраструктура и связь, на территории региона располагается Кольская атомная электростанция, обеспечивающая область дешевой энергией.

6) Состояние в данном регионе политической, экономической и финансовой стабильности.

7) Оказание материальной поддержки органами власти, законодательной и исполнительной в Мурманской области.

8) Наличие потенциальных частных инвесторов, готовых стать резидентами ПОЭЗ.

Помимо этого, стартовала реализация схемы по генеральному развитию транспортного узла в г. Мурманск с 2015 г. в рамках целевой программы федерального масштаба «Модернизация транспортной системы России», общее финансирование которой превысило 300 млрд. руб. Данная программа подразумевает строительство следующих объектов:

- Комплекс по перевалке руды, каменного угля, мощность которого достигает 18 млн. тонн.
- Комплекс по перегрузке генеральных грузов и контейнеров, мощность которого составляет 3 млн. тонн.

- Комплексы по перегрузке нефтепродуктов и нефти с мощностью до 31,5 млн. тонн за год, которые будут включать причалы, способные принимать танкеры больших объемов.

Также планируется для обеспечения сложной технической работы в портовой зоне создать несколько вспомогательных судов и атомного ледокола и вспомогательной железнодорожной ветки, расположенной вдоль Кольского залива протяженностью около 27 км. Помимо этого, планируется расширение некоторого количества железнодорожных станций, примыкающих к Октябрьской железной дороге, а также создать линию Санкт-Петербург – Мурманск, полностью электрифицированную и включающую два пути.

Разрабатывается проект по созданию новых 15 и модернизацию двух старых электроподстанций и строительству линий электропередач протяженностью до 165 км.

Мурманская особая портовая экономическая зона с постройкой нового комплексного транспортного узла имеет все перспективы для того, чтобы стать в дальнейшем способом увеличения конкурентоспособности и диверсификации не только региональной, но и федеральной экономики. А именно, планируется создание новейшего современного технопарка, который прилежит к каждому морскому порту в наши дни. Инвестиции, положенные на реконструкцию и создание инфраструктуры в ПОЭЗ составляют 64 млрд. руб. К 2020 г. Общий объем инвестиций оценивается в сумме приблизительно 209 млрд.руб, что делает ПОЭЗ Мурманска в ряд самых крупных морских портов северной Европы. По подсчетам специалистов, грузооборот только торгового морского порта к 2015 г. выросла в 3,5 раза и достигла отметки в 75 млн. тонн. Мурманская транспортная система предназначена для обслуживания грузопотоков преимущественно из Китая в Европу. По морским транспортным путям из Мурманска путь в Америку сокращается от 8 до 13 дней, что значительно ускоряет доставку морских грузов.

На данный момент значительно ускорилось освоение месторождений конденсатного газа в области Баренцева моря, так как создание условий

свободной таможенной зоны содействует созданию комплекса по перевалке грузов для бурения на Приразломном и Штокмановском месторождениях и, как следствие, развитию соответствующей инфраструктуры.

Рассматривается вопрос о осуществлении модернизации построенного здесь угольного терминала с целью значительного повышения его пропускной способности до 9,4 млн. тонн груза в год.

Также, на данный момент проектируется строительство терминала по перегрузке серной кислоты, который будет способен обеспечить вывоз в морских танкерах серной кислоты, которая является одним из продуктов производства Кольского металлургического комбината, производящего свыше 400 тыс. тонн в год. В России и странах СНГ подобных терминалов до сих пор не существует, в то время как во многих странах Европы они эффективно функционируют.

Согласно расчетам специалистов, портовая экономическая зона «Мурманск» полностью окупит вложенные бюджетные средства и частные инвестиции к 2020 году.

1.9 Особенности осуществления таможенного контроля на территории особых экономических зон

Подводя итоги, следует отдельное внимание уделить особенностям осуществления таможенного контроля, а так же таможенного регулирования и оформления в особых экономических зонах. Процедура таможенного регулирования на территории ОЭЗ имеет собственную специфику. Как уже отмечалось ранее, резиденты особых экономических зон помещают свои товары под особый таможенный режим, заключающийся в установлении режима свободной таможенной зоны. Данный режим может быть установлен с целью ведения резидентами торговой деятельности, а также технико-внедренческой или промышленно-производственной деятельности.

Под режим свободной таможенной зоны могут помещаться товары, ввозимые на территории Российской Федерации как с остальной территории РФ, так и с

территории иностранных государств, а также товары, которые могут находиться на территории ОЭЗ или приобретаются у компаний, которые не являются резидентами данных экономических зон.

Одновременно с этим, резиденты ОЭЗ получают довольно широкий спектр преференций, которые направлены на стимулирование ведения на территории особых экономических зон предпринимательской деятельности. Налогообложение резидентов так же осуществляется с учетом поправок, внесенных в Налоговый кодекс Российской Федерации о налогах и сборах в условиях действия режима особой экономической зоны. Перечень преференций и налоговых льгот был рассмотрен в предыдущих главах.

Процедура таможенного контроля и таможенного регулирования товаров на территории ОЭЗ так же имеет некоторые особенности. При таможенном оформлении некоторых указанных товаров предоставлению в таможенный орган РФ подлежат оригинальные сертификаты по месту осуществления деятельности, то есть, в региональные таможенные органы. Товары не будут иметь статус происходящих из особой экономической зоны данного региона до тех пор, пока резидентом не будет предоставлен оригинал сертификата, обозначающий происхождение данного товара из особой экономической зоны, который был выдан в порядке, установленном законодательством РФ.

В ситуации, когда вывоз товаров с территории особой экономической зоны производится на остальную часть таможенной территории России в таможенный орган, который расположен на остальной части таможенной территории России, должна быть предоставлена копия таможенной декларации, затрагивающая товары, которые были оформлены в порядке применения к ним режима особой экономической зоны, заверенная таможенным органом регионального значения, который осуществляет таможенное оформление вышеуказанных товаров при их вывозе на остальную территорию РФ, являющаяся важным документом, необходимым для осуществления процедуры таможенного контроля.

Происходящими с территории ОЭЗ называются товары, которые были либо полностью изготовлены на территории ОЭЗ, либо прошли достаточную обработку на территории ОЭЗ юридическими лицами, зарегистрированными в Российской Федерации, индивидуальными предпринимателями, хозяйствующими субъектами, которые также были зарегистрированы на территории особой экономической зоны, согласно порядку, установленному на данной территории, а также морская промысловая продукция, которая была добыта или произведена в зоне Мирового океана судами, осуществляющими свою деятельность под руководством хозяйствующего субъекта особой экономической зоны (чаще – портового типа), либо судами, находящимися в аренде этими лицами.

Под категорию товаров, полностью произведенных на территории особой экономической зоны, попадают товары, которые перечислены в статье 27 Закона Российской Федерации «О таможенном тарифе» и которые были получены при осуществлении производственной деятельности хозяйствующими субъектами.

Для того чтобы товары были внесены в категорию подвергнутых достаточной обработке на территории особых экономических зон, необходимо одновременное соблюдение следующих нижеуказанных условий.

Необходимость изменения кода классификации товаров по ТН ВЭД РФ на уровне значения любого из первых четырех знаков, а в случае отдельных товаров на уровне пятого знака, возникшее в результате обработки товара. Установления добавочной стоимости обработки или переработки товаров, которая для электронных товаров соответствует не менее 15 % от общей суммы, а для прочих товаров – не менее 30 %. Также, следует отметить, что при осуществлении производства компьютеров, а также автовелотехнических товаров и товаров тракторной промышленности устанавливаются дополнительные особые критерии достаточной переработки.

Не удовлетворяющими критерии достаточной переработки операциями можно считать: операции, обеспечивающие сохранение товаров в период хранения и транспортировки, обеспечивающие подготовку товаров к транспортировке или

продаже, включающие сортировку партий, формирование отправок товаров, упаковку товаров, а также дробление партий, обеспечивающие смешивание товаров или компонентов производства, исключая придание значительно отличающихся от изначальных составляющих характеристик полученной продукции и простые операции по сборке товаров.

Расчет добавленной стоимости переработки или обработки товаров, произведенных на территории особой экономической зоны включает в себя следующие компоненты: во-первых, стоимость товара, который был произведен на территории ОЭЗ на условиях производителя, а во-вторых, таможенная стоимость компонентов или комплектующих, которые не были произведены на таможенной территории России, исключая таможенную стоимость компонентов или комплектующих, произведенных на территории Российской Федерации в свободном обращении.

Основным документом, способным подтвердить производство товара на территории особой экономической зоны, является сертификат, подтверждающий происхождение товара, выдаваемый, как правило региональной торгово-промышленной палатой по законодательно установленной форме.

Достоверность сведений о производстве товара согласно сертификату должен удостоверить руководитель организации, осуществляющей отправку. Необходимость удостоверения сертификата – обязанность руководителя торгово-промышленной палаты или уполномоченного на выдачу сертификата сотрудника. Сертификат должен быть заверен и зарегистрирован в ТПП [22].

Таким образом, товар не будет считаться произведенным в ОЭЗ до предоставления сертификата, заверенного и зарегистрированного надлежащим образом.

В случае возникновения обоснованных сомнений по поводу качества заполнения сертификата или сведений, содержащихся в нем, включающих данные о производстве товара, работники таможенного органа имеют право организовать

проверку подлинности сведений, содержащихся в сертификате, а также произвести экспертизу указанных товаров.

По требованию заинтересованного лица таможенные органы обязаны предоставить копию сертификата, содержащую оригинальный оттиск печати и подпись должностного уполномоченного лица.

Компаниям, которые используют постоянную номенклатуру товаров, предлагается выдача генерального сертификата, в котором содержатся сведения о происхождении товаров из ОЭЗ, где содержатся сведения о всей выпускаемой продукции данной организацией на срок до года.

Вывод по главе 1. Портовые особые экономические зоны – это не только ограниченная территория, но и совокупность льгот и преференций, созданных с целью создать предпосылки для ускоренного и эффективного экономического роста портового хозяйства. А значит, их созданию должно отводиться особое внимание в рамках Морской стратегии РФ.

Существующий опыт функционирования ПОЭЗ в странах ЕАЭС имеет важное значение для России, особенно важен этот опыт в странах-соседях РФ (Латвии, Эстонии и т. д.). В этих зонах особое внимание уделяется предоставлению льгот в области налогообложения. Развитие финансового и технологического сотрудничества происходит в этих зонах путем преобразования собственной индустриальной основы с применением процесса технологической перестройки и с привлечением зарубежных инвестиций и ведущих технологий.

Мировой опыт, полученный при работе портовых особых экономических зон, дает возможность сделать выводы об итогах их функционирования и влиянии на экономическое и социальное развитие стран их расположения. Данные зоны являются значимым инструментом мирового хозяйства и важнейшей частью международных взаимоотношений в экономике. Деятельность в изучаемых зонах направлена на рост экономики не только на государственном, но и на региональном уровне. Достаточно быстрое их распространение обуславливает их позитивное влияние в качестве значимого института мировой экономики,

который не только способствует повышению скорости развития хозяйства, но и его укреплению и привлечению национальных и зарубежных ресурсов для стимулирования подъема уровня развития экономики.

2 АНАЛИЗ ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ УЧАСТНИКОВ ИНФОРМАЦИОННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В ПРОЦЕССАХ ПЕРЕВОЗКИ И ОБРАБОТКИ ТОВАРОВ НА ТЕРРИТОРИЯХ ПОРТОВЫХ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН

2.1 Анализ основных особенностей и принципов технологии работы и основных процессов перевозки и обработки товаров в ПОЭЗ

Для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления таможенными органами на различных уровнях (таможенные посты, другие структурные подразделения таможни) в России был введен в эксплуатацию КПС новой версии «Учет и контроль товаров на ВХ». Пользователями данного программного обеспечения будут являться должностные лица региональных таможенных постов и таможенных постов других уровней.

КПС «Учет и контроль товаров на ВХ» используется должностными лицами таможенных органов с целью осуществления деятельности работника в соответствии с правилами, регулирующими совершение таможенных операций при осуществлении временного хранения товаров, специальными нормативными документами Федеральной таможенной службы РФ.

Назначение КПС «Учет и контроль товаров на ВХ» заключается в следующем:

1) Осуществление учета и регистрации данных таможенными органами с целью структурирования сведений о товарах в пределах товарных партий, расположенных в местах временного хранения.

2) Организация и реализация взаимодействия с помощью информационных технологий между участниками ВЭД с применением опубликованных стандартов и форматов Федеральной таможенной службы и форматов, созданных на основе XML, открытых стандартов.

3) Автоматизация работы, выполняемой уполномоченным лицом таможенного органа по контролю за товарами, которые находятся в местах временного хранения с учетом транспортировки последних транспортными средствами различного вида.

4) Работа по созданию различных форм отчетности, регулируемых правовыми актами и нормативными документами ФТС.

5) Осуществление реализации и организации с прочими составляющими АИС «АИСТ_М», с целью предоставления информации об основном таможенном оформлении работником таможенного органа.

6) Осуществление реализации и организации процессов обмена электронными сообщениями среди составляющих ЕАИС таможенных органов, АПС «Электронное представление сведений» и «АИСТ_М».

7) Осуществление обеспечения информационного взаимодействия с помощью использования стандартов и форматов ФТС Российской Федерации с КПС «Журналы-Регистрация».

Для эффективной автоматизации работы должностного лица в таможенных органах с помощью КПС реализованы следующие основные функции:

- Создание и формирование отчетов, регулируемых нормативными документами и правовыми актами ФТС России, организация выборки сведений и поиск необходимых данных;
- Выгрузка информации в электронном формате, определяемом ФТС России;
- Осуществление контроля над продолжительностью временного хранения товаров;
- Сбор и структурирование данных, полученных от владельцев складов временного хранения, о принятии товаров, выдаче товаров в электронном виде в утвержденных ФТС структурах;
- Осуществление регистрации отчетов о выдаче и принятии и занесение информации в журнал, осуществляющий регистрацию документов отчета;
- Осуществление создания отчетов о выдаче или принятии, составлении регламентируемых или нерегламентируемых справок о товарах, помещенных под процедуру временного хранения и выданных с него, предназначенных для складов временного хранения, учрежденных таможенными органами;

- Осуществление процесса поиска информации, отбора ее, фильтрации по идентификационным признакам товаров, находящихся на временном хранении, которые могут быть представлены в виде кода, части описания или названия грузового места, контейнера или документа; а также выдача данной информации в отчетной форме;

- Предоставление возможности интеграции с продуктами MicrosoftOfficeпри выгрузке аналитических данных;

- Осуществление выгрузки и копирования в электронном виде отчетов о принятии и выдаче с предоставлением возможности интеграции с КПС «Журналы-регистрация»;

- Обеспечение резервного копирования справочников и отчетов с возможностью восстановления резервных копий.

Согласно данным некоторых источников, стоимость и обслуживание программного обеспечения составляет около 93 тыс. рублей.

При процессе обработки и перемещении товаров в области портовых зон, процесс деятельности участников информационного взаимодействия основан на особенностях и принципах, которые будут указаны ниже.

Данный процесс представляет собой оформление судов и транспортируемых на них товаров «безбумажным» способом с целью значительного упрощения процесса прохождения судов через портовую зону, ускорения процесса прибытия и отбытия морских судов и увеличения эффективности работы контрольных органов в государстве. При оформлении электронных документов, они имеют равную юридическую значимость документам, оформляемым на бумажном носителе [9].

Вышеуказанная технология является временной мерой, применяемой во время переходного периода, оставляя возможность работы с бумажными носителями при отсутствии электронных документов. При возникновении ситуации с предоставлением бумажных документов, в КПС «Портал Морской порт» необходимо заведение судового дела в ручном режиме. При прохождении

государственного контроля должны быть предоставлены служебные отметки на бумажных документах согласно функционирующей нормативно-правовой базы ЕАЭС.

Данная технология предполагает применение принципа этапности в предоставлении данных о товарах, грузе и судне перевозчиками и заинтересованными лицами на различных ступенях технологической деятельности в процессе получения сведений и подготовки документации в необходимом для проведения деятельности по контролю должностными лицами таможенных органов в морских пунктах пропуска объеме.

Одним из главных компонентов в процессе реализации таможенного контроля в местах пропуска товаров является технология, действующая согласно механизму «Единое окно». При участии лиц в процессе перевозки товаров, при прибытии и отбытии их и транспортных средств на территорию или с территории Евразийского экономического союза, участники обязаны предоставить единый для всех государственных учреждений, осуществляющих надзорную и контрольную деятельность морских транспортных средств и товаров, электронный пакет документов.

В основе «безбумажного» механизма таможенного контроля лежит ряд основных принципов, которые были определены нормативными правовыми документами, предметом регламентирования которых стал порядок действий уполномоченного лица таможенных органов и порядок действий уполномоченных лиц органов, реализующих санитарно-карантинный, пограничный, ветеринарный и карантинный-фитосанитарный контроль, в области полномочий, которые установлены законодательством Евразийского экономического союза и России.

Перечень подконтрольных товаров справочников государственных контрольных органов (ГКО), доступ к которым может быть осуществлен с помощью «Внешней» подсистемы КПС «Портал Морской порт», обеспечивает доступ ГКО и уполномоченных лиц к данным о товарах, находящихся под

контролем. Данные о товарах подвергаются постоянному обновлению в соответствии со сведениями, опубликованными на сайтах Федеральных органов исполнительной власти.

Выполнение обособленных таможенных операций отличается некоторыми особенностями, например, между заинтересованными лицами, транспортерами и таможенными органами осуществление обмена информацией происходит согласно Спецификации информационного взаимодействия, осуществляемой между информационными системами декларирующих товары и средства передвижения лиц и автоматизированными системами таможенных органов при работе с помощью электронной формы декларирования, используя форматы документов в соответствии с Альбомом форматов электронных документов, назначение которых состоит в создании эффективного взаимодействия таможенных органов и автоматизированных систем предприятий, областью деятельности которых является таможенное дело.

Также, обмен информацией организуется заинтересованными лицами или перевозчиками с помощью ПО информационных систем, которые предназначены для передачи данных в электронном формате от участников внешнеэкономической деятельности таможенным органам. Также, передача сведений возможна путем использования сервиса личного кабинета для участника ВЭД, который находится на портале предоставления сведений в электронной форме Федеральной таможенной службы России. Информация, полученная от заинтересованных лиц, может быть использована в пределах информационного взаимодействия с использованием КПС «Портал «Морской порт» в случае осуществления оформления судов и таможенном контроле товаров в морских портах в пределах таможенной территории России.

Однако, данная технология не может применяться к рыбопромысловым судам, которые осуществляют свою деятельность или на территории континентального шельфа России или в особой экономической зоне портового типа.

В пределах особых портовых экономических зон возможна реализация различных процессов транспортировки и обработки товаров. Основные процессы, согласно которым в морском или речном порту осуществляется транспортировка и обработка товаров, будут рассмотрены ниже.

При прибытии в портовую зону морского судна с товарами, подлежащими ввозу на территорию Евразийского экономического союза осуществляются следующие операции:

- 1) Оформление и предоставление предварительной информации о товарах;
- 2) Подготовка и предоставление предварительного пакета электронных документов и сведений при прибытии;
- 3) Проведение процедуры государственного контроля судна и товаров, подлежащих ввозу на территорию Евразийского экономического союза. Осуществление принятия решений, касаемых судна и находящихся на нем товаров, а также предварительное предоставление результатов проведенного контроля;
- 4) На момент захода в порт судна, подлежащего контролю, осуществление формирования окончательного пакета документов и сведений;
- 5) Проведение процедуры государственного контроля и принятие окончательного решения с оформлением результатов проведенной процедуры контроля;
- 6) Выполнение комплекса действий по разгрузке товаров и помещению их под процедуру временного хранения на специализированный склад в зоне таможенного контроля участниками информационного взаимодействия.

Во время отбытия морского судна, осуществляемого перевозку товаров, подлежащих вывозу с территории Евразийского экономического союза производится выполнение следующих действий:

- 1) Осуществление приготовления и предоставления поручений для погрузки товаров на судно;
- 2) Реализация принятия решений о процессе погрузки товаров на судно;

3) Подготовка и предоставление пакета электронных документов и сведений при отбытии;

4) Проведение процедуры государственного контроля судна и находящихся на нем товаров, подлежащих вывозу с территории Евразийского экономического союза, а также принятие решений, касаемых судна и расположенных на нем товаров и оформление результатов проведенной процедуры контроля.

Далее будут рассмотрены и проанализированы основные процессы информационного взаимодействия различных субъектов на территории портовых особых экономических зон при осуществлении процессов по обработке и транспортировке товаров.

Таким образом, можно сделать вывод, что при проведении процедуры таможенного оформления и контроля таможенные органы предъявляют требования, которые призваны обеспечивать выполнение свода норм таможенного законодательства. Данные законы должны иметь четкое обоснование и предусматриваться Таможенным Кодексом. Данная система оформления товаров таможенными органами создана с целью обеспечения эффективного выполнения большинства таможенных операций отдельными таможенными органами и их представителями. При осуществлении мероприятий по усовершенствованию процедуры таможенного контроля и оформления товаров у работников таможенных органов возрастает необходимость значительного увеличения уровня их взаимодействия, что на данный момент может быть реализовано при сочетании таких мероприятий, как повышение квалификации представителей таможенных органов и широкое применение современных информационных технологий.

2.2 Анализ основных операций при прибытии морского судна с товарами, подлежащими ввозу и вывозу на территории Евразийского экономического союза

2.2.1 Осуществление подготовки и предоставления предварительной информации о товаре

При подготовке предварительной информации о товаре и предоставлении ее на данном этапе информационного взаимодействия вовлечен перевозчик и заинтересованное лицо.

На данном этапе информационное взаимодействие участников базируется на осуществлении приготовления предварительной информации о товаре и передаче данных в КПС «Портал «Морской порт» Заинтересованным лицом.

Предварительная информация о товаре обязательно должна включать в себя данные, касающиеся одной партии товаров, которые планируются к транспортировке по адресу одного получателя одним транспортным средством по единому транспортному документу, например, грузовому билету или коносаменту. Также, указывается информация о кодах товаров, соответствующих товарной номенклатуре ВЭД Евразийского экономического союза, включающей 10 знаков и данные о документах, которые подтверждают соблюдение ряда ограничений и запретов при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Информация, предоставляемая заинтересованным лицом, должна быть оформлена в электронном виде в форме электронного документа ПИТ. Перечень сведений, содержащихся в ПИТ отображен в нормативных документах (таблица 1).

Таблица 1 – Перечень данных для составления предварительной информации о товарах при перевозке их морскими судами

№ п.п.	Наименование сведений	Обязательность	Примечания
	Номер предшествующего документа	Необязательно	Указывается в случае наличия предварительной декларации на товары. Все остальные сведения не заполняются.
Сведения о товарной партии:			
1	Название и код страны отправления	Обязательно	
2	Название и код страны назначения	Обязательно	
3	Название и код судна, флаг (страна принадлежности)	Необязательно	
4	Пограничный пропускной пункт, в который ожидается прибытие товаров на таможенную территорию ЕАЭС.	Обязательно	
5	Имя и адрес отправителя	Обязательно	
6	Имя и адрес получателя	Обязательно	
Сведения о товарах:			
7	Номер товара	Обязательно	
8	Код товара в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС (не менее шести первых знаков)	Обязательно	Обязательно заполнение 6 знаков, но есть возможность заполнения всех 10
9	Область применения, назначение товара	Обязательно	
10	Название и код страны производства товара	Обязательно	
11	Масса брутто товаров (в килограммах)	Обязательно	
12	Дополнительные единицы измерения товаров и их значения (М ² ; М ³ ; пары; литры)	Необязательно	Указывается в случае, если имеются дополнительные единицы измерения.
13	Количество грузовых мест	Необязательно	
14	Описание упаковки	Необязательно	
15	Объем товаров в дополнительных единицах измерения	Необязательно	Указывается в случае, если имеются дополнительные единицы измерения.
16	Стоимость товаров в коммерческих документах	Необязательно	
17	Наименование и код валюты	Необязательно	

Окончание таблицы 1

№ п.п.	Наименование сведений	Обязательность	Примечания
18	Номера, даты и код вида документов (коносамент, разрешительные документы, на товары, подпадающие под запреты и ограничения).	Обязательно	Код вида документа (коносамента), номер и дата коносамента подлежат обязательному заполнению.
Сведения о контейнерах (для каждого товара)			
19	Номер контейнера	Необязательно	Заполняется при контейнерных перевозках
20	Признак заполнения для каждого контейнера	Необязательно	

Источник: согласно проекта технологии работы участников информационного взаимодействия в процессах перевозки и обработки товаров в морском (речном) порту.

Также, заинтересованное лицо может с помощью сервиса личного кабинета на основе предварительной информации о товаре сформировать и отправить ТО Евразийского экономического общества транзитную декларацию на товары, содержащую электронную подпись заинтересованного лица.

При формировании ПИТ заинтересованному лицу необходимо сформировать и предъявить данные и документацию в таможенные органы о товарах, которые планируется ввозить на таможенную территорию ЕАЭС.

Личный кабинет, с использованием которого заинтересованное лицо может сформировать ПИТ, располагается на Портале Федеральной таможенной службы РФ. Также, формирование предварительной информации может быть произведено с помощью информационной системы участника внешнеэкономической деятельности согласно Спецификации информационного взаимодействия.

Предварительная информация о товарах, переданная заинтересованным лицом с использованием сервиса Личного кабинета, может быть составлена несколькими основными путями: во-первых, путем загрузки файлов с использованием формата, соответствующего Альбому форматов, а во-вторых, загрузкой информации в интерфейсы, то есть, экранные формы ввода.

В том случае, если у заинтересованного лица имеется предварительная таможенная декларация, то он (она) может обозначить номер этой таможенной декларации без заполнения электронной формы предварительной информации о

товаре и отправить данный документ в единую автоматизированную информационную систему таможенных органов (ЕАИС ТО).

Единая информационная система таможенных органов значительно упрощает процедуру прохождения таможенного контроля товаров. Портал Федеральной таможенной службы России осуществляет автоматическое предоставление информации о необходимости определенных разрешительных для ввоза товаров на таможенную территорию Таможенного Союза документов, соответствующих списку подконтрольных товаров. Таким образом, заинтересованное лицо получает необходимую информацию о предоставлении необходимых документов по группам поднадзорных товаров в соответствии с кодами товарной номенклатуры ВЭД Евразийского экономического общества.

Данные разрешительные документы заинтересованное лицо размещает в КПС «Электронный архив декларанта», где необходимо указать в предварительной информации о товаре присвоенный при загрузке идентификационный номер соответствующего документа [22].

Предварительная информация о товаре помещается в Единую автоматизированную информационную систему таможенных органов. Автоматизированная система управления предварительной информацией создана с целью форматно-логического контроля полученной предварительной информации на предмет соответствия предоставленных электронных документов Альбому форматов. При обнаружении ошибок или несоответствий при проведении проверки электронных документов, заинтересованному лицу направляется соответствующее электронное сообщение в Личный кабинет с информацией о таковых при оформлении документов. Если ошибок не обнаружено, заинтересованное лицо так же уведомляют о принятии предварительной информации о товаре с указанием присвоенного уникального идентификационного номера АС «УПИ».

После осуществления проверок и сохранения документов выполняется проверка предварительной информации на предмет обнаружения рисков с

помощью КПС «Сервис выявления рисков». При проведении таможенного контроля и таможенного оформления доступ к итогам обработки предварительной информации предоставляется должным лицам таможенных органов в процессе оформления пакета электронных документов и сведений при прибытии товаров на территорию ЕАЭС.

При транспортировке товаров, перевозчику необходимо довести идентификационный номер товара, присвоенный ему автоматически при сохранении документации о предварительной информации в базе данных КПС «Портал «Морской порт». Данный номер должен быть внесен в соответствующий коносамент, это делается для того, чтобы привязать в дальнейшем ПИТ и коносамент в пакете электронной документации.

При каждом изменении статуса документации предварительной информации заинтересованному лицу в автоматическом режиме «Внешней» подсистемой КПС «Портал «Морской порт» направляется уведомление, которое может содержать в себе следующую информацию:

- 1) Принят (по факту подачи предварительной информации о товаре в КПС «Портал «Морской порт»);
- 2) Связан с коносаментом пакета электронных документов и сведений (в процессе формирования пакета электронной документации);
- 3) Принято решение в отношении товарной партии (при формировании заключительного пакета документов и сведений в электронной форме).

Данные сообщения могут быть сформированы и отправлены либо на электронную почту, либо в личный кабинет заинтересованного лица.

2.2.2 Анализ и сравнительная характеристика подготовки и предоставления предварительного пакета электронных документов и сведений при прибытии и убытии товаров в пределах особых портовых экономических зон

При осуществлении ввоза и вывоза товаров с территории особых портовых экономических зон осуществляется оформление и предоставление пакета электронных документов, содержащих сведения о транспортируемом товаре. На данном этапе информационного взаимодействия участие принимают перевозчик, заинтересованное лицо и представители Администрации порта.

На данном этапе перевозчику необходимо сформировать предварительный пакет электронных документов при прибытии в портовую зону и отправить их в информационную систему таможенного органа. Также, составляется соответствующая заявка о планируемом заходе судна в порт, направляемая в Администрацию порта. При отбытии судна составляется аналогичная заявка в электронной форме.

До осуществления ввоза или вывоза товаров с таможенной территории портовой зоны составляется и отправляется в КПС «Портал «Морской порт» предварительный пакет документации, содержащий следующие документы: общую генеральную декларацию, декларацию о грузе, декларацию о судовых припасах, декларацию о личных вещах экипажа судна, судовую роль, список пассажиров, при перевозке почтовых отправлений международного статуса, документ, сопровождающий их в процессе доставки, определенный актами Всемирного почтового союза, перевозочные документы. Также обособленно должны быть поданы находящиеся у перевозчика коммерческие документы на транспортируемые грузы, уведомление на отбытие или прибытие судна, график движения и размещения судов в морском порту, морская медико-санитарная декларация или свидетельство об освобождении судна от процедуры санитарного контроля, а также судовое санитарное свидетельство, обеспечивающее право плавания, установленное для судов, плавающих под флагом РФ.

Предварительный пакет документов при прибытии и отбытии судна должен содержать следующую информацию:

- Нахождение на борту судна международных почтовых отправлений;
- Нахождение на борту товаров и грузов, ввоз которых запрещен или ограничен на территорию ЕАЭС;
- Нахождение на борту судна лекарственных препаратов, содержащих в своем составе наркотические, психотропные, токсические или сильнодействующие вещества;
- Нахождение на борту особо опасных грузов, таких как оружие и боеприпасы;
- Предварительную информацию о товарах, привязанную к перевозочными документам.

На данном этапе транспортировки грузов процесс имеет основание, согласно следующим законодательным нормативным документам:

- 1) Таможенный Кодекс ЕАЭС;
- 2) Приказ Министерства транспорта Российской Федерации № 1349 от 19.07.13 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза этими судами»;
- 3) Приказ Министерства транспорта Российской Федерации № 140 от 20.08.09 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним»;
- 4) Приказ Министерства транспорта Российской Федерации № 247 от 22.12.09 «Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»;

5) Решение Комиссии Евразийского экономического союза № 511 18.11.10 «Об Инструкции о порядке совершения отдельных таможенных операций в отношении временно ввозимых и временно вывозимых транспортных средств международной перевозки».

На текущем этапе информационное взаимодействие участников обусловлено формированием и отправкой предварительного пакета документов и сведений перевозчиком при прибытии в порт или отбытии из него и подачи заявки в Администрацию портовой зоны о планируемых заходах и отбытии.

Подготовка и предоставление предварительного пакета документов при прибытии или отбытии с территории ПОЭЗ должны осуществляться в соответствии со всеми нормативами, установленными ФТС России.

Создание и формирование документов и данных, входящих в пакет ПДС при прибытии и убытии судна из портовой зоны может быть произведено на Портале Федеральной таможенной службы России «Электронное предоставление сведений» или с помощью системы передачи информации участника внешнеэкономической деятельности. В процессе эксплуатации сервиса «Электронное предоставление данных» Федеральной таможенной службы пакет документов и сведений может быть сформирован посредством следующих механизмов:

- 1) Внесение файлов XML в формате, отвечающем требованиям Альбома форматов;

- 2) Загрузка информации в интерфейсы (экранные формы ввода).

В случае если время, потраченное судном при транспортировке товаром из порта прибытия в пункт назначения занимает более, чем 1 сутки, то предоставление пакета документов и сведений должна быть произведена не менее, чем за 24 часа до фактического прибытия судна. Если же это время сокращено до менее, чем 1 суток, то пакет документов необходимо предоставить за 4 часа до фактического прибытия.

При необходимости получения данных о предварительной информации о товарах в процессе оформления пакета документов перевозчик имеет доступ к данным сведениям на Портале ФТС России «Электронное представление сведений».

Процесс выполнения связки предварительной информации о товарах с пакетом документов и сведений будет рассмотрен ниже (см. прил. А).

Предварительный пакет документов должен быть подписан электронной подписью перевозчика и направлен в КПС «Портал «Морской порт» с помощью автоматизированной подсистемы «Электронное представление сведений».

Основу данных пакета документов и информации о судне, а также определении организации- владельца в КПС «Портал «Морской порт» составляет ИНН агентирующей компании.

В автоматическом режиме производится форматно-логический контроль пакета документов, предоставленных в КПС «Портал «Морской порт», на обнаружение несоответствий оформления данных Альбому форматов. При обнаружении содержащихся в предварительном пакете документов ошибок, перевозчику отправляется соответствующее электронное сообщение, где указывается их характеристика и количество. Если же ошибок нет, перевозчику высылается уведомление о поступлении предварительного пакета документов в Единую автоматизированную информационную систему таможенных органов в электронной форме.

При отбытии судна перевозчик формирует пакет документов и сведений на убытие, которые должны быть подписаны электронной подписью и направлены в таможенный орган, «Внешнюю» и «Ведомственную» подсистемы КПС «Портал «Морской порт».

Так же в случае принятия предварительного пакета документов и сведений перевозчик получает электронное уведомление об отправке в КПС «портал «Морской порт» ПДС на убытие. На Портале осуществляется привязка пакета

документов и сведений к поручениям о погрузке на судно при отправке и к уведомлению об отбытии судна с территории портовой зоны.

Осуществление создания и отправки уведомления о прибытии в портовую зону судна должно производиться перевозчиком за трое суток, за сутки и по факту прибытия судна. Передача информации о прибытии осуществляется в Информационную систему Государственного портового контроля (ИСГПК). Уполномоченное лицо ИСГПК может отклонить данную заявку или одобрить ее.

Запись о планируемом прибытии в порт судна заносится в базу данных «ведомственной» подсистемы КПС «Портал «Морской порт» производится с помощью интеграции информационной системы Государственного портового контроля «ServiceFTS» с «внешней» системой КПС «Портал «Морской порт». Список судозаходов, содержащий сведения данные о заходе судов, основанные на подтвержденных заявках, доступен в автоматическом режиме любым пользователям, зарегистрированным в системе КПС «Портал «Морской порт».

С помощью «внешней» подсистемы КПС «Портал «Морской порт» администрация порта осуществляет формирование уведомления при прибытии судна в портовую зону, производит расстановку электронных подписей, указывает номер и название причала и отправляет данные в Единую автоматизированную информационную систему таможенных органов.

При подготовке заявки на отбытие судна перевозчик обязан осуществить подачу предварительного заявления в Администрацию порта не позднее, чем за сутки до отбытия. Данные об отправке судна должна быть закреплены в информационной системе Государственного портового контроля перевозчиком. Заявка при отправлении может быть подтверждена или аннулирована уполномоченным лицом Администрации портовой зоны.

Предоставление и публикация заявки на отправление публикуется в соответствии с нормативными актами и правилами, аналогичными таковым при оформлении документов на прибытие судна в портовую зону.

2.2.3 Оценка проведения процедуры государственного контроля в отношении судна и ввезенных на территорию Евразийского экономического союза товаров

На данном этапе проведения таможенного оформления участниками информационного взаимодействия являются, помимо перевозчика и представителей Администрации портовой зоны, представители ведомств Федеральной таможенной службы России, Ространснадзора, Роспортебнадзора, Россельхознадзора, включающего фитосанитарную и ветеринарную службу, Пограничная служба Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

Должностным лицам таможенных органов необходимо произвести обработку предварительного пакета документов и сведений при прибытии судна.

К сведениям о судозаходах, а также отправленным заявкам имеют доступ представители Администрации порта, перевозчики, должностные лица таможенных органов и уполномоченные лица Пограничной службы Федеральной службы безопасности РФ.

Участниками информационного взаимодействия на данном этапе планируется осуществление таможенного контроля на борту судна и фиксацию данных в предварительном пакете документов и сведений при прибытии судна в отношении товаров, находящихся на нем.

При этом используются журналы регистрации уведомлений при прибытии судов и учета прибытия судов, находящихся в международных плаваниях.

Администрация порта публикует график движения и расстановки судов на территории порта. Данный график находится в свободном доступе для всех участников информационного взаимодействия, которые зарегистрированы в КПС «Портал «Морской порт».

Законодательное регулирование на данном этапе, помимо вышеуказанных документов, осуществляется с помощью Приказа Федеральной таможенной службы России от 30.09.11 № 1996 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска через

государственную границу Российской Федерации, при проведении транспортного контроля и проверке документов, необходимых для осуществления санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного контроля и ветеринарного надзора», а также Решением Комиссии ЕАЭС от 20.05.10 № 260 «О формах таможенных документов» [33].

Регистрация уведомлений о прибытии судна производится при поступлении его, направленного Администрацией порта, содержащего информацию о прибытии в порт судна. Уполномоченное лицо таможенного органа должно зарегистрировать данное уведомление в «ведомственной» подсистеме КПС «Портал «Морской порт». При регистрации фиксируется дата и время, ФИО должностного лица таможенного органа, номер его личной печати и электронная подпись. При осуществлении запроса должностным лицом таможенного органа «ведомственная» подсистема, основываясь на зарегистрированной информации обо всех уведомлениях, предоставляет автоматически составленную информацию в форме отчета «Журнал регистрации уведомлений о прибытии/убытии судов».

Должностное лицо таможенного органа производит анализ полученного предварительного пакета документов и сведений и осуществляет процесс проверки поданных документов на прибытие/отбытие с помощью КПС «Сервис выявления рисков». После проведенного контроля результаты должны быть сохранены в «ведомственной» подсистеме КПС «Портал «Морской порт». Результаты проверки не могут быть предоставлены перевозчику или заинтересованному лицу.

При возникновении необходимости возможно осуществление запроса должностным лицом таможенного органа предоставление в автоматическом режиме проверка наличия документа, его статуса и соответствия характеристик документа действительному документу. Это делается с целью принятия решений в отношении подконтрольных товаров. Результаты проверки публикуются в привязке к торговой партии судового дела.

Также, у должностного лица таможенного органа есть возможность совершить запрос документов из базы КПС «Электронный архив декларанта» на основании описи документов. Документы, запрошенные работником таможенного органа, сохраняются в «ведомственной» подсистеме КПС «Портал «Морской порт» в электронном судовом деле. Процесс получения разрешительных документов при этом осуществляется в соответствии с должностными инструкциями (см. прил. Б).

При возникновении необходимости должностное лицо таможенных органов может привлечь уполномоченных лиц других государственных контрольных органов с целью принятия решений относительно подконтрольных грузов. При этом должностным лицам государственных контрольных органов высылается сообщение, содержащее запрос о необходимости предоставления решения или результатов проверки относительно подконтрольных товаров.

После получения данных сообщений, должностные лица государственных контрольных органов должны произвести процедуру контроля товаров и предоставить результат, подписанный электронной подписью уполномоченного лица. Все принятые решения должны быть сохранены в отношении к каждой товарной партии в предварительном пакете документов, а также быть привязаны к коносаменту «внешней» подсистемы «Портал «Морской порт» (см. прил. В).

Должностные лица прочих государственных контрольных органов могут получить доступ к ознакомлению с предварительным пакетом документов и сведений в соответствии с ролевой моделью доступа в области своей компетенции. Они также осуществляют принятие решения и ряда рекомендаций, относительно товаров, находящихся под их непосредственным контролем, учитывая установленные коды транспортной номенклатуры внешнеэкономической деятельности и основываясь на информации в предварительном пакете документов и связанных с ним документом предварительной информации о товарах. Все рекомендации и решения прочих государственных органов контроля отражаются во «внешней» подсистеме КПС «портал «Морской порт». Для данных документов также обязательна электронная

подпись уполномоченных лиц. Решение может быть принято в следующих формах:

- Ввоз товара разрешен;
- Ввоз товара запрещен;
- Не подлежит ветеринарному контролю;
- Не подлежит фитосанитарному контролю и т.д.

Вся информация о принятых решениях и рекомендациях в автоматическом режиме доступна должностному лицу таможенного органа в «ведомственной» подсистеме КПС «Портал «Морской порт».

В отношении подконтрольных товаров уполномоченные лица таможенных органов, с учетом всех принятых решений, в том числе и других государственных контрольных органов, должны сделать одно из следующих заключений:

- Ввоз товара разрешен;
- Ввоз товара запрещен;
- Произвести выгрузку в порту назначения (при транзитной перевозке);
- Разгрузка товара разрешена (требуется другие мероприятия по контролю или необходимо предоставить разрешительные документы).

При решении должностного лица о запрещении ввоза товаров на территорию портовой экономической зоны, ввоз грузов, разгрузка судов и выгрузка товаров должна быть приостановлена с пометками «Ввоз запрещен», которые должны быть заверены электронной подписью должностного лица. Фиксация даты и времени при этом осуществляется автоматически.

В случае если должностное лицо таможенных органов принимает решение в отношении данной партии «Ввоз разрешен, произвести выгрузку в порту назначения» при транзитной перевозке, товары должны быть выгружены в следующих портах и могут быть провезены через территорию портовой экономической зоны.

При принятии решения о разгрузке грузов в портовой зоне, должностное лицо производит оформление разрешения на разгрузку и проставляет отметки

«Разгрузка разрешена», заверяя их электронной подписью. Исключение составляют товары, запрещенные к ввозу на территорию портовой экономической зоны и товары, ввоз которых на территорию порта ограничен, в таком случае перевозчику необходимо предоставить разрешительные документы, заверенные электронной подписью. Дата и время решения также проставляется в автоматическом режиме.

В случае требования других мер по контролю при разрешении разгрузки, должностное лицо проставляет соответствующие отметки и привлекает прочие государственные контрольные органы.

При необходимости предоставления перевозчиком разрешительных документов, должностное лицо таможенного органа осуществляет отправку уведомления заинтересованному лицу и перевозчику, содержащего информацию о необходимости предоставить соответствующий пакет документов и сведений.

Перевозчику в электронном виде предоставляется перечень всех необходимых для дополнительного предоставления в отношении товаров документов и сведений при прибытии судна в портовую зону через Личный кабинет «Электронное представление сведений» или с помощью «внешней» подсистемы «Портал «Морской порт».

Вместе с отправкой разрешения на выгрузку товаров перевозчику должностное лицо таможенных органов формирует допуск на судно работников порта, осуществляющих грузовые операции в порту.

Предварительные решения, принятые таможенными органами и другими государственными контрольными органами не могут быть доведены до заинтересованного лица и перевозчика.

В случае несоблюдения ряда условий, регламентируемых пунктом 13 Приказа Федеральной таможенной службы РФ № 1349, производится планирование процедуры государственного контроля и совершения таможенных операций на борту судна (фактический контроль) должностными лицами таможенных органов. В перечень условий входят следующие положения:

- Подача документов, регламентируемых пунктом 1.2 и пунктом 2 статьи №159 Кодекса, была произведена лицом, осуществляющим перевозку товаров;
- Произведена подача предварительной информации о товарах в таможенный орган, в том числе и согласно ст. 42 Кодекса;
- Нет необходимости применения ряда мероприятий по проведению минимизации рисков, указанных в рамках системы управления рисками. В случае, если применение данных мер на борту судна не предусмотрено, они будут проводиться при выгрузке товаров;
- Подтверждено наличие сведений об отсутствии у членов экипажа товаров, подлежащих письменному декларированию в обязательном порядке, либо указана информация о нахождении экипажа судна во время его стоянки на борту на постоянно, либо устанавливается наличие специализированных мест по проведению таможенного контроля в отношении товаров, транспортировку которых осуществляет экипаж судна;
- На борту судна нет табачных изделий, алкогольной продукции (кроме тех, которые находятся в употреблении во время стоянки судна в портовой зоне и располагающихся под контролем капитана судна), боеприпасы, оружие, патроны, а также их принадлежности и детали, взрывчатые вещества, взрывные устройства, лекарственные препараты, имеющие в своем составе наркотические вещества, сильнодействующие, психотропные вещества, а также ядовитые вещества (исключение составляют лекарственные препараты из аптечки, находящейся на судне, в судовом сейфе под контролем капитана судна) и товары, не подлежащие разгрузке в данном порту.

После проведения процедуры государственного контроля на борту судна принятые должностными лицами таможенных органов и других государственных контрольных органов решения сохраняются в разделе государственная Комиссия. Данное решение также подлежит заверению электронной подписью.

Данные о времени, месте сбора и составе комиссии при осуществлении процедуры государственного контроля на борту судна устанавливается

Администрацией порта на этапе формирования окончательного пакета документов и сведений о товаре в случае прибытия судна на территорию портовой экономической зоны.

2.2.4 Оценка проведения процедуры государственного контроля в отношении судна и вывозимых с территории Евразийского экономического союза товаров

При проведении государственного контроля при вывозе товаров с территории портовой зоны участниками информационного взаимодействия также, как и при ввозе товаров, являются: перевозчик, представители Администрации портовой зоны, представители ведомств Федеральной таможенной службы России, Ространснадзора, Роспортебнадзора, Россельхознадзора, включающего фитосанитарную и ветеринарную службу, Пограничная служба Федеральной службы безопасности Российской Федерации и заинтересованное лицо.

Технология процедуры таможенного контроля на данном этапе регламентируется правовыми актами, о которых говорилось выше.

При убытии судна с территории порта оформлению подлежат следующие документы: уведомление при отплытии судна, пакет документов и сведений на отбытие судна, сформированное на основании поданного пакета документов на убытие судовое дело, комплекс решений, принятых в рамках проведенного государственного контроля, а также график движения и расстановки судов в портовой зоне. При этом, должностные лица таможенных органов имеют доступ к некоторым видам отчетной документации:

- Журнал учета итогов проведения прочих видов государственного контроля, в том числе санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного и ветеринарного контроля в отношении подконтрольных товаров;
- Журнал фиксирования уведомлений при отбытии судов;
- Журнал фиксирования отбытия судов, осуществляющих международные плавания;

- Журнал, учитывающий временно вывозимые и ввозимые транспортные средства в статусе международной перевозки.

При составлении уведомления об отплытии судна с территории портовой зоны Администрация порта основывается на поданных заявках и производит подтверждение данных о времени и месте процедуры государственного контроля на борту судна, а также сохраняет данную информацию и передает должностным лицам таможенных и других государственных контрольных органов.

Полученное от Администрации порта уведомление регистрируется должностным лицом таможенного органа в «ведомственной» подсистеме КПС «Портал «Морской порт». Также сохраняется необходимость заверения уведомления электронной подписью должностного лица. При этом в автоматическом режиме осуществляется формирование журнала «регистрации уведомлений о прибытии/убытии судов». В данном журнале указывается дата и время внесения уведомления, сведения о выходе судна, ФИО должностного лица, осуществившего регистрацию уведомления.

В обязанности Администрации порта также входит публикация графика движения и расстановки судов в портовой зоне.

Следующим этапом проведения процедуры таможенного оформления является формирование электронного судового дела. При этом уполномоченное лицо таможенного органа осуществляет прием пакета документов и сведений при отплытии судна, устанавливает соответствующий статус «принят в работу» и отправляет сообщение отправителю документов через автоматизированную подсистему «Электронное представление сведений», содержащее сведения о запрете изменения данных в пакете документов, после чего производит инициацию процесса проверки пакета документов на убытие по системе КПС «Сервис выявления рисков». Результаты проверки при этом фиксируются в «ведомственной» подсистеме КПС «Портал «Морской порт».

О необходимости проведения процедуры контроля документации или фактического контроля решает должностное лицо таможенных органов.

Таможенный контроль на борту судна или других видов контроля в отношении подконтрольных грузов производится в соответствии с:

- Проведенным анализом и проверкой пакета документов при отбытии;
- Проведенным контролем товарных партий и судна с помощью КПС «Сервис выявления рисков»;
- Проработкой контрольных таблиц и проведением анализа на соответствие профилям риска;
- Принятыми решениями относительно товаров и судна.

На данном этапе должностное лицо таможенных органов обязано создать и присвоить порядковый номер судовому делу в электронной форме, заверенное электронной подписью. При необходимости, работник может внести необходимые поправки в номер судового дела. Время и дата создания последнего устанавливается автоматически.

В случае невозможности отплытия судна из портовой зоны после прохождения государственного контроля, должностные лица таможенного органа обязаны принять решение, касающееся аннулирования судового дела и всех принятых ранее решений о пропуске судна и товаров через таможенную границу России. Уведомление при этом составляется автоматически КПС «Портал «Морской порт» и отправляется Администрации порта.

После того как причина задержки судна будет устранена, перевозчик должен заново осуществить подачу заявления на его отбытие Администрации порта.

Основываясь на созданном электронном судовом деле при отплытии, КПС «Портал «Морской порт» производит формирование «журнала учета временного ввоза или вывоза транспортных средств международной перевозки» (таблица 2).

Таблица 2 – Журнал учета временного ввоза или вывоза транспортных средств международной перевозки

№ п. п.	Время и дата подачи декларации	Регистрационный номер декларации	Данные регистрационного номера	Направление перемещения	Дата и время пересечения таможенной границы	Информация о стране регистрации ТС	Данные о перевозчике	Сведения о завершении временного ввоза или вывоза	Сведения о помещении ТС под таможенные процедуры	Сведения о должностном лице	Примечание

Источник: согласно проекта технологии работы участников информационного взаимодействия в процессах перевозки и обработки товаров в морском (речном) порту.

К данному журналу могут иметь доступ уполномоченные лица таможенных органов с целью контроля и учета ввозимых на территорию порта транспортных средств международной перевозки. Работники таможенных органов также должны быть проинформированы о принятии решений государственными контрольными органами в отношении подконтрольных товаров.

Также КПС «Портал «Морской порт» производится проверка соотношения количества фактически погруженных на судно товаров, задекларированных товаров и заявленных при поручении на погрузку. В случае обнаружения расхождений должностное лицо таможенного органа будет оповещено системой. Работник может внести в электронное судовое дело необходимые изменения при отбытии судна.

Основываясь на данных об отбытии судна, пакете документов и сведений, предоставленных перевозчиком, должностное лицо таможенных органов с помощью системы управления рисками может выявить места проведения таможенных операций и процедуры таможенного контроля, порядок их осуществления относительно отбывающего судна и находящихся на нем товаров [19].

Принятие решения об осуществлении таможенного контроля на борту судна происходит в случаях, если не были выполнены условия, аналогичные таковым при проведении государственного контроля на борту судна при ввозе товаров в портовую зону.

Осуществляющие санитарно-карантинный, карантинный фитосанитарный и ветеринарный контроль уполномоченные лица могут принять решение о проведении соответствующих видов государственного контроля при отбытии судна только при указании установленных по результатам контроля документации оснований. Контроль применяется также в случае обнаружения рисков, угрожающих фитосанитарному, ветеринарному или карантинному благополучию, для сведения их к минимальному значению или устранению, а также с целью дополнительного контроля в отношении отдельных судов и товаров.

Принятое решение о месте осуществления государственного контроля товаров закрепляется уполномоченными лицами таможенных и иных государственных контрольных органов, оно должно быть заверено электронной подписью и сохранено в разделе государственной комиссии судового дела. Также в уведомлении на убытие судна может быть зафиксированы сведения о времени и месте сбора комиссии с целью проведения процедуры государственного контроля.

Результаты сбора комиссии и государственного контроля на борту судна закрепляются в электронном судовом деле участниками государственной комиссии и заверяются электронной подписью.

Относительно каждой партии на территории портовой зоны уполномоченное лицо принимает решение о разрешении или запрете вывоза товаров. Данное решение принимается в отношении судна в целом. Оно отправляется в автоматическом режиме КПС «Портал «Морской порт» перевозчику, заинтересованному лицу, а также операторам морского терминала.

После этого заинтересованное лицо может произвести подачу поручения на погрузку товара на борт судна, указав сведения, регламентированные таможенными органами (таблица 3).

Таблица 3 – Перечень сведений при составлении поручения на погрузку товаров

№ п.п.	Наименование	Обязательность
Общие данные		
1	Номер поручения	Обязательно
2	Дата поручения	Обязательно
3	Наименование судна	Обязательно
4	ИМО судна	Обязательно
5	Тип судна	Обязательно
6	Флаг судна	Обязательно
7	Наименование порта погрузки	Обязательно
8	Место погрузки товаров в порту	Не обязательно
9	Дата погрузки товаров в порту	Не обязательно
10	Наименование порта разгрузки	Обязательно
11	Кем подано	Обязательно
12	Грузоотправитель	Обязательно
13	Грузополучатель	Обязательно
Товары		
14	Код таможенной процедуры	Не обязательно
15	Номер экспортной декларации на товары либо иного документа, допускающего вывоз товара с Таможенной территории ЕАЭС.	Обязательно
16	Номер товара по ДТ	Обязательно
17	Код товара	Обязательно
18	Описание товара	Обязательно
19	Вес нетто к погрузке	Обязательно
20	Количество в доп. единицах	Не обязательно
21	Наименование доп. единиц	Не обязательно
22	Объем (м ³) товара	Не обязательно
Транспортные средства, контейнеры, вагоны		
23	Номер транспортного средства	Обязательно
24	Номер накладной	Не обязательно
25	Вес нетто (кг)	Не обязательно
26	Вес брутто (кг)	Обязательно
27	Пломбы	Не обязательно
28	Тип контейнера	Не обязательно
29	Признак заполнения	Не обязательно

Источник: согласно проекта технологии работы участников информационного взаимодействия в процессах перевозки и обработки товаров в морском (речном) порту.

Фактическое отбытие товаров из портовой зоны таможенной территории Евразийского экономического союза фиксируется должностным лицом. Данные о убытии заносятся в соответствующую экранную форму в электронном судовом деле.

В случае возникновения форс-мажорных ситуаций после отплытия судна, имеющее соответствующие права доступа должностное лицо таможенного органа имеет доступ к корректировке фактического числа отбывшего товара из портовой экономической зоны, при этом исправленные данные должны быть переданы в автоматизированную подсистему «Система контроля ввоза/вывоза».

2.3 Оценка осуществления должностными лицами таможенного органа контроля над деятельностью с использованием КПС «Портал Морской порт»

На территории портовых особых экономических зон у должностных лиц таможенных органов есть возможность производить контроль транспортировки и таможенного оформления товаров, находящихся на судах, а также осуществлять мониторинг и оценку состояния задействованных в процессе контролирования объектов.

Формирование данного процесса основано на подконтрольных параметрах основных информационных объектов (их статусов, данных о связанных информационных объектах, отметок при проведении основных операций и дополнительных специфических сведений об информационных объектах). Контролирование происходит с применением отчетных табличных форм и составлении визуальной шкалы этапов проведения транспортировки и оформления товаров в портовой зоне, включая проводимые контрольные мероприятия (таблица 4).

Таблица 4 – Перечень объектов, принимающих участие в контроле

ПДС на прибытие	ПИТ	Название объекта
Предоставлен (предварительная подача до прибытия) Предоставлен (подача при прибытии) Аннулирован	Предоставлен Использован в составе ПДС	Контролируемые изменения состояния
% перевозочных документов (коносаментов) с привязанными ПИТ (на текущий момент – в целях мониторинга) % товарных партий, по которым принято решение (на текущий момент) % товарных партий, по которым выгрузка запрещена (на текущий момент -окончательные решения) Решение по судну		Дополнительные характеристики
Судовое дело Судозаход (в журнале судозаходов/журнале прибытия-убытия судна) Привязанные ПИТ Гос. комиссия	Связь с ПДС	Связи
Судовое дело открыто Судовое дело закрыто Гос. комиссия формируется Работа гос. комиссии завершена	Предварительная подача ПДС Окончательная подача ПДС Принято решение по товару	Статусы связанных объектов
Дата и время предварительного предоставления до прибытия Дата и время предоставления при прибытии Дата и время фактического прибытия судна Дата создания судебного дела Дата и время принятия решения по судну Дата и время закрытия судебного дела	Дата и время предоставления Дата и время предварительной подачи ПДС Дата и время окончательной подачи ПДС Дата и время принятия решения по товару (в составе ПДС на прибытие)	Временные отметки (объекта, связанных объектов)

Продолжение таблицы 4

Гос. комиссия (при прибытии/ при убытии)	Название объекта	Судозаход	ПДС на убытие	Название объекта
формировалась Формируется Сформирована Работа завершена	Контролируемые изменения состояния		Предоставлен Аннулирован	Контролируемые изменения состояния
Участие различных ГКО в работе гос. комиссии	Дополнительные характеристики	Информация о прибытии за 72 часа Информация о прибытии за 24 часа Информация о фактическом прибытии Информация об убытии	% товарных партий, по которым принято решение (на текущий момент) % товарных партий, по которым погрузка запрещена (на текущий момент) Решение по судну	Дополнительные характеристики
Судозаход Судовое дело ПДС	Связи	ПДС на прибытие Судовое дело прибытия ПДС на убытие Судовое дело убытия	Судовое дело Судозаход (в журнале судозаходов/журнале прибытия-убытия судна)	Связи
	Статусы связанных объектов	См. ПДС на убытие и ПДС на прибытие	Судовое дело открыто Судовое дело закрыто Гос. комиссия формируется Работа гос. комиссии завершена	Статусы связанных объектов
Дата проведения	Временные отметки (объекта, связанных объектов)	Дата и время представления Дата и время создания судебного дела Дата и время принятия решения по судну Дата и время закрытия судебного дела Дата и время фактического убытия судна	Дата и время представления Дата и время создания судебного дела Дата и время принятия решения по судну Дата и время закрытия судебного дела Дата и время фактического убытия судна	Временные отметки (объекта, связанных объектов)

Окончание таблицы 4

Название объекта	Контролируемые изменения состояния	Дополнительные характеристики	Связи	Статусы связанных объектов	Временные отметки (объекта, связанных объектов)
Контейнер (в привязке к коносаменту)	Ввезен Вывезен	Подача ПИТ по коносаменту, в рамках которого оформлен контейнер Тип решения по коносаменту Запрет разгрузки судна (окончательно решение) Принадлежность РФ	Коносамент в составе ПДС ПИТ в привязке к коносаменту	Предварительная подача ПДС Окончательная подача ПДС Принято предварительное решение по коносаменту/ Принято окончательно решение по коносаменту	Дата и время предварительной подачи ПДС Дата и время окончательной подачи ПДС Дата и время принятия предварительного решения по коносаменту Дата и время принятия окончательного решения по коносаменту Дата и время принятия окончательного решения судну Дата и время размещения на местах хранения Дата и время выдачи товаров с места хранения

Источник: согласно проекту технологии работы участников информационного взаимодействия в процессах перевозки и обработки товаров в морском (речном) порту.

Для перевозчиков и заинтересованных лиц данные, применяемые при контроле процесса, могут быть предоставлены в неполном объеме и только для доступных информационных объектов. Например, для перевозчиков в режиме доступа находится пакет документов и сведений о товаре по конкретному судозаходу, а для заинтересованного лица – предварительная информация о товарах и состав товаров.

Вывод по главе 2. Исходя из проведенного анализа данной главы, следует сказать, что использование описанных механизмов информационного взаимодействия значительно упростит и ускорит процесс транспортировки товаров через таможенную границу ЕАЭС, что, в свою очередь, станет толчком

для повышения числа участников внешнеэкономической деятельности и, следовательно, роста внешнеторгового оборота.

Однако, внедрение данной системы на всей территории Таможенного союза – задача, требующая внесения изменений не только на техническом (программном) уровне, но и в отношении самих путей производства взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД. Нашей стране еще предстоит завершить процесс полной перестройки существующей системы предоставления данных в таможенные органы, что требует большого количества финансовых и прочих затрат. Поэтому уже на данном этапе важно осуществить ряд исследований для разработки новых подходов внедрения электронной системы информационного взаимодействия, подходящих для страны.

3 ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПОРТОВЫХ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН НА ТЕРРИТОРИИ РФ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

3.1 Основные проблемы развития портовых особых экономических зон и осуществления таможенного регулирования

Деятельность резидентов и таможенных органов ПОЭЗ на территории Российской Федерации имеет ряд важнейших на данный момент проблем, решение которых играет важную роль в прогнозировании дальнейшего развития портовых экономических зон и обеспечении их эффективной работы.

В 2008 г. был объявлен первый российский конкурс на создание и развитие особых портовых экономических зон, в котором приняли участие 16 регионов, было подано 20 заявок, из которых 11 на создание ОЭЗ на базе морских и речных портов, 9 – на базе аэропортов. К участию были допущены 17 заявок, и только 3 вышли в финал конкурса: на базе аэропортов «Емельяново» Красноярского края и «Ульяновск-Восточный» и на базе морского порта «Советская гавань», Хабаровский край.

До 2020 г. в России действуют три особые портовые экономические зоны: в Ульяновске, Хабаровском крае и в г. Мурманск. При детальной оценке деятельности данных ОЭЗ было установлено, что при почти полном отсутствии новых рабочих кадровых мест окупаемость вложений при создании инфраструктуры данных зон практически не обеспечивается.

На данный момент, ПОЭЗ «Советская гавань» функционирует с большим трудом, по причине нехватки резидентов и отсутствия управляющей компании, вместе с этим, не проводятся мероприятия по строительству и разработке объектов улучшения инфраструктуры порта. План по материально-техническому оснащению ОЭЗ и обустройству порта и прилегающей к нему территории также не разработан [27].

По проекту строительства объектов инфраструктуры в портовой зоне «Ульяновск-Восточный» остаток бюджетного финансирования составляет 11,897 млрд.руб, в сумму которых входят федеральные средства 7,555 млрд. руб.

В определении себестоимости товаров в РФ транспортные издержки занимают довольно значимое положение – до 20%, в то время как в соседних странах с развитой портовой инфраструктурой этот показатель не поднимается выше 8%. Также порты в России имеют крайне слабую техническую оснащенность, что снижает эффективность работы и повышает временные и финансовые затраты. Большинство отечественных портов, через которые осуществляется экспорт более 50% товаров, находятся на границе своей пропускной способности.

Общая доля контейнерных перевозок в российских портах составляет всего 1%, когда как в портах мира данный показатель достигает 20%. В зарубежных портах переваливается до 30% российских грузов. На основании этого факта, можно сделать вывод, что, имея самую большую протяженность морских границ в мире, Россия очень значительно отстает по эффективности портового хозяйства от ряда держав.

За последние годы рост экономики столкнулся с новой основной проблемой, заключающейся в недостаточном развитии транспортной инфраструктуры. Одновременно с этим, принятые меры по исправлению данной ситуации оказались недостаточными для привлечения инвесторов в данные зоны. С одной стороны, эти явления представляют собой результат дефицита институциональных условий, которые могли быть способны обеспечивать полную прозрачность процедуры принятия решений об условиях, преимуществах и направлении инвестирования, а также контроля эффективного расходования бюджета, недостаточного развития системы партнерства частного-государственного характера.

Известные недостатки, наблюдаемые на данный момент в развитии транспортной системы в России, в полной мере проявили себя в процессе осуществления производственной деятельности аэропортов, морских портов и т.д.

Причиной значительного отставания большей доли грузовой транспортировки воздушным и морским транспортом в системе всех грузоперевозок, осуществляемых в России, а также существенное снижение грузооборота морского транспорта, является, чаще всего, отсталость и неразвитость портовой инфраструктуры, не способной отвечать современным требованиям экономики.

Вероятной формой привлечения инвестиций в портовые зоны и последующего продвижения экономического потенциала производственной деятельности речных, морских и воздушных портов может являться создание на их основе организаций с наиболее привлекательными и выгодными, с экономической точки зрения, условиями работы.

Кроме включенного в работу для стимуляции и активации экономических процессов внутри государства иностранного капитала, создание свободных экономических зон связывают со следующими основными задачами: во-первых, повышение уровня занятости рабочего населения, во-вторых, стимуляция экспорта промышленных товаров и, как следствие, получение валютных средств и, наконец, преобразование данных зон в точку наиболее высокого роста национального хозяйства и полигон для испытания передовых методов различных типов хозяйствования.

Вместе с этим, как ранее отмечалось, опыт создания и развития особых экономических зон в России следует считать довольно неоднозначным. Первые особые экономические зоны создавались без определенного плана и четкого представления об их функционировании, принципах работы и назначении. Вместе с этим, и сам процесс создания данных зон был хаотичным и не имел четкого плана и цели, отсутствовало адекватное законодательное регулирование этого процесса, между представителями региональных и центральных ведомств шла постоянная борьба за право управления и предоставление льготных условий «своим» особым экономическим зонам.

Принятый 22 июля 2005 года Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» повлиял на сложившуюся к тому времени

ситуацию. Также, для реализации данного законопроекта в 2006 году было положено начало созданию ОАО «Особые экономические зоны», все акции которого находились в руках государства.

Однако в настоящее время функционирование и развитие особых экономических зон в России осуществляется очень непоследовательно. Между местными властями и резидентами, как правило, возникает множество разногласий, и неспособность договориться становится губительной. Так, некоторая часть краснодарских и калининградских особых экономических зон туристического типа перестали существовать по причине отсутствия резидентов, при чем, кандидаты, желающие стать резидентами, были.

Так же тяжело протекает создание и развитие особых портовых экономических зон на базе аэропортов в России, при создании вышеупомянутой аэропортной зоны «Ульяновск-Восточный» смогли найти резидентов после полутора лет переговоров.

В портово-логистической зоне в Хабаровском крае резидентов по-прежнему мало. Портовая экономическая зона в Мурманске имеет довольно слабое обоснование с экономической стороны: при создании данной зоны было заложено в концепции такое количество грузов, которое данная зона пропустить не способна [12].

В отношении других ОЭЗ следует сказать, что их создание является несостоятельным в виду наличия большого количества различных недоработок проектов. Довольно широкое анонсирование туристических особых экономических зон по факту не имело обоснованного основания по причине появления последних лишь в нескольких регионах страны.

Такое положение, связанное с проблемами развития и эффективностью работы ОЭЗ в России вызвано несколькими причинами. Они будут рассмотрены ниже.

Первая проблема, связанная с развитием ОЭЗ в России, заключается в жесткой типизации данных зон. Это в значительной мере ограничивает возможности создания кластеров, достаточно эффективных.

Ведение инновационной экономики подразумевает довольно тесную связь, при которой научно-технические разработки должны быть неотделимы от производства. Однако, подразумевается ведение этих видов деятельности в различных ОЭЗ (технико-внедренческой и промышленно-производственной), которые чаще всего располагаются в разных регионах, согласно негласному правилу о предоставлении только одной особой экономической зоны последним.

Вторая проблема заключается в размере налоговых льгот, предоставляемых государством, по мировым меркам они обладают относительно малым размером, и поэтому не привлекательны для глобальных инвесторов. Фактически, льготному регулированию подвергаются только налоги местного и регионального уровня, что делает данную позицию неинтересной для субъектов Федерации. Одновременно с этим, резиденты ОЭЗ за рубежом имеют и другие виды поддержки. Она, как правило, включает в себя обеспечение централизации маркетинга, связи с общественностью, консультационную помощь, в некоторых случаях инвесторам могут предоставляться кредиты на льготных условиях и вводиться особые тарифы ресурсобеспечения.

В-третьих, ряд проблем сосредоточено вокруг размеров территории особых экономических зон. Внушительными масштабными территориями крайне тяжело управлять с должной эффективностью. Также, большая площадь территорий обуславливает недостаток необходимого контроля и инфраструктурного обеспечения, что объясняется потребностью в значительных капиталовложениях, которые, как правило, государство не способно обеспечить [17].

Законодательное регулирование деятельности таможенных органов на территории особых экономических зон, в том числе и портовых, осуществляется на основании Федерального закона от 22 июля 2005 года N 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации». Положения о осуществлении таможенного контроля таможенными органами на территориях ОЭЗ приведены в статье 37.2 «Таможенный контроль на территориях особых экономических зон».

В связи с вышеперечисленными возникшими проблемами в деятельности таможенных органов и развитии ПОЭЗ, необходимо детальное исследование положений законодательной базы и предложение по улучшению процедуры таможенного контроля за товарами, подлежащими ввозу и вывозу с территории портовой зоны.

Таким образом, развитие, как портовых особых экономических зон, так и особых экономических зон в целом протекает крайне тяжело и неоднозначно. Ввиду вышеуказанных причин, следует сделать вывод о необходимости модернизации законодательной базы, регулирующей деятельность ОЭЗ, внедрении новых технологий в развитие инфраструктуры и повышении эффективности деятельности таможенных органов и предприятий, осуществляющих деятельность на территории ПОЭЗ. Следовательно, данные изменения будут способствовать развитию инфраструктуры и привлечению инвесторов на территорию портовых экономических зон, что в дальнейшем будет способствовать развитию и повышению эффективности работы последних.

Аналогично ситуация обстоит и при проведении таможенного контроля на территориях ПОЭЗ. Описанная выше система информационного взаимодействия недостаточно эффективно проявляет себя на практике. Это связано с проблемами технического оснащения, подготовки кадров и недостатками в самой системе программного обеспечения. Пути решения данных проблем будут представлены ниже.

3.2 Основные пути решения проблематики таможенного контроля на территориях портовых особых экономических зон

Несмотря на совокупность всех указанных налоговых и таможенных льгот, отраженных в законодательной базе особых портовых экономических зон, резиденты ПОЭЗ не могут осуществлять свою деятельность по производству своей продукции в полной мере и создавать товары, способные конкурировать с зарубежными не только на отечественном рынке, но и за рубежом. Данная

ситуация обусловлена тем, что предлагаемые резидентам ПОЭЗ преференции, должны заключаться не только во временных преимуществах при уплате таможенных сборов и налогов в процессе ввоза товаров на территорию ПОЭЗ, получить которые можно при оформлении упрощенной процедуры таможенного регулирования лицам, не являющимся резидентами особых экономических зон (осуществляющим хранение товаров на своих складах, подающих периодическую таможенную декларацию, проводящие процедуру таможенного оформления на своих объектах и так далее) и специфического сопоставления таможенных режимов, но и перечень льгот в сфере налогообложения и таможенного контроля, а также административного и государственного регулирования.

Степень поддержки резидентов и их стимулирование следует подразделить на группы, зависящие от времени и объема инвестированных финансов, количества осуществленных на территории ПОЭЗ затрат, а также на основе значимости и приоритета резидента для экономического развития региона и государства. При воплощении данного плана следует принимать во внимание ряд особенностей осуществления правового регулирования на территории ПОЭЗ. В качестве основной модели для поощрения в производственной сфере деятельности по глубокой переработке, а также увеличения вклада государства в конечную стоимость выпускаемой продукции, следует применять опыт осуществления налогообложения выпускаемых товаров в Калининградской и Магаданской особых экономических зонах. Данный опыт подразумевает ряд преференций, касающихся уплаты таможенных сборов в процессе вывоза грузов с территории особой экономической зоны и зависящих от страны-производителя данных товаров с принятием во внимание нижеперечисленных положений:

1) Налогообложению при вывозе с таможенной территории РФ не подвергаются товары, которые были произведены на территории России, а также при транспортировке этих товаров в пределах остальной территории государства в рамках квот, установленных органами Исполнительной власти РФ. Однако

реализация данных товаров на таможенной территории РФ подлежит налогообложению в установленном порядке;

2) Произведенные на территории РФ товары, в процессе их вывоза с таможенной территории страны-производителя или в пределах территории страны сверх выделенных Исполнительными органами квот, подвергаются налогообложению в отношении товаров зарубежного производства, которые были использованы в целях изготовления последних, по действующим на момент их перемещения на территорию особой экономической зоны ставкам;

3) Не произведенные на территории РФ товары при их вывозе на остальную территорию России подвергаются налогообложению в соответствии с Законодательством РФ для зарубежных товаров, применяемых для их производства, согласно действующим на момент вывоза с территории особой экономической зоны ставкам на готовые товары.

При этом, определение критерия идентификации страны-производителя товаров должно быть установлено при достижении доли (в процентах) добавленной стоимости выпущенных в данной ОЭЗ резидентами товаров. Объем добавленной стоимости может быть установлен в соответствии с деятельностью отдельных резидентов особых экономических зон. Она может зависеть от объема капиталовложений, осуществляемых резидентом, числа открываемых рабочих мест и вакансий, приоритетности выпуска продукции для развития хозяйствования в регионе и т.д. С целью ликвидации случаев бесконтрольного пользования предоставленными льготами, возникает необходимость их искусственного ограничения. Это реализуется путем создания квот для осуществления вывоза товаров территории ПОЭЗ без уплаты пошлин. Объем предоставленных квот должен быть пересмотрен ежегодно согласно анализу сведений, предоставленных резидентом ПОЭЗ. В случае установления очередной квоты на производство товаров без уплаты пошлин необходимо основываться на анализе объема осуществленных инвестиций в данный проект и количества произведенных товаров согласно договору ведения предпринимательской

деятельности. В процессе определения страны-производителя товаров должно быть определено минимальное число компонентов, с помощью которых производилась сборка товара. Данная процедура необходима для того, чтобы избежать производства примитивной «отверточной» сборки товаров, «псевдосборки» и способ поэтапной смены иностранных товаров производством отечественной продукции. Разделение всех компонентов на две основные группы (иностранные и отечественные комплектующие) позволит в перспективе осуществить более глубокое продвижение различных отраслей промышленности страны. Также, необходимо осуществлять перераспределение отечественных и зарубежных компонентов в минимальном перечне путем увеличения количества российских комплектующих и снижения количества таковых из-за рубежа. Таким образом последует повышение количества затрат России в общей стоимости произведенного товара [13].

С учетом сложившейся системы непрерывности производственного процесса, поступления товаров и ресурсов общая технология осуществления таможенного оформления и контроля товаров на территории ПОЭЗ должна протекать с максимальной гибкостью, мобильностью, упрощенностью и эффективностью. Производство таможенного оформления и подготовки отчетных документов, касающихся товаров, находящихся на территории ПОЭЗ, осуществляется с помощью свода правил, регулирующих обмен информацией и данными в электронном режиме. При использовании средств электронной передачи данных отсутствуют те недостатки, которые работники таможенных органов наблюдают при использовании бумажной документации: обеспечивается точность выполнения операций, их экономичность, значительное повышение скорости обработки данных и значительное снижение финансовых расходов. Процесс замещения бумажных документов электронными соответствует современным требованиям к совершению таможенных операций и законодательной базе таможенных органов, а также позволяет повысить скорость процедуры таможенной обработки товаров и средств транспортировки.

Согласно ведущему принципу при осуществлении таможенного оформления, заключающемуся в обеспечении содействия продвижения торговых отношений с исключением причинения ущерба процедуре таможенного контроля, таможенные органы в процессе осуществления таможенного контроля должны придерживаться строгих принципов выборочности, ограничиваясь отдельными, достаточными для обеспечения выполнения норм таможенного законодательства РФ методами таможенного контроля. В процессе выбора методов осуществления процедуры таможенного контроля необходимо использование существующей системы управления рисками. Данная система обеспечивает оптимальное использование ресурсов таможенных органов, не снижая при этом эффективности таможенного контроля, обеспечивая относительную свободу участников ВЭД от чрезмерного бюрократического контроля. Основанные на данной системе процедуры позволяют производить контроль процедуры таможенного оформления в зонах с наивысшим риском, обеспечивая тем самым относительно свободный проход через таможенные посты основной массы товаров и физических лиц. Данные мирового опыта использования системы управления рисками показывают, что грамотно сформированный и связанный с этой системой порядок проведения электронного декларирования товаров обеспечивает рост сбора платежей и уменьшению числа правонарушений как резидентов ОЭЗ – участников внешнеэкономической деятельности, так и уполномоченных лиц, осуществляющих контроль деятельности особых зон.

Таким образом, использование вышеперечисленных методов совершенствования на территории особых экономических зон, в частности портовых, таможенной деятельности обеспечит еще более высокий уровень использования преимуществ международной интеграции и кооперации. Это, в конечном счете, приведет к понижению транзакционных издержек, снижению стоимости конечных товаров, росту конкурентоспособности отечественных производителей и переходу производства на более совершенное и современное техническое оснащение, соответствующее мировому уровню.

Одновременно с этим, следует учитывать необходимость повышения эффективности работы режима свободной экономической зоны на территории ПОЭЗ. Этого можно достичь с учетом следующих важных условий:

- Создание и регулирование четкой концепции свободной экономической зоны на уровне государства, способной охватывать региональные и общегосударственные интересы;
- Совершенствование и развитие соответствующей законодательной базы, контролирующей создание, развитие и деятельность на территориях с режимом свободной экономической зоны;
- Исключение нарушения единства экономической территории России, создание свободной экономической зоны на отдельных участках;
- Обеспечение обоюдной заинтересованности в эффективной экономической деятельности как страны, так и региональных органов;
- Наличие готовности государственных органов власти осуществить значительные капиталовложения в развитие инфраструктуры особых экономических зон;
- Создание наиболее выгодных условий для деятельности инвесторов в сравнении с теми, которые созданы у них на иностранных территориях и в пределах государства.

Осуществление противодействия предоставления индивидуальных льгот может обеспечиваться в сочетании с принципом селективности на территории особых экономических зон. Кроме того, следует отметить, что формирование условий для конкуренции на территории отдельных экономических зон является более приоритетной для Российской Федерации задачей, чем производство уравнения начальных условий с помощью применения либерализации. При этом важно учитывать, что установление преференций должно производиться не с целью получения определенных льгот отдельными территориями или организациями, а для побуждения современных видов хозяйствования, деятельность которых является двигателем технологического развития страны.

Данные принципы могут быть обеспечены новыми системами организации различных отраслей деятельности, например, организации сочетания научной, производственной деятельности и бизнеса с созданием комплексного парка. На данный момент в Российской Федерации данные локальные организации могут развиваться на основе инфраструктуры военно-промышленного комплекса. Поэтому, эти комплексы должны стать приоритетными в осуществлении инвестиций при планировании государственного бюджета развития.

Также, одним из важнейших приоритетных направлений развития экономического потенциала России является развитие преимуществ географического положения страны, развития транспортной инфраструктуры и деятельности территорий припортового значения (ПОЭЗ и портов международного значения). При дальнейшем создании наиболее развитой системы особых экономических зон на данных территориях значительно ускорится включение страны в международные хозяйственные связи, а также повысится привлечение в страну иностранных товаров и капиталовложений, которые в настоящий момент отправляются в более приоритетные иностранные зоны [19].

Бюджетные средства, в недостаточном объеме выделяемые для финансирования особых экономических зон, в первую очередь необходимо вкладывать в осуществление поддержания объектов, находящихся в процессе экономического роста. В качестве этих объектов выступают отдельные коммерческие организации или местные особые экономические зоны, осуществляющие деятельность не только с целью развития собственной экономики, но и способствующие повышению социально-экономического уровня развития на данной территории или в области деятельности.

При этом объекты экономического роста имеют возможность получения льготного режима деятельности, государственной поддержки и гарантий при привлечении инвестиций с неполным финансированием из бюджета. Денежные ресурсы в данном случае подлежат выделению в основном на возвратной основе.

Таким образом, на основании вышеизложенной информации, можно сформулировать ряд основных положений, на основании которых возможно увеличение эффективности процессов таможенного регулирования на территории особых экономических зон, в том числе портового типа:

1) Составление и развитие законодательной базы, унифицированной для особых экономических зон России и стран СНГ;

2) Концентрация основных ресурсов деятельности таможенных органов на:

– законодательное регулирование формирования двух отдельных типов свободных экономических зон: свободной таможенной зоны и зоны производства товаров на экспорт;

– более детальное рассмотрение вопроса предоставления гарантии возвращения предоставляемых инвестиционных кредитов;

– стимуляция привлечения иностранных капиталовложений с обеспечением предоставления гарантий, развитой инфраструктуры, высококвалифицированных трудовых ресурсов, упрощения процедуры обсуждения административных вопросов;

– организация страховых и залоговых фондов международного уровня;

– создание единой базы данных и системы, содержащей информацию и сведения о правовых аспектах развития особых экономических зон;

– возможность организации комиссии или фонда развития особых экономических зон;

– детальное обсуждение особенностей сроков и условий подачи налоговых льгот в процессе производства товаров на вывоз с территории особой экономической зоны.

Одновременно с этим, должностные лица таможенных органов, находящихся на территории особых экономических зон, должны принимать во внимание следующие основные задачи:

- Ликвидация нерегламентированного предоставления таможенных преференций лицам, которые не имеют законных оснований для их получения;

- Осуществление регламентирования всех возможных процессов, находящихся во взаимосвязи с вывозом и ввозом товаров на территории ПОЭЗ;
- Производство контроля за валютными операциями компаний-резидентов, касающимися транспортировки товаров за пределы таможенной границы;
- Противодействие перемещению контрабандных товаров или другой преступной деятельности или административным правонарушениям.

Осуществление улучшения процессов таможенного регулирования подразумевает рост эффективности использования мероприятий для улучшения таможенных операций и развития технологий таможенного регулирования. основополагающими компонентами данного направления являются:

1) Увеличение эффективности работы аналитического компонента в сфере контроля выполнения мер тарифного регулирования и соответствия правовым нормам использования налоговых преференций;

2) Расширение, систематизирование и улучшение информационной базы с помощью применения прочих ресурсов информации, Центрального банка РФ и органов Исполнительной власти с целью повышения скорости и качества принятия решения о производстве товара;

3) Улучшение таможенного тарифного и нетарифного регулирования ВЭД путем совместной деятельности с органами исполнительной власти на федеральном уровне, с целью модернизации и технического развития государства и поддержки научно-технической сферы;

4) Осуществление системы повсеместного предварительной подачи уведомлений;

5) Улучшение технологии осуществления процедуры таможенного контроля должностными лицами таможенных органов на всех этапах его проведения;

6) Внедрение средств автоматического осуществления процедуры таможенного контроля;

7) Повышение скорости проведения таможенных операций при электронном декларировании товара;

- 8) Перспективное развитие системы управления рисками;
- 9) Совершенствование ориентированного подхода к отдельным субъектам в пределах системы управления рисками с помощью создания категорий участников ВЭД с целью осуществления принципа выборочности при процедуре таможенного контроля;
- 10) Обеспечение прозрачности таможенных операций, уменьшения числа документов и времени выполнения таможенных процедур;
- 11) Выбор приоритета в отраслях экономики для создания комфортных для инвестиций условий, применение контроля по отраслям в процессе проведения таможенного контроля;
- 12) Интеграция электронного взаимодействия между ведомствами в процессе выполнения таможенного контроля при транспортировке товаров через таможенную границу РФ;
- 13) Улучшение законодательной базы РФ в отношении ликвидации валютного регулирования и контроля;
- 14) Реализация процессов электронного обмена информацией с Центральным банком РФ в процессе развития систем валютного контроля.

Также, следует сделать вывод о необходимости внесения некоторых поправок и модернизации существующей законодательной базы, регламентирующей таможенную деятельность на территориях особых экономических зон. Разработка положений по повышению качества условий работы, улучшению уровня профессиональной деятельности, увеличению эффективности работы таможенных органов ОЭЗ будет способствовать продвижению развития территорий со статусом особых экономических зон в целом, что значительно упростит процедуру таможенного контроля и сделает ОЭЗ России привлекательными для иностранных инвесторов.

После производства продукции необходимость проведения таможенного контроля является частью большой системы таможенного регулирования.

Совершенствование данной системы подразумевает организацию необходимой системы правовых аспектов регулирования и методов ее регулирования.

При этом, таможенные органы преследуют несколько целей: во-первых, они стремятся создать условия, обеспечивающие экономическую невыгодность перемещения через таможенную границу товаров, транспортировка и обращение которых является незаконной, а во-вторых, организовать системы постоянного контролирования товара для снижения времени совершения таможенных процедур и улучшения условий для международной торговли.

Для достижения этих целей, а также для обеспечения эффективной работы таможенных органов при осуществлении таможенного оформления и контроля и интеграции всех систем таможенного органа между собой и с участниками внешнеэкономической деятельности с помощью информационного взаимодействия, следует определить основные направления совершенствования таможенного управления. Они включают в себя следующие основные положения и должны быть основополагающими в каждом таможенном органе:

1) Электронные документы и данные в электронном виде должны считаться приоритетными перед печатными в процессе осуществления таможенных операций и при приготовлении нормативных правовых актов. Производство таможенных процедур должно быть направлено на работу со значимыми в юридическом отношении электронными документами.

2) Необходимо сократить время, в течение которого производится обработка транспортного средства в пунктах пропуска в случае, если нет необходимости дополнительной проверки.

Для грузового автотранспорта это время составляет 10-15 минут. При этом процедура изменения работы в пунктах пропуска включает в себя применение процедуры «одной остановки» и «единого окна», принципа «две службы на границе» и др.

При внедрении данных принципов используются интегрированные информационно-программные и технические средства, осуществляющие

автоматизацию процедуры государственного контроля при перевозке товаров через таможенную границу, что ускоряет процесс решения должностного лица таможенного органа относительно перемещения товара. При этом, данные и документация могут быть предоставлены только в таможенные органы. При применении совместной работы двух служб производится процедура контроля представителями исключительно таможенной и пограничной службы, с сохранением возможности передачи отдельных функций от таможенной службы пограничной при возникновении отдельных случаев (загруженность пунктов пропуска и т.д.).

Также, сокращение времени обеспечивается механизмами широкого использования предварительной информации о товарах для повышения скорости загрузки и выгрузки товаров при морских перевозках в ПОЭЗ, а также с целью ускоренной обработки грузового автомобильного и железнодорожного транспорта. Уменьшить время обработки помогает и преимущество использования процедуры предварительного декларирования товара над предварительным проведением информирования о товарах. С целью снижения числа проверочных операций в пропускных пунктах и, как следствие, сокращения времени, производится обеспечение таможенных пунктов современными техническими средствами, осуществляющими контроль, системами видеонаблюдения и т.д.

3) Необходимо снизить время выпуска декларации в процессе декларирования товаров и время, необходимое должностному лицу в процессе подготовки декларации в 2 – 3 раза.

Данная процедура производится за счет создания условий, необходимых для качественного и удобного осуществления создания деклараций, оно должно происходить в электронной форме с применением таможенной декларации приблизительно 90 – 95% партии товаров. Действие механизма «однократного предоставления» документации может быть выполнено через различные порталы на сайтах государственных органов. Также, возможно обеспечение должностных лиц таможенных органов средствами обращения к различным системам данных других государственных органов с целью ознакомления со сведениями о товарах,

находящихся под контролем других органов. Только в 15 – 20% случаев для углубленной проверки и в 30 – 35% для частичного контроля срабатывание системы управления рисками может стать поводом для предоставления таможенным органам оригинальных документов или их электронных версий, при этом число подобных случаев должно быть строго зарегистрировано. Для ускорения процесса производится выпуск в автоматическом режиме, при этом декларант не принимает участие в решении. Необходимое условие для распространения выпуска деклараций в автоматическом порядке – отсутствие ответственности инспектора за выпуск товара. При возникновении ситуации, при которой автоматический выпуск невозможен, время обработки деклараций и принятия решений о товарах должно составлять менее 10-15 минут. Предоставление сертификатов соответствия качества и санитарного контроля возможно только в процессе торговли. На данном этапе производится присвоение каждому участнику внешнеэкономической деятельности уникального идентификационного номера для использования его в целях таможенных органов. Применение уникального номера поставки, благодаря которому осуществляется сквозной контроль с момента прохождения товаров через таможенную границу до момента снятия с контроля последней части партии также ускоряет процедуру декларирования. В случае, если имеется соответствующая системе управления рисками пометка, общее количество предоставляемых для составления деклараций и таможенного контроля документов может быть сокращено до 4 при вывозе и 5 при ввозе товаров на территорию ПОЭЗ [13].

4) Произвести улучшение процесса работы системы управления рисками с помощью проведения оценки таможенной и налоговой репутации участника внешнеэкономической деятельности, а также отношения с прочими правоохранительными органами, автоматического доступа к их информационным ресурсам.

Применение системы подразделения участников ВЭД согласно прозрачных и простых принципов позволит создать упрощенную систему дифференцировки. Производство балльного оценивания всего процесса поставки товара также имеет

значение. С помощью расстановки акцентов на контролирование товаров после выпуска и сосредоточения операций по контролю на выбранных системой управления рисками объектах с оценкой ситуации и степенью возможного нанесенного ущерба обеспечивается уход от постоянного контроля в процессе декларирования товаров. Также устанавливается ряд ограничений для системы управления рисками: в независимости от степени риска, их индикаторов и предлагаемых мероприятий, общее срабатываемое количество и использование процедуры углубленного контроля не должно быть больше, чем показатель, сохраняющий равновесие между интересами таможенных органов и ликвидацией административных препятствий.

5) В результате радикального понижения административных препятствий для участников внешнеэкономической деятельности, необходимо сохранить предпосылки к созданию условий для обработки более 30% от оборота товаров.

Произведение снижения общего числа углубленных процедур таможенного контроля для добросовестных участников ВЭД на границе до 90%, а при таможенном декларировании на 70% должно осуществляться путем применения методик по преобразованию работы системы управления рисками. Приоритет при этом отдается товарам, которые транспортируются таможенными перевозчиками или уполномоченными экономическими операторами. При заполнении транзитной декларации добросовестным участникам внешнеэкономической деятельности предоставляется возможность уменьшения количества используемых данных. Участникам ВЭД, которые принадлежат к высшей ступени дифференцировки, предлагается переход на заявительный принцип таможенного декларирования товаров. При этом они получают возможность отправки товаров непосредственно с пунктов пропуска с декларированием через 10 дней без оформления таможенного транзита. При этом применения заявительной системы разрешается при наличии финансового обеспечения в размере 1 млн евро. Единственным критерием контроля подобных товаров является генератор случайных чисел.

б) Установление ряда упрощений для физических лиц.

Для физических лиц предоставляют наиболее упрощенную процедуру составления декларации при временном ввозе транспортных средств, в таком случае в качестве таможенной декларации могут выступать регистрационные документы или многократные таможенные декларации. Также физическим лицам предоставляется возможность осуществлять подачу таможенных деклараций через портал, при этом соответствие электронного варианта декларации бумажному проверяется с помощью штрих-кода или другими доступными способами. С целью ускорения пропуска граждан через таможенную границу создаются предназначенные для этого проходы и коридоры.

7) Внесение ряда изменений в законодательную основу.

Осуществление принятия модернизированного Таможенного Кодекса Таможенного союза сыграло важную роль в работе таможенных органов. По сравнению с сегодняшним днем произошло снижение числа отсылок к государственному законодательству примерно на 65-70%. Был подписан договор, унифицирующий санкции и составы уголовных преступлений и административных правонарушений. Осуществление имплементации положений международных договоров, облегчающих, в первую очередь, деятельность транзитных коридоров. Осуществляется присвоение кодов международным договорам, являющимся договорно-правовой базой Таможенного союза и Единого экономического пространства, а также повышение взаимодействия и обмена информацией между таможенными органами странами-членами Таможенного союза, касающейся уголовных и административных правонарушений в области таможенного контроля.

8) Необходимо осуществить организацию партнерства и сотрудничества с хозяйствующими субъектами в процессе противодействия контрабандной продукции и правонарушениям в таможенной сфере.

Вывод по главе 3. На основании вышеизложенного следует, что главным принципом работы таможни в ближайшем будущем становится создание простых и прозрачных методов управления процессом транспортировки товаров через таможенную границу Российской Федерации добросовестными участниками

внешнеэкономической деятельности, одновременно повышая качество аналитической деятельности и эффективности работы таможенных органов в процессе осуществления процедуры таможенного контроля.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время на осуществление таможенного регулирования и таможенного контроля в особых портовых экономических зонах оказывает воздействие множество важных факторов. Одним из основных факторов, оказывающих негативное влияние, как на таможенное регулирование, так и на развитие портовых особых экономических зон, является внешнее воздействие сложившейся экономической ситуации в мире, связанной с финансовым кризисом, а также давление на экономику страны вследствие санкций. Данный фактор препятствует стимулированию вложений отечественных и зарубежных инвесторов в хозяйственную деятельность регионов России. Поэтому так важно, чтобы таможенное регулирование и предоставление льгот было нацелено на привлечение инвестиций в региональную экономику. Также, следует отметить, что на территории портовых особых экономических зон процесс таможенного контроля должен содействовать продвижению отдельных отраслей в регионе. Одновременно с этим, на данный момент результативность описанной системы испытывает некоторые затруднения с процессом оценивания эффективности деятельности особой экономической зоны в целом.

На основании вышеизложенного, оценка полной совокупности факторов, влияние которых на процесс таможенного регулирования в портовых экономических зонах, является «камнем преткновения» для экономической деятельности отдельных отраслей экономики и субъектов российской Федерации. Оценка сложившейся ситуации и поиск проблем может стать фактором, повысившим объем вложений государства и, как следствие, увеличивший эффективность работы экономик регионов в России.

Одновременно с этим, текущий этап развития экономического процесса, рост изменений законодательной базы, осуществляющей регуляцию процессов таможенного контроля и взимание налогов в особых экономических зонах, не могут свидетельствовать о достаточном уровне проработанности теоретических аспектов установленных проблем. Особенно, это заключение справедливо в процессе

изменения настоящего состояния таможенного регулирования и взимания таможенных сборов на территории особых портовых экономических зон.

На основании проведенного анализа и оценки процесса осуществления таможенного контроля можно сделать выводы о специфичности и сложности данного процесса на территориях особых портовых экономических зон. Это связано с действующим на территории ПОЭЗ режимом свободной таможенной зоны и установкой преференций для резидентов. Процесс информационного взаимодействия участников ВЭД при осуществлении таможенного оформления товаров также имеет ряд особенностей, о которых говорилось ранее. В соответствии с этим, следует учесть ряд мероприятий, которые позволят повысить качество осуществления таможенного контроля работниками таможенных органов и ускорить процесс таможенного оформления. Во-первых, следует обратить внимание на снижение времени обработки и подготовки декларации в процессе декларирования. Данное время можно уменьшить в несколько раз по сравнению с настоящим временем. Это возможно только при создании комфортных условий для повышения качества и количества выпускаемых деклараций, а также внедрение в практическую деятельность должностных лиц таможенных органов принципа «однократного предоставления», описанном в предыдущей главе. Желателен переход на электронную форму декларирования для 95 и более процентов партий товаров.

Во-вторых, для наиболее обеспечения наиболее эффективного процесса таможенного контроля и выпуска деклараций необходимо обеспечить так называемое отсутствие ответственности должностного лица за выпуск товара. При этом появляется соответствующая необходимость декларирования товаров в автоматическом режиме. Это позволит снять с таможенного работника обязанность принятия решений в отношении подконтрольных товаров, что значительно снижает число рисков и ускоряет процесс оформления.

В-третьих, производство «сквозного» контроля товаров при их декларировании и перемещении через таможенную границу позволяет упростить процедуру выпуска и оформления деклараций. При этом поставке присваивается уникальный номер. Это

также значительно ускоряет процедуру декларирования и структурирует работу должностным лица таможенного органа. Наравне с применением данной процедуры, особое значение следует придать процедуре маркировки отдельных единиц товаров. Это позволит повысить эффективность таможенного оформления в процессе контроля товарных партий, в том числе и иными государственными контрольными органами, что также ускорит время создания таможенной декларации, а значит, увеличит производительность и результативность всей системы таможенного контроля.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Таможенный кодекс Российской Федерации № 61-ФЗ (с изм. и доп.) – ред. от 28.05.2003.

2 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – ред. от 01.01.2018.

3 Федеральный закон № 116-ФЗ от 22.07.2005. «Об особых экономических зонах в Российской Федерации».

4 Постановление Правительства РФ № 552 от 10.05.2017 «О внесении изменений в критерии создания особой экономической зоны».

5 Соглашение от 18.06.2010 «По вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории таможенного союза и таможенной процедуры свободной таможенной зоны».

6 Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18.05.1973 в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных структур от 26.06.1999.

7 Агапцов, С.А. Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка деятельности акционерного общества «Особые экономические зоны» и юридических лиц, созданных для управления особыми экономическими зонами в субъектах Российской Федерации, в части, касающейся эффективности использования средств федерального бюджета, государственного имущества и иных средств при создании и функционировании особых экономических зон в Российской Федерации» / С.А. Агапцов, Ю.В. Росляк // Бюллетень Счетной палаты Российской Федерации — №5 (221) – 2016 — С. 130 – 248.

8 Байсумова, Э.И. Функционирование свободных экономических зон в России / Э.И. Байсумова // Проблемы и перспективы экономики и управления: Материалы III междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, декабрь, 2014 г.). — СПб.: Заневская площадь, 2014. — 274 с.

9 Банных, И.Н. Анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза / И.Н. Банных // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. — 2017. — № 2(79). — С. 129 – 137.

10 Баронов, В.И. Свободные экономические и оффшорные зоны (экономико-правовые вопросы зарубежной и российской практики) / В.И. Баронов, Г.М. Костюнина — М.: Инфра-М, 2013. — С. 23 – 45.

11 Басарева, К.В. Значение особых экономических зон для социально-экономического развития региональной экономики / К.В. Басарева // Молодой ученый. — 2014. — №3. — С. 377 – 379.

12 Безпалов, В.В. Проблемы функционирования особых экономических зон в России / В.В. Безпалов, Е.А. Ломакина // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: Сборник статей по материалам XLV междунар. науч.-практ. конф. — №1 (45). — Россия, г. Новосибирск, 12 января, 2015 г. — Новосибирск: СибАК, 2015. — 150 с.

13 Булгакова, Д.М. Особые экономические зоны — перспективы развития в РФ / Д.М. Булгакова // Проблемы современной науки и образования — № 28 (70) — 2016. — 23 с.

14 Голубкина, И.В. Бизнес-навигатор по особым экономическим зонам России-2017 / Под ред. И.В. Голубкина, М.М. Бухарова, Л.В. Данилова и др. — М.: АКИТ, 2017. — 148 с.

15 Емец, М.И. Сравнительный анализ инструментов региональной политики РФ: особые экономические зоны, зоны территориального развития и территории опережающего социально-экономического развития / М.И. Емец, А.С. Пургин // ЭГО — №4 — 2017. — С. 45 – 56.

16 Зельднер, А.Г. Система показателей для оценки функционирования и мониторинга особых экономических зон / А.Г. Зельднер, С.В. Козлова // Вопросы экономики и права. — 2013. — № 56. — С. 62 – 68.

17 Зубарев, А.Е. Оценка эффективности функционирования особых экономических зон в Российской Федерации / А.Е. Зубарев, В.А. Федорова // Вестник ТОГУ. — 2014. — № 4. — С. 153 – 160.

18 Карлова, Н.Б. Особые экономические зоны в РФ / Н.Б. Карлова // Вестник научных конференций Тульского государственного университета — №10-2(14) – 2016 – С. 48 – 50.

19 Касаткина, А.А. Особые экономические зоны в России: государственные программы развития регионов развития / А.А. Касаткина // Законодательство и экономика. – 2015 — № 12. — С. 7 – 14.

20 Кириллова, Т.В. Особые экономические зоны в Российской Федерации / Т.В. Кириллова // Вестник Санкт-Петербургского государственного торгового-экономического университета — №12 – 2014. – С. 24 – 44.

21 Кириллова, Т.В. Особые экономические зоны в Российской Федерации / Т.В. Кириллова // Современная наука: актуальные проблемы науки и практики. Серия «Экономика и Право». — 2014. — № 12. – С. 12 – 19.

22 Кириллова, Т.В. Таможенные процедуры: особенности и практика применения / Т.В. Кириллова // Современная наука: Актуальные проблемы теории и практики — № 12 — 2013 — С. 85 – 88.

23 Ключкова, Н.В. Особые экономические зоны как элемент национальной инновационной системы Российской Федерации / Н.В. Ключкова, О.Е. Иванова // Экономика: вчера, сегодня, завтра. — 2015. — № 1 – 2. — С. 69 – 90.

24 Козловская, А.А. Свободные экономические зоны в России и проблемы их функционирования / А.А. Козловская, А.В. Кравченко // Международный студенческий научный вестник. — 2015. — № 4 – 3. – С. 67 – 77.

25 Кузнецова, О.В. Особые экономические зоны: эффективны или нет? / О.В. Кузнецова // Пространственная экономика. — 2016. — № 4 — С. 129 – 152.

26 Курбанов, А.Х. Интеграция экономики Крыма в российскую экономическую систему: состояние и перспективы / А.Х. Курбанов, В.И.

Пахомов, В.А. Плотников // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. — 2014. — № 4. — С. 29 – 37.

27 Норко, Н.В. Свободные экономические зоны и особые портовые зоны России: проблемы и перспективы / Н.В. Норко // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. — 2016. — № 8-5. — С. 797 – 801.

28 Оболонкова, Е.В. Свободные (особые) экономические зоны: цели и причины создания / Е.В. Оболонкова // Законодательство и экономика. – 2016 — № 5. — С. 7 – 12.

29 Окунь, С. Особые зоны по специальным ценам / С. Окунь, Д. Скоробогатко // Коммерсант. — 2016. — № 101. – С. 56 – 77.

30 Павлов, П.В. Особые экономические зоны как механизм эффективного развития международной инвестиционной и инновационной деятельности / П.В. Павлов // ВВ: Международные отношения. — 2013. — № 1. — С.51 – 144.

31 Погребняк, Е.Ю. Эволюция и особенности СЭЗ (ОЭЗ) и ТОР в России и мире / Е.Ю. Погребняк // УЭКС — №7 – 2017. – С. 98 – 112.

32 Рязанцева, М.В. Особые экономические зоны как инструмент развития регионов / М.В. Рязанцева // Международный журнал экспериментального образования. — 2013. — № 10-1. — С. 141 – 143.

33 Серебренникова, Я.А. Особые экономические зоны в Российской Федерации: правовой аспект / Я.А. Серебренникова // Научные исследования: от теории к практике: материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 7 июня 2016 г.). В 2 т. Т. 2 / Под ред. О.Н. Широкова. — Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. — № 2 (8). — С. 239 – 241.

34 Полякова, Т.В. Возможности использования особых экономических зон для развития экономики регионов / Т.В. Полякова // Современные научные исследования и инновации. — 2017. — № 4. — <http://web.snauka.ru/issues/2017/04/80625>

35 Годовой отчет акционерного общества «Особые экономические зоны» за 2016 год. – http://www.russez.ru/disclosure_information/oao_oez

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Процесс связывания предварительной информации о товаре с коносаметами

Связывание предварительной информации о товаре с коносаментом пакета документов и сведений производится в КПС «Портал «Морской порт» с помощью уникального идентификационного номера, содержащегося как в предварительной информации, так и в коносаменте пакета документов и сведений. Данный номер может быть получен заинтересованным лицом в случае успешного приема предварительной информации в автоматизированную систему Управления предварительной информацией, после чего доносится до перевозчика, которые вносит номер в специальное поле коносамента. Также перевозчик может использовать сервис «Поиск ПИТ» в ситуациях, когда заинтересованные лица не отправили ему уведомление при получении идентификационного номера.

При этом процесс связывания коносамента и предварительной информации о товарах происходит в следующем порядке:

1) В процессе создания пакета документов и сведений перевозчик отправляет в сервис «внешней» подсистемы «Портал «Морской порт» XML-файл, представленный запросом с указанными в нем номерами коносаментов, датами их формирования, номерами контейнеров и т. д. Сделать это перевозчик может с помощью информационной системы, оператора или собственной, или личного кабинета Участника внешнеэкономической деятельности;

2) При приеме запроса «Поиск ПИТ» производит поиск предварительной информации о товарах, заключенной в документе, который содержит данные в таких полях, как «Дата коносамента», «Номер коносамента», а также «Номер контейнера»;

3) При успешном осуществлении запроса КПС «Портал «Морской порт» отправляет перевозчику файл в формате XML, содержащий в себе данные об идентификационном номере ПИТ, имя получателя, номера коносамента и контейнеров. Если же искомая информация в базе данных не обнаружена,

Окончание приложения А

перевозчик получает соответствующее сообщение;

4) После получения файла с информацией перевозчику необходимо ознакомиться с ней и убедиться в идентичности сведений вПИТ и коносаменте. После этого перевозчику необходимо выполнить команду «Установить связь», указав необходимый идентификационный номер;

5) После подготовки коносаментов они отправляются в КПС «Портал «Морской порт» в виде пакета документов и сведений.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Процесс получения разрешительных документов должностным лицом таможенного органа

Порядок получения разрешительных документов при принятии решений относительно подконтрольных товаров представлен следующими пунктами:

1) Для выполнения поставленных целей в виде осуществления проверки наличия, статуса и соответствия описания документа действительному должностное лицо таможенного органа может осуществить выполнение команды «Запросить документ» с указанием даты и номера документа;

2) «Ведомственная» подсистема КПС «Портал «Морской порт» после создания запроса отправляет его в КПС «Взаимодействия информационной системы»;

3) Данная система совершает обработку запроса из транспортной очереди путем системы межведомственного электронного взаимодействия и отправляет запрос в ту информационную систему, для которой запрос предназначен;

4) Информационная система в свою очередь осуществляет обработку поступивших запросов и поиск данных в документации, основываясь на полученных данных из XML (дата и номер документа);

5) При успешном выполнении поиска искомый документ в виде XML-файла отправляется в КПС «Взаимодействия информационной системы», передающий в свою очередь данные в транспортную сеть;

6) «Обмен данными с системой ЕАИС» КПС «Портал «Морской порт» производит обработку полученного сообщения и сохраняет его в базе данных. Должностное лицо таможенного органа получает сведения в результате запроса в форме документа.

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Процесс получения решений от государственных контрольных органов

Порядок получения должностным лицом таможенных органов решений относительно подконтрольных товаров от прочих государственных контрольных органов представлен ниже:

1) В процессе осуществление таможенного контроля работник таможенных органов может выполнить команду «Отправить запрос» и выбрать необходимые государственные контрольные органы для осуществления дополнительных проверок;

2) С помощью «Ведомственной» подсистемы КПС «Портал «Морской порт» запрос сохраняется в базе данных;

3) Данный запрос перенаправляется во «Внешнюю» подсистему, которая в свою очередь обрабатывает его и заносит в базу данных, указывая название морского порта и конкретного государственного контрольного органа, а также отправляет сообщение должностному лицу ГКО с информацией о поступившем запросе;

4) Работник контрольных органов составляет ответ и отправляет рекомендации по решению относительно подконтрольного товара таможенному посту, осуществившего запрос;

5) «Внешняя» подсистема направляет данное сообщение должностному лицу таможенного органа, а «Сервис взаимодействия по внутренней спецификации» вносит ответ ГКО в базу данных;

6) Обработывая полученные рекомендации, работник таможенного органа принимает решение относительно подконтрольного товара.