

# ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

3 (80) 2017

DOI 10.17238/ISSN1815-0683.2017.3

Ежеквартальный рецензируемый научно-практический журнал  
Издается с октября 1997 г.

## Издатель

Владивостокский филиал Российской таможенной академии

Издание включено в систему  
Российского индекса  
научного цитирования (РИНЦ)  
(лицензионный договор от 28.06.2013  
№ 381-06/2013)

## Номер к печати подготовили:

отв. секретарь Н.Л. Айздайчер  
редактор И.К. Вельяотс  
верстка Д.С. Гусаровой  
перевод А.С. Москалевой

При информационной поддержке  
Отделения по связям  
с общественностью ДВТУ

## Адрес редакции:

690034, Россия, Владивосток,  
ул. Стрелковая, 16 в.

Тел.: 8 (423) 225-02-37

Факс: 8 (423) 263-89-68

E-mail: journal-vfirta@mail.ru; vfirta@vfirta.ru

Сайт в Интернете: <http://vfirta.customs.ru>

## Главный редактор

ГОРЧАКОВ Виктор Васильевич – д-р техн. наук, профессор

## Редакционная коллегия

БЕЛЯЕВА Наталья Анатольевна – д-р ист. наук, профессор,  
Владивостокский филиал Российской таможенной  
академии

ДЬЯКОВ Владимир Иванович – д-р ист. наук, профессор,  
Владивостокский филиал Российской таможенной  
академии, зам. главного редактора

ЛАДЫГИН Юрий Михайлович – генерал-лейтенант  
таможенной службы, начальник ДВТУ, зам. главного  
редактора

МАЛЫШЕНКО Юрий Вениаминович – д-р техн. наук,  
профессор, Владивостокский филиал Российской  
таможенной академии

ОСТАНИН Владимир Анатольевич – д-р экон. наук,  
профессор, Владивостокский филиал Российской  
таможенной академии

ШЕВЧЕНКО Галина Николаевна – д-р юрид. наук,  
профессор, Владивостокский филиал Российской  
таможенной академии

ХОЛОША Михаил Васильевич – канд. техн. наук, зам.  
директора по науке, ООО «ДНИИИМФ–Восточный»

## Редакционный совет

АБРАМОВ Александр Львович – канд. физ.-мат. наук,  
профессор, ДВФУ (Владивосток)

БАКЛАНОВ Петр Яковлевич –  
академик РАН, ТИГ ДВО РАН (Владивосток)

ГОШИН Владимир Анатольевич – Чрезвычайный  
и Полномочный Посол Республики Беларусь в  
Социалистической Республике Вьетнам (Ханой)

ЛАРИН Виктор Лаврентьевич –  
член-корреспондент РАН, ИИИАЭ ДВО РАН (Владивосток)

ЧЕРНАЯ Ирина Петровна – д-р экон. наук,  
профессор, ПТМУ (Владивосток)

ЧИЖОВИЧ Веслав Александрович – д-р полит. наук,  
профессор, Высшая школа экономики (Варшава)

# CUSTOMS POLICY OF RUSSIA IN THE FAR EAST

3 (80) 2017

DOI 10.17238/ISSN1815-0683.2017.3

Quarterly scientific and practical journal  
Issued since October, 1997

Published by  
Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy

The edition is indexed by the data base  
of the Russian Science Citation Index  
(RSIC)  
(License agreement from 28.06.2013  
№ 381-06/2013)

The volume is completed by:  
executive secretary N.L. Aizdaicher  
editor I.K. Veliaots  
layout designer D.S. Gusarova  
translator A.S. Moskaleva

Informationally supported by  
the Public Relations Department  
of the Far Eastern Customs Directorate

**Editorial address:**  
16 v, Strelkovaya street, Vladivostok,  
Russian Federation, 690034.  
**Tel.:** 8 (423) 225-02-37  
**Fax:** 8 (423) 263-89-68  
**E-mail:** journal-vfrta@mail.ru; vfrta@vfrta.ru  
**Website:** <http://vfrta.customs.ru>

## Editor-in-Chief

GORCHAKOV Viktor V. – Doctor of Engineering Sciences, Full Professor

## Editorial board

BELYAEVA Natalia A. – Doctor of Historical Sciences, Full Professor, Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy  
DYAKOV Vladimir I. – Doctor of Historical Sciences, Full Professor, Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy, deputy editor-in-chief

LADYGIN Yurii M. – Lieutenant General of Customs Service, head of the Far Eastern Customs Directorate, deputy editor-in-chief

MALYSHENKO Yurii V. – Doctor of Engineering Sciences, Full Professor, Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy  
OSTANIN Vladimir A. – Doctor of Economic Sciences, Full Professor, Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy  
SHEVCHENKO Galina N. – Doctor of Juridical Sciences, Full Professor, Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy  
KHOLOSHA Mikhail V. – Candidate of Engineering Sciences, deputy director for research, OOO “DNIIMF–Vostochnyi”

## Editorial advisory board

ABRAMOV Aleksander L. – Candidate of Physico-Mathematical Sciences, Full Professor, Far Eastern State University (Vladivostok)

BAKLANOV Pyotr Ya. – academician of the Russian Academy of Sciences, Pacific Geographical Institute, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (Vladivostok)

GOSHIN Vladimir A. – Extraordinary and Plenipotentiary Ambassador of the Republic of Belarus to the Socialist Republic of Vietnam (Hanoi)

LAVRIN Viktor L. – Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (Vladivostok)

CHERNAYA Irina P. – Doctor of Economic Sciences, Full Professor, Pacific State Medical University (Vladivostok)

CHIZHOVICH Veslav A. – Doctor of Political Sciences, Full Professor, Higher School of Economics (Warsaw)

# Содержание

## КОЛОНКА ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Итоги за 20 лет (к юбилею журнала). ГОРЧАКОВ В. В. ....	5
---	---

## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

ПИЛИПЧУК В. В., СЕМЕНОВА Н. К., ПЛОТКИНА Н. П. Современное состояние организационно-управленческой деятельности в системе таможенных органов.....	7
БЕЛОУСОВА Т. И., АНТОНОВА Е. И., РОМАНОВ В. В., ШАЛАНИНА Н. А. Взаимодействие таможенных органов с государственными контрольными органами в пунктах пропуска свободного порта Владивосток .....	16
КОЖИНА Н. А., КИРБИТОВА С. В. К вопросу о разработке методики оценки деятельности контрактной службы при осуществлении государственных закупок в таможенных органах.....	27
КОВАЛЕНКО Е. Г. Учет стоимостных, технических и иных характеристик автомобилей в налоговых и таможенных отношениях.....	35
ЛЫСАК Е. Д. Новеллы Таможенного кодекса Евразийского экономического союза .....	45

## РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА

ОСТАНИН В. А. Территория опережающего социально-экономического развития как креативное экономическое пространство .....	53
ВАРАВЕНКО В. Е. Договорное регулирование отношений в сфере создания и функционирования территорий опережающего социально-экономического развития: соглашения об осуществлении деятельности.....	67
ГОНЧАРУК И. В. Современные проблемы государственного регулирования торговли лесом и лесоматериалами в Российской Федерации.....	79

## ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

ЛЯПУСТИН С. Н., БАРЕЙ Н. С. Антикварный рынок Китая и роль таможенных органов Китая в борьбе с контрабандой культурных ценностей.....	89
НИКОЛАЕВ А. М. Деятельность таможенных органов КНР по защите прав интеллектуальной собственности.....	98

## ИНФОРМАЦИЯ

### ОФИЦИАЛЬНО

Итоги работы Дальневосточного таможенного управления за I полугодие 2017 года .....	108
---	-----

### АНАЛИТИКА

Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за I полугодие 2017 года.....	111
---	-----

## ХРОНИКА СОБЫТИЙ

ШИЧАНИНА Т. И. Дальневосточной оперативной таможне – 20 лет.....	119
СТЕЦЮК В. В. Приоритетные направления развития региональных программ РФФИ.....	122

# Contents

## CHIEF EDITOR'S COLUMN

The Results over the Twenty Years (for the jubilee of the journal). GORCHAKOV V. V. .... 5

## THEORY AND PRACTICE OF CUSTOMS

PILIPCHUK V. V., SEMYONOVA N. K., PLOTKINA N. P. The Present State of Organizational Work and Management in the System of Customs Authorities ..... 7

BELOUSOVA T. I., ANTONOVA E. I., ROMANOV V. V., SHALANINA N. A. Interacting Between Customs Authorities and State Supervisory Bodies at the Crossing Checkpoints of the Free Port of Vladivostok..... 16

KOZHINA N. A., KIRBITOVA S. V. On Creating the Methodology for Assessing Contract Service Performance in State Procurement Activities at Customs Bodies..... 27

KOVALENKO E. G. Accounting Costs, Technical and Other Characteristics of Automobiles in Terms of Taxation and Customs..... 35

LYSAK E. D. The Novels in the Customs Code of the Eurasian Economic Union..... 45

## REGIONAL AND SECTORAL ECONOMY

OSTANIN V. A. The Territory of Advanced Socio-Economic Development as the Creative Economic Space..... 53

VARAVENKO V. E. Contractual Agreements on Relations in the Sphere of Creation and Operation of the Territories of Advanced Socio-Economic Development: Agreement on the Implementation of Activities..... 67

GONCHARUK I. V. Contemporary Problems of Government Regulation of Trade in Timber and Timber Products in the Russian Federation..... 79

## FOREIGN EXPERIENCE

LYAPUSTIN S. N., BAREY N. S. Antiques Market in China and Role of the Chinese Customs Authorities in the Fight against Illegal Trafficking in Cultural Values ..... 89

NIKOLAYEV A. M. The Chinese Customs Authorities' Work on the Protection of Intellectual Property Rights..... 98

## INFORMATION

### OFFICIAL INFORMATION

The Outcomes of the Far Eastern Customs Directorate for the First Half of 2017..... 108

### ANALYTICAL DATA

The Review of the Far Eastern Region Foreign Economic Activities for the First Half of 2017 ..... 111

## CHRONICLE OF EVENTS

SHICHANINA T. I. The Far Eastern Operational Customs celebrates 20th anniversary ..... 119

STETSUK V. V. Priorities for the Development of the Regional Programmes of the Russian Foundation for Basic Research ..... 122

## Итоги за 20 лет (к юбилею журнала)

### The Results over the Twenty Years (for the jubilee of the journal)



#### Уважаемый читатель!

У Вас в руках 80-й выпуск журнала «Таможенная политика России на Дальнем Востоке». Прошло 20 лет со дня начала работы коллектива Владивостокского филиала Российской таможенной академии над этим проектом. Менялись руководители ВФ РТА, но неизменным оставалось желание сохранить журнал как важную площадку для обмена мнениями практических работников таможенных органов, профессоров и преподавателей таможенной академии, студентов, готовящихся трудиться в таможенных органах, участников ВЭД, представителей власти, сотрудников иностранных консульств, расположенных во Владивостоке.

Было много споров по поводу названия журнала. Но мы были убеждены, что развитие Дальнего Востока требует каких-то особых правил во внешнеэкономической деятельности России в АТР. Прошедший в 2012 г. во Владивостоке форум АТЭС, позиция Президента РФ В. В. Путина, изложенная в его посланиях к Федеральному Собранию, его выступления на Восточных экономических форумах (ВЭФ) есть тому подтверждение.

На страницах журнала за эти годы выступило 830 человек. Из них: 290 человек из Владивостокского филиала Российской таможенной академии, 70 старших офицеров ДВТУ, 470 – различных участников ВЭД. Среди авторов журнала 160 докторов наук и профессоров.

Начало жизни журнала совпало с началом периода вступления РФ в ВТО. Интересно сейчас посмотреть: что из прогнозов сторонников и противников ВТО совпало, а что обнаружилось вдруг. Ход Дохайского раунда переговоров, конфронтация между США и Евросоюзом, повсеместное внедрение протекционистских мер.

Форум АТЭС 2012 г. привлек внимание ученых вузов и ДВО РАН к различным аспектам деятельности структур АТЭС и пониманию необходимости активного участия россиян в текущей работе этих формирований, что нашло отражение на страницах журнала. В зоне внимания журнала последних лет Евразийский экономический союз (ЕАЭС), его становление и взаимодействие с китайской инициативой: «Один пояс – один путь».

Изменения таможенного законодательства за последние 20 лет находят свое отражение в статьях практических работников и преподавателей ВФ РТА. Особое внимание уделяется законам о свободном порте Владивосток и территориях опережающего развития.

Дальневосточный федеральный округ выступает как экспериментальная площадка по отработке новых подходов в развитии ВЭД.

Защита биологических ресурсов Дальнего Востока, борьба с контрабандой лесной, рыбной продукции защита животного мира – темы, поднимаемые на страницах журнала разными авторами.

Освещалась в журнале работа, проводимая сотрудниками ВФ РТА совместно с ДВТУ, по борьбе с незаконным перемещением через границу ядерных материалов. Это был интересный пример совместной работы российских специалистов с экспертами из МАГАТЭ в рамках общих усилий борьбы с «ядерным терроризмом».

У читателей журнал востребован. Об этом говорит наличие подписки через каталог «Почта России» и реализация через Национальный цифровой ресурс «Руконт», интернет-магазин умных книг «Директ-Медиа». Журнал размещен в свободном доступе в Научной электронной библиотеке, в Университетской библиотеке ONLINE, количество обращений и скачиваний постоянно увеличивается, импакт-фактор РИНЦ в 2016 г. – 0,245 (для сравнения 2012 г. – 0,025, 2013 г. – 0,060, 2014 г. – 0,112, 2015 г. – 0,144).

Новый этап в деятельности журнала будет в значительной мере посвящен развитию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и внедрению в практику работы таможенных органов России Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС). ЕАЭС (куда входят на сегодня Россия, Казахстан, Белоруссия, Киргизия, Армения) работает в режиме таможенного союза с 2011 г., а в режиме экономического союза – с 2015 г. Создание ЕАЭС есть реальное достижение его участников после нескольких предварительных попыток 1990–2000 гг. Подготовка ТК ЕАЭС носила комплексный характер. В ходе разработки ТК ЕАЭС закрепились такие направления совершенствования таможенного регулирования, как приоритет таможенного декларирования в электронной форме, использование механизма «единого окна», проведена работа по унификации таможенного законодательства.

Новые документы ЕАЭС создают условия для взаимопроникновения и интеграции проектов ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути» КНР. Но для этого необходима выработка единой повестки ЕАЭС в отношениях с Китаем.

В Договоре о ЕАЭС прописана дорожная карта движения к общему рынку через ряд проектов: предполагается объединить регулирование фармацевтики, создать общий электроэнергетический рынок, общие финансовые мегарегуляторы, общий рынок нефти, газа и нефтепродуктов. Так что просматривается много тем для научных работников и практиков на пути интеграции в Евразии. Уверен, что они найдут отражение на страницах журнала.

*ГОРЧАКОВ Виктор Васильевич,  
доктор технических наук, профессор  
GORCHAKOV Viktor Vasilievich,  
Doctor of Engineering sciences, Professor*

В. В. ПИЛИПЧУК\*, Н. К. СЕМЕНОВА\*, Н. П. ПЛОТКИНА\*

## Современное состояние организационно-управленческой деятельности в системе таможенных органов

ПИЛИПЧУК

Виктор Владимирович – доцент,  
кандидат экономических наук,  
профессор кафедры управления.  
*pilipchuk.viktor@vfrta.ru.*

PILIPCHUK V. V. – Docent, Candidate  
of Economic Sciences, professor  
at the Department of Management.

СЕМЕНОВА Нина Константиновна –  
кандидат технических наук,  
заведующая кафедрой управления.  
*semenova.nina@vfrta.ru.*

SEMYONOVA N. K. – Candidate  
of Engineering Sciences, head  
of the Department of Management.

ПЛОТКИНА Надежда Петровна –  
кандидат географических наук,  
доцент кафедры управления.  
*plotkina.nadejda@vfrta.ru.*

PLOTKINA N. P. – Candidate  
of Geographic Sciences, assistant  
professor at the Department  
of Management.

Рассмотрено современное состояние организационно-управленческой деятельности в таможенных органах России с позиций структурно-организационного и функционально-технологического представлений таможенной системы, дана оценка организационно-структурной работы, применения современных технологий таможенного администрирования, направленных на решение проблем совершенствования деятельности таможенных служб.

*Ключевые слова:* система управления, организационная деятельность, управление таможенной деятельностью, таможенное администрирование, таможенные технологии.

V. V. PILIPCHUK, N. K. SEMYONOVA,  
N. P. PLOTKINA

### The Present State of Organizational Work and Management in the System of Customs Authorities

The article deals with the present state of organizational work and management in the system of Russia's customs authorities in terms of structural, organizational, operating and technological representation of the system. The authors give an assessment to organizational and structural work, as well as to application of state-of-the-art technologies for customs administering focusing on the problem-solving of customs activities.

*Keywords:* management system, management work, management of the Customs, customs administering, customs technologies.

---

\* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16v, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034.

В условиях глобализации и стратегических изменений особого внимания заслуживают вопросы организационно-управленческой деятельности в ФТС России. На современном этапе все большее значение придается качественным изменениям в системе таможенных органов, в том числе совершенствованию организационной структуры, направленному на ее соответствие функциональному назначению службы.

Управление мы рассматриваем как неотъемлемую часть системы организационной деятельности, где организация является не только состоянием, но и процессом по упорядочению. Система управленческой деятельности изучается относительно предмета и объекта производственной деятельности в организационных рамках, т. е. во всей системе организационной деятельности. Одним из важнейших компонентов системы управления выступает процесс управления – деятельность, охватывающая субъекты управления и направленная на смену качественных характеристик управляемого объекта путем осуществления определенных функций с применением соответствующих методов и принципов управления. В данной статье рассмотрим организационный и функциональный аспекты управления в системе таможенных органов.

В организационном плане современная система управления таможенной службы России имеет иерархическую структуру, в рамках которой управление реализуется на уровне центрального аппарата ФТС России, региональных управлений, таможен и таможенных постов. В соответствии с федеральным законом № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» таможенные органы составляют единую федеральную централизованную систему [3].

ФТС России осуществляет деятельность непосредственно и через подчиненные таможенные органы. По состоянию на 1 января 2017 г. в систему таможенных органов входят 8 региональных таможенных управлений, 4 специализированных таможенных управления, 85 таможен (в том числе 10 непосредственно подчиненных ФТС России), 552 таможенных поста<sup>1</sup>. В состав Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) на данную дату входят 10 таможен (включая Дальневосточную оперативную) и 47 таможенных постов<sup>2</sup>.

В 2016 г., впервые с 2009 г., таможенным органам Дальневосточного региона выделена дополнительная штатная численность для усиления подразделений валютного контроля и подразделений распоряжения имуществом и исполнения постановлений уполномоченных органов в количестве 22 единиц федеральных государственных гражданских служащих

<sup>1</sup> URL: [www.customs.ru](http://www.customs.ru).

<sup>2</sup> URL: <http://dvtu.customs.ru>.



(ФГГС) за счет штатной численности реорганизуемого Росфиннадзора. Тем не менее это не смогло компенсировать продолжающееся снижение штатной численности таможенных органов региона, основной причиной которого явилась реализация с 31 марта 2016 г. очередного этапа сокращения штатной численности таможенных органов Дальневосточного региона.

В целях оптимизации структуры и штатной численности таможенных органов в рамках организационно-структурной работы на основании анализа загрузки должностных лиц ФТС России в 2016 г.:

- реорганизованы 2 таможни, в том числе в Дальневосточном федеральном округе Хасанская таможня присоединена к Уссурийской таможне;
- переподчинены 11 таможенных постов, в том числе Матвеевский и Хасанский таможенные посты Хасанской таможни – Уссурийской таможне, таможенные посты «Морской порт Зарубино» и «Морской порт Славянка» Хасанской таможни – Владивостокской таможне<sup>3</sup>.

В 2016 г. ДВТУ право на перераспределение штатной численности подчиненных таможенных органов, предоставленное начальникам РТУ приказом ФТС России от 17.03.2008 № 271, использовалось на том же уровне, что и в 2015 г.: 5 приказами ДВТУ между таможенными органами региона перераспределено 99 должностей сотрудников и 414 должностей ФГГС. При этом продолжается значительное снижение активности таможенных органов Дальневосточного региона в части количества проводимых организационно-штатных мероприятий в связи с действием распоряжения ФТС России от 27.12.2011 № 253-р «О численности таможенных органов Российской Федерации».

Кроме того, негативным фактором организационно-управленческой деятельности является превышение норматива руководителей, установленного приказом ФТС России от 18.10.2005 № 970, в ряде таможен, подчиненных ДВТУ. Так, по состоянию на 31 декабря 2016 г. 20 %-ный норматив руководителей оказался превышен: в Биробиджанской таможне – 22,61, Благовещенской таможне – 20,45, ДВОТ – 23,60, Камчатской таможне – 25,49, Магаданской таможне – 23,13, Сахалинской таможне – 23,28, Хабаровской таможне – 20,75 %. Это обусловлено, в основном, сокращением штатной численности, а также ее перераспределением в таможенные органы Республики Крым, Домодедовскую таможню, Бурятскую таможни, другие таможенные органы Дальневосточного региона, имеющие значительные показатели загрузки должностных лиц таможенных постов (например, во Владивостокскую таможню)<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> URL: [www.customs.ru](http://www.customs.ru).

<sup>4</sup> URL: <http://dvtu.customs.ru>.

Организационно-штатная работа в ДВТУ была направлена, в первую очередь, на оптимизацию использования имеющейся штатной численности, дальнейшее совершенствование структуры, обеспечение эффективной деятельности структурных подразделений, устранение постоянно возрастающей нагрузки на подразделения таможенного оформления вследствие непропорционального распределения количества деклараций на товары, принимаемых к оформлению таможенными.

Эффективность организационно-управленческой деятельности непосредственно связана с профессиональным уровнем должностных лиц таможенных органов. В государственной программе РФ «Развитие внешнеэкономической деятельности», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 330, в рамках решения задачи Подпрограммы по повышению профессионального уровня должностных лиц таможенных органов в 2016 г. проведена существенная работа. В образовательных учреждениях РФ обучились по программам дополнительного профессионального образования в Российской таможенной академии (РТА) – 352 должностных лица (в 2015 г. – 276); в других образовательных организациях – 78 должностных лиц (в 2015 г. – 147). Дополнительное профессиональное образование получило 1 601 должностное лицо ДВТУ, или 42,8 % общего фактического количества (годовой показатель 26,6 %) (2015 г. – 1 469, или 37,7 %). Повысили свою квалификацию 259 руководителей (2015 г. – 247). Основной базой обучения должностных лиц таможенных органов региона является Российская таможенная академия и ее филиалы, где в 2016 г. прошли обучение по дополнительным профессиональным программам 1 340 чел., или 83,7 % общего числа обученных (2015 г. – 78,1 %)⁵.

С позиций структурно-организационного и функционально-технологического представлений таможенной системы между организационной структурой и функциями существует тесная взаимообусловленность и взаимосвязь. В рамках структуры определены в том числе виды деятельности (оперативная, экономическая, правовая и др.) как направления реализации системных таможенных функций.

В соответствии со ст. 12 федерального закона № 311-ФЗ таможенные органы выполняют следующие основные функции: проведение таможенного контроля; совершенствование методов совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля; создание условий, способствующих ускорению товарооборота при ввозе товаров в Российскую Федерацию и вывозе товаров из Российской Федерации и др. [3].

<sup>5</sup> URL: <http://dvtu.customs.ru>.

Функция управления таможенной деятельностью включает, в свою очередь, управление таможенным оформлением и таможенным контролем, правоохранительной, экономической, статистической деятельностью, а также деятельностью по научно-техническому развитию таможенного дела [1].

Изучая данные, опубликованные ФТС России, можно сделать определенные выводы об организационно-управленческой деятельности в таможенных органах Российской Федерации.

В 2016 г. последовательно реализуются мероприятия, направленные на сокращение перечня документов, представляемых при таможенном декларировании товаров, а также сокращение времени совершения таможенных операций в пунктах пропуска. В электронной форме оформлено 99,95 % общего количества деклараций на товары (ДТ). Электронную форму декларирования применяют в настоящее время 99,9 % участников ВЭД. Применение электронного декларирования стало основой для внедрения новых перспективных таможенных технологий, к которым относятся: автоматическая регистрация декларации на товары, поданной в виде электронного документа, и автоматический выпуск товаров, а также удаленный выпуск товаров.

В автоматическом режиме в 2016 г. зарегистрировано более 520 тыс. ДТ, что почти в 5 раз превышает показатель 2015 г. (около 110 тыс. ДТ), при этом каждая третья электронная декларация на экспортируемые товары регистрируется без участия должностных лиц таможенных органов. Выпущено в автоматическом режиме 28,9 тыс. ДТ (в 2015 г. – более 1,5 тыс. ДТ). Применение указанных технологий позволяет сократить время регистрации и выпуска ДТ до нескольких минут.

Получила дальнейшее развитие технология удаленного выпуска товаров, которая предусматривает разделение таможенных операций на процессы документального и фактического контроля товаров. Ввоз, временное хранение и фактический контроль товаров осуществляются в регионе деятельности таможенного органа, который приближен к государственной границе, а декларирование и выпуск товаров – в другом таможенном органе, расположенном внутри страны по месту регистрации участника ВЭД. В 2016 г. с применением технологии удаленного выпуска товаров оформлена почти четверть (24,5 %) всех ДТ, поданных в электронной форме (958,7 тыс. ДТ). В 2015 г. с применением технологии удаленного выпуска товаров было оформлено только 15 % всех ДТ (569,8 тыс. ДТ). Технология удаленного выпуска товаров позволяет участникам ВЭД оптимизировать логистику поставок, сократить время и издержки на транспортировку товаров и работу таможенных специалистов.

Значительная работа проведена ФТС России по сокращению количества документов, представляемых участником ВЭД при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС. В настоящее время минимальное количество документов, необходимых при таможенном декларировании товаров, составляет при импорте 4, при экспорте – 3 документа<sup>6</sup>.

Для ДВТУ в 2016 г. приоритетным направлением оставалась работа по внедрению перспективных таможенных технологий. Это автоматическая регистрация деклараций на товары, концентрация декларирования товаров, предварительное информирование на морском транспорте, эксперимент по оформлению пассажирских таможенных деклараций в электронном виде, эксперимент по электронному транзиту, а также введенное с 1 апреля 2017 г. обязательное предварительное информирование о товарах, доставляемых воздушным транспортом.

По итогам 2016 г. таможенными органами ДВТУ достигнуты следующие значения в реализации технологий авторегистрации и автовыпуска<sup>7</sup>:

- технология автоматической регистрации экспортных деклараций на товары (реализация началась с мая 2014 г.) – 30 % общего экспортного декларационного массива зарегистрировано в автоматическом режиме, что в 6 раз больше, чем в 2015 г. При этом на конец декабря 2016 г. доля автозарегистрированных экспортных деклараций на товары составила 54 %;
- технология автоматической регистрации импортных деклараций на товары (реализация началась с 11 апреля 2016 г.) – 0,05 % общего импортного декларационного массива зарегистрированы в автоматическом режиме;
- технология автоматического выпуска экспортных деклараций на товары (реализация началась с 11 апреля 2016 г.) – 0,4 % общего экспортного декларационного массива.

С июня 2016 г. все таможни Дальнего Востока (за исключением Владивостокской и Находкинской) включены в эксперимент по концентрации декларирования товаров. Эксперимент предполагает разделение таможенных постов одной таможни на таможенный пост, осуществляющий таможенные операции, связанные с декларированием и выпуском товаров, и таможенные посты, осуществляющие таможенные операции, связанные с проведением фактического таможенного контроля. Лучшие результаты (100 %) достигнуты Усурийской, Биробиджанской, Магаданской таможнями.

Вместе с тем результаты по концентрации декларирования товаров приведены без учета товаров, находящихся в регионах деятельности

<sup>6</sup> URL: [www.customs.ru](http://www.customs.ru).

<sup>7</sup> URL: <http://dvtu.customs.ru>.

таможен, включенных в эксперимент, оформленных центрами электронного декларирования (ЦЭД). В целом деятельность ЦЭДов ДВТУ при декларировании товаров, размещаемых в регионе деятельности концентрируемых таможен, оказывает существенное влияние на снижение показателя развития эксперимента в таможнях.

Технология предварительного информирования на автомобильном транспорте в регионе развивается с марта 2011 г., когда были развернуты комплексы программных средств (КПС), позволяющие использовать предварительную информацию (ПИ) в качестве источника формирования сообщения о прибытии товаров, перемещаемых автомобильным видом транспорта. С 1 октября 2016 г. в соответствии с федеральным законом № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» [2] в пунктах пропуска Приморского края, расположенных на территории свободного порта Владивосток, введено обязательное предварительное информирование о прибывающих товарах и транспортных средствах, а также электронный документооборот при проведении государственного контроля в отношении товаров, прибывающих морским транспортом. Для этих целей в морских пунктах пропуска внедрен КПС «Портал Морской порт», обеспечивающий электронное взаимодействие всех участников процесса оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска на основе принципов и механизмов «единого окна». В 2016 г. к КПС «Портал Морской порт» подключено 260 должностных лиц иных государственных органов (Россельхознадзор, Роспотребнадзор, пограничная служба), 96 сотрудников администраций морских портов и 1 040 участников ВЭД, осуществляющих подачу в таможенный орган предварительной информации. В результате применения КПС «Портал Морской порт» срок нахождения товаров в морских портах (за исключением хранения товаров (грузов) по инициативе участников ВЭД) составил 4 суток (в 2015 г. – 6 суток).

В 2016 г. в таможенных органах ДВТУ активно развивалась технология электронного транзита в рамках реализации дорожной карты «Совершенствование таможенного администрирования», целью которой является сокращение сроков совершения таможенных операций при декларировании. С мая 2016 г. в эксперимент включены все таможенные органы Дальневосточного региона. В декабре 2016 г. доля оформленных электронных транзитных деклараций, подпадающих под условия реализации эксперимента, в Дальневосточном регионе превысила 87 %. В целом в 2016 г. в электронном виде в ДФО оформлено более 19 тыс. электронных транзитных деклараций<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> URL: <http://dvtu.customs.ru>.

В соответствии с п/п 11 ч. 1 ст. 19 федерального закона № 311-ФЗ таможенные органы для выполнения возложенных на них функций обладают правом получать от государственных органов, организаций и физических лиц информацию, необходимую для выполнения своих функций. Данное право реализуется ФТС России в том числе путем заключения соглашений о взаимодействии (информационном взаимодействии) с федеральными органами исполнительной власти (ФОИВ), разработки технологических карт межведомственного взаимодействия (ТКМВ) в рамках использования единой системы межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ), издания совместных приказов о взаимодействии с другими государственными органами. Целью технологии информационного взаимодействия является перевод в электронную форму межведомственного документооборота, основанного на принципе однократного представления документов участниками ВЭД. Межведомственное электронное взаимодействие ФТС России с ФОИВ осуществляется в рамках 64 технологических карт межведомственного взаимодействия, из которых 9 ТКМВ были разработаны в 2016 г. Для обеспечения технической реализации ТКМВ были созданы электронные сервисы системы межведомственного электронного взаимодействия. Технология информационного взаимодействия с ФОИВ реализуется с помощью направления запросов в систему межведомственного электронного взаимодействия. В рамках данной технологии осуществляется передача между таможенными и иными государственными органами в электронной форме документов, имеющих юридическое значение. Динамика развития технологии электронного взаимодействия в Дальневосточном регионе показывает положительную тенденцию. Так, по итогам 2016 г. в 84 % случаев таможенные органы получили разрешительные документы, выданные государственными органами через систему межведомственного электронного взаимодействия, что в 2 раза больше, чем в 2015 г.<sup>9</sup>

Помимо информационного обмена, в соглашениях определены и другие формы организационного взаимодействия (как на федеральном, так и на территориальном уровнях): создание совместных рабочих групп; подготовка регламентов (протоколов) взаимодействия по конкретным направлениям сотрудничества; разработка планов реализации совместных мероприятий, пилотных проектов; проведение совместных совещаний, семинаров, круглых столов.

Таким образом, оценка состояния организационно-структурной работы, применения современных технологий таможенного администрирования в системе таможенных органов показывает эффективность

<sup>9</sup> URL: <http://dvtu.customs.ru>.

организационно-управленческой деятельности в решении проблем совершенствования деятельности таможенных служб.

Важно, что результативность работы таможенных органов в целом непосредственно связана с эффективностью системы управления в рамках таможенной деятельности. Поэтому проводимая в настоящее время административная реформа в таможенной сфере основывается, в первую очередь, на оптимизации организационно-управленческой деятельности таможенных органов, на изменении методов работы за счет внедрения передовых таможенных технологий. Практическое воплощение всех этапов административной таможенной реформы позволит более эффективно решать основные задачи, стоящие перед ФТС России: содействовать развитию внешней торговли, в том числе посредством снижения транзакционных издержек, обеспечить защиту экономических интересов и экономическую безопасность Российской Федерации.

#### *Список литературы*

1. Макрусев В.В., Дианова В. Ю. Таможенный менеджмент: учеб. пособие. М.: Изд-во РГА, 2009.
2. О свободном порте Владивосток: федер. закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. О таможенном регулировании в Российской Федерации: федер. закон от 27.11.2010 № 311-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

© Пилипчук В. В., Семенова Н. К., Плоткина Н. П., 2017

© Pilipchuk V. V., Semyonova N. K., Plotkina N. P., 2017

#### *Для цитирования:*

Пилипчук В. В., Семенова Н. К., Плоткина Н. П. Современное состояние организационно-управленческой деятельности в системе таможенных органов // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 7–15.

Т. И. БЕЛОУСОВА\*, Е. И. АНТОНОВА\*, В. В. РОМАНОВ\*, Н. А. ШАЛАНИНА\*

## **Взаимодействие таможенных органов с государственными контрольными органами в пунктах пропуска свободного порта Владивосток**

БЕЛОУСОВА Татьяна Ивановна – кандидат экономических наук, доцент кафедры таможенных операций, таможенного контроля и технических средств таможенного контроля. *beloucovatat@mail.ru*.

BELOUSOVA T. I. – Candidate of Economic Sciences, associate professor at the Department of Customs Control, Customs Operations and Facilities.

АНТОНОВА Елена Ивановна – кандидат технических наук, заведующий кафедрой таможенных операций, таможенного контроля и технических средств таможенного контроля. *ant\_vladivostok@mail.ru*.

ANTONOVA E. I. – Candidate of Engineering Sciences, head of the Department of Customs Control, Customs Operations and Facilities.

РОМАНОВ Виталий Романович – выпускник кафедры таможенных операций, таможенного контроля и технических средств таможенного контроля. *rabbits007@list.ru*.

ROMANOV V. R. – the graduate of the Department of Customs Control, Customs Operations and Facilities.

Статья посвящена изучению практических аспектов взаимодействия таможенных органов с органами государственного контроля в области совершенствования таможенных операций и проведения таможенного контроля в рамках реализации механизма «единого окна» в КПС «Портал Морской порт». Выявлены проблемы, возникающие как на этапе представления информации, так и при осуществлении взаимодействия таможенных органов с государственными контрольными органами, а также проблемы в функционировании КПС «Портал Морской порт». Предложены пути их решения.

**Ключевые слова:** взаимодействие, таможенные органы, технология предварительного информирования, свободный порт Владивосток, государственные контрольные органы, КПС «Портал Морской порт», уникальный идентификационный номер (УИН), обязательное предварительное информирование, соблюдение запретов и ограничений.

**T. I. BELOUSOVA, E. I. ANTONOVA,  
V. V. ROMANOV, N. A. SHALANINA**

### **Interacting Between Customs Authorities and State Supervisory Bodies at the Crossing Checkpoints of the Free Port of Vladivostok**

The article deals with the study of the experience of interaction between the customs authorities and state supervisory bodies in the sphere of completing customs operations and customs control under the Single Window mechanism at the crossing checkpoint “Gateway of Sea Port”. The authors identify the problems arising both at the stage

\* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034



ШАЛАНИНА Наталья Анатольевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры таможенных операций, таможенного контроля и технических средств таможенного контроля. *Shalanina\_nat@inbox.ru*.

SHALANINA N. A. – Candidate of Economic Sciences, associate professor at the Department of Customs Control, Customs Operations and Facilities.

of supplying information and at the stage of customs authorities' interaction with the state supervisory bodies, as well as the problems in operation of the crossing checkpoint "Gateway of Sea Port". The possible solutions are proposed.

**Keywords:** *interaction, customs authorities, preliminary informing technology, free port of Vladivostok, state supervisory authorities, crossing checkpoint "Gateway of Sea Port", unique identification number, compulsory informing, compliance with prohibitions and restrictions.*

Расширение Евразийского экономического союза (ЕАЭС), переориентация отечественной экономики от сырьевой к высокотехнологичной индустриальной модели требуют модернизации системы государственного контроля.

Совершенствование государственного контроля в пунктах пропуска способствует созданию в России благоприятного инвестиционного климата, упрощению перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС.

Для морских пунктов пропуска это направление чрезвычайно актуально, т. к. там возникают наиболее сложные взаимосвязи и взаимодействия между различными субъектами при перевозке грузов морским транспортом. Специфика задач, решаемых при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств, требует в минимальные сроки проанализировать и обработать значительный массив документов и сведений в отношении морского судна и перемещаемых на нем товаров.

Учитывая, что технологические процессы обработки грузов в морском порту характеризуются множественностью и большим количеством участников, существует потребность в выработке единого подхода, который бы обеспечивал оптимизацию взаимодействия между государственными контрольными органами и другими заинтересованными участниками перевозочного процесса в морском порту [1; 2].

Последние внесенные изменения в дорожную карту посвящены улучшению транспортной ситуации в морских портах с целью ускорения в них товарооборота. Пунктами 19, 30, 31 дорожной карты разработан план мероприятий по оптимизации процедур, связанных с нахождением грузов в морских портах. К основным мероприятиям относятся: внедрение механизма «единого окна» для государственных контрольных органов; установка перечня представляемых документов и сведений в соответствии с международными стандартами; интеграция информационных систем государственных контрольных органов; внедрение системы предварительного информирования, обработки представленной предварительной

информации и принятия на ее основании решений в отношении товаров; обеспечение круглосуточной и непрерывной работы всех государственных контрольных органов в течение времени работы порта; исключение требования об обязательной доставке судовладельцами представителей государственных контрольных органов на судно и обратно; обеспечение применения возможности принятия государственными контрольными органами решений до завершения операций, связанных со швартовкой судна при прибытии его в порт; решения о разрешении судну начинать выгрузку товаров [4].

Создание на территории Приморского края свободного порта Владивосток, позволило с 1 октября 2016 г. таможенным органам в полном объеме осуществлять санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный контроль товаров и транспортных средств в пунктах пропуска свободного порта Владивосток [6].

Упрощение контрольно-надзорных процедур, когда таможня полностью выполняет функции Россельхознадзора и Роспотребнадзора, в нашей стране проводится впервые.

Переход государственного контроля в полном объеме в единую государственную службу – таможенные органы, позволяет устранить излишние административные барьеры для бизнеса и внести принципиальные изменения в схему государственного контроля в пунктах пропуска.

В соответствии с положениями ст. 22 федерального закона «О свободном порте Владивосток» в пунктах пропуска свободного порта Владивосток осуществление таможенного и иных видов контроля товаров и транспорта обеспечено реализацией единого информационного пространства с элементами механизма «единого окна» [6].

Под «единым окном» Рекомендацией № 33 Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) понимается механизм, позволяющий торговым и транспортным операторам представлять информацию и документы, связанные с выполнением требований всех регулирующих органов, относительно импорта, экспорта и транзита только один раз, одному агентству и в стандартном формате. Если информация имеет электронный формат, то отдельные элементы данных должны предоставляться только один раз [9].

Киотская Конвенция определяет механизм «единое окно» как некоторую информационную систему, позволяющую всем участникам торгового и транспортного процесса представлять стандартизированную информацию и документацию и имеющую один общий пункт, где можно выполнить одновременно все процедуры, связанные с импортом, экспортом и транзитом товаров [3].

Моделью механизма «единого окна» для морских пунктов пропуска свободного порта Владивосток стала автоматизированная информационно-операционная система, реализующая межведомственный информационный обмен с использованием единой транспортной среды таможенных органов Российской Федерации с иными государственными контрольными органами и заинтересованными участниками бизнес-процессов (администрацией порта, представителями портовых служб, участниками внешнеэкономической деятельности в процессах перевозки и обработки товаров в морском порту).

Практической средой реализации разработанной модели механизма «единого окна» для морских пунктов пропуска свободного порта Владивосток стал комплекс программных средств «Портал взаимодействия государственных контрольных органов и заинтересованных лиц в процессе оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска» (КПС «Портал Морской порт») [7].

Основу портала КПС «Портал Морской порт» составляют три базовых принципа – предварительное информирование, электронный документооборот, единая система управления ресурсами, обеспечивающая интеграцию информационных ресурсов, а точнее говоря, организацию информационных связей между участниками морских перевозок и государственными контрольными органами [1].

Новый портал объединяет представителей ФТС России, Роспотребнадзора, Россельхознадзора, Пограничной службы ФСБ России, импортеров товаров, судовых агентов, администрацию морских портов. Каждая сторона может выполнять свои функции в рамках КПС. Стороны взаимодействуют с помощью электронных документов, подписанных электронной подписью.

Как видно из изложенного выше, принцип «единого окна» основан на представлении предварительной информации и на взаимодействии государственных контрольных органов в морском пункте пропуска.

Из анализа практики осуществления отдельных видов государственного контроля таможенными органами в морских пунктах пропуска в регионе деятельности Владивостокской таможни следует, что проблемные вопросы встречаются как на этапе представления информации, так и при взаимодействии таможенных органов с иными государственными контрольными органами (ГКО). Кроме того, существуют проблемы и в функционировании КПС «Портал Морской порт». Остановимся на некоторых из них.

Одной из основных проблем, как отмечают таможенные инспекторы, работающие с КПС «Портал Морской порт», является низкая активность заинтересованных лиц в представлении предварительной информации

на партии товаров, подпадающих под иные виды государственного контроля.

Установить, подлежит ли ввезенный морским транспортом товар иному виду контроля, можно только при наличии достаточной информации о товаре.

Напомним, что состав предварительной информации определяется постановлением Правительства РФ от 28.09.2016 № 975, исходя из заявленной таможенной процедуры и необходимости проведения государственного контроля [8].

В отношении товаров, по которым предварительная информация таможенным органам не представлена, применяется система управления рисками.

Технология работы с КПС «Портал Морской порт» предусматривает поэтапное представление сведений о товаре, грузах и судне заинтересованными лицами и перевозчиками на разных стадиях технологического процесса по мере получения информации и подготовки документов в объеме, необходимом для осуществления в морских пунктах пропуска контроля должностными лицами таможенных и иных государственных контрольных органов перемещаемых через границу товаров.

Согласно разработанному действующему механизму «единого окна» в пунктах пропуска свободного порта Владивосток, на портале «Электронное предоставление сведений» (ЭПС) ФТС России для участника ВЭД предусмотрены две формы подачи предварительной информации о товарах: первая форма – предварительная информация о товарах в объеме ДТ (пакет ПИТ); вторая форма – предварительное уведомление о товарах для проведения иных видов государственного контроля (ПИТ для иных видов государственного контроля).

В случае если в отношении товара необходимо провести иные виды государственного контроля, заинтересованное лицо должно сформировать так называемый «расширенный» ПИТ. Расширенный ПИТ представляет совокупность ПИТ в объеме ДТ и ПИТ для иных видов государственного контроля.

При создании «расширенного» ПИТ у заинтересованного лица возникают сложности, связанные с недостатками технической составляющей самого портала «ЭПС».

Во-первых, интерфейс страницы не предусматривает отдельной функции с определенным названием: «Создать новое уведомление для иных видов государственного контроля». В связи с этим у заинтересованного лица возникают сложности при формировании уведомления для целей осуществления иных видов государственного контроля.

Во-вторых, в автоматическом режиме при формировании уведомления портал показывает только одну форму для заполнения (форму ПИТ

для иных видов государственного контроля). Заинтересованному лицу приходится в ручном режиме также добавлять форму ПИТ в объеме ДТ.

Также стоит отметить, что предусмотренные для заполнения сведения одной формы дублируются в другой. В связи с вышеизложенным, заинтересованное лицо в большинстве случаев ограничивается формированием обычной формы предварительной информации о товарах в объеме ДТ.

Данный факт подтверждается статистическими данными по представлению предварительной информации в регионе деятельности т/п «Морской порт Владивосток» с использованием КПС «Портал Морской порт». Из общего количества представленных пакетов ПИТ за период с 01.10.2016 по 10.03.2017 на подконтрольные партии товаров, которое составляет 1 084 пакета ПИТ, было представлено 70 пакетов «расширенных» ПИТ, содержащих информацию для проведения иных видов государственного контроля. Доля «расширенных» пакетов ПИТ составляет 6,45 %, что не дает возможности корректно определить подконтрольность всех прибывающих товарных партий<sup>1</sup>.

Возможным решением данной проблемы может стать введение универсальной электронной формы заполнения предварительной информации о товарах. Предлагается в рамках портала «ЭПС» ФТС России разработать и внедрить в личном кабинете участника ВЭД электронную форму для заполнения предварительной информации о товарах, которая будет содержать информацию в объеме ДТ, а также информацию о товарах, необходимую для проведения иных видов государственного контроля.

С учетом того, что информация, содержащаяся в пакете «ПИТ в объеме ДТ» и «Предварительном уведомлении для осуществления иных видов государственного контроля», дублируется, основой для разработки универсальной электронной формы ПИТ может стать «ПИТ в объеме ДТ». При этом в пакет «ПИТ в объеме ДТ» необходимо будет добавить соответствующую вкладку «Иные виды ГК».

Универсальная форма ПИТ будет содержать сведения о необходимых документах (фитосанитарных сертификатах, ветеринарных сертификатах), что позволит в полной мере провести таможенный контроль товаров в части соблюдения запретов и ограничений.

Преобладающее количество товарных партий, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, не подлежат проведению в отношении них

---

<sup>1</sup> Статистические данные по представлению предварительной информации в регионе деятельности т/п «Морской порт Владивосток» с использованием КПС «Портал Морской порт» за период 01.10.2016–10.03.2017 предоставлены Владивостокской таможней.

санитарно-карантинного контроля, ветеринарного надзора, фитосанитарного контроля (надзора). В этом случае заинтересованное лицо не заполняет информацию во вкладке «Иные виды ГК», следовательно, соответствующие поля остаются пустыми.

Для успешного прохождения форматно-логического контроля (ФЛК) и присвоения универсальной пакету ПИТ уникального идентификационного номера (УИН) необходимо изменить алгоритм проведения проверки на этапе ФЛК.

Не менее важной проблемой, возникающей в практической работе инспекторов является действующая технология определения товара на подконтрольность иным видам государственного контроля.

Согласно разработанной технологии работы с порталом для определения подконтрольности товаров ПИТ привязывается к электронному пакету документов перевозчика (ПДС).

В системе работает алгоритм: если ПИТ представлен, то анализ товарных партий на подконтрольность осуществляется посредством имеющегося в Портале автоматического фильтра. Индикатором для выборки товаров является только код товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС).

Если ПИТ не представлен, или представлен не ко всем партиям, инспектор вручную проводит анализ каждого коносамент, но уже по наименованию товара. Такой анализ проводится в Федеральной государственной информационной системе «Аргус»<sup>2</sup> (ФГИС «Аргус»).

Двойственный характер алгоритма анализа товарных партий на подконтрольность зачастую приводит к некорректному определению вида подконтрольности автоматическим фильтром. Например, при ввозе кильки в жестяных банках на таможенную территорию ЕАЭС фильтр в КПС определил, что указанный товар подлежит ветеринарному контролю. Однако, согласно Единому перечню товаров, подлежащих санитарно-эпидемиологическому надзору на таможенной границе и таможенной территории таможенного союза, утвержденному решением Комиссии Таможенного союза от 28.05.2010 № 299, пищевые продукты (продукты в натуральном или переработанном виде, употребляемые человеком в пищу) из групп единой ТН ВЭД ЕАЭС с 11 по 25 подлежат санитарно-карантинному контролю. Подконтрольность товаров санитарно-карантинному контролю была определена инспектором самостоятельно только после анализа наименования товара.

---

<sup>2</sup> Основная программа для проведения государственного ветеринарного надзора в пунктах пропуска должностными лицами Россельхознадзора. Регистрационный номер ФС-77110097 от 25.07.2011.

Одновременно, если учитывать, что среднее время анализа одного коносамента, при условии корректной работы Портала, составляет порядка 30 секунд, при анализе 1 000 коносаментов это будет составлять 8 часов работы инспектора.

Решение проблемы определения подконтрольности товаров иным видам государственного контроля в автоматическом режиме может быть достигнуто: во-первых, путем доработки автоматического фильтра определения подконтрольности не только по коду ТН ВЭД, но и по описанию товара. Реализовать указанное предложение возможно при детальном анализе товаров, в отношении которых фильтром не определяется подконтрольность, а также разработкой требований к описанию таких товаров. Во-вторых, введение универсальной формы ПИТ, о которой говорилось выше, позволит расширить функции автоматического фильтра по коду ТН ВЭД ЕАЭС. Автоматический фильтр будет определять по коду ТН ВЭД ЕАЭС товары, подлежащие иным видам государственного контроля, и информировать заинтересованное лицо о возможной необходимости указания информации о товаре во вкладке «Иные виды ГК».

Порядок взаимодействия таможенных органов с государственными контрольными органами в пунктах пропуска свободного порта Владивосток отрабатывается с октября 2016 г. В 2016 г. к КПС «Портал Морской порт» были подключены Россельхознадзор, Роспотребнадзор, Пограничная служба ФСБ России, а также администрации морских портов. Однако необходимо отметить, что вопросы организации взаимодействия таможенных органов с должностными лицами ГКО, в частности, получение предварительного решения от взаимодействующих служб, остаются нерешенными.

Положениями постановления Правительства Российской Федерации от 12.11.2016 № 1154 «О порядке осуществления таможенными органами санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу РФ, расположенных на территории свободного порта Владивосток, и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» определены «Правила осуществления таможенными органами иных видов контроля в пунктах пропуска через государственную границу РФ, расположенных на территории свободного порта Владивосток» [5].

В соответствии с п. 3 правил таможенные органы обеспечивают направление предварительной информации о товарах и транспортных средствах, подлежащих иным видам государственного контроля, в течение 30 минут после ее получения в федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные на осуществление указанных видов контроля

(надзора), с использованием Единой системы межведомственного электронного взаимодействия для анализа и принятия решения в рамках системы управления рисками.

Федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные на осуществление санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора), должны в течение одного часа после получения предварительной информации направлять в таможенные органы анализ такой информации в рамках применения системы управления рисками (п. 4 правил).

Однако изложенный выше порядок взаимодействия по срокам в настоящее время соблюдается не в полном объеме. На практике время получения рекомендуемого решения от должностных лиц Россельхознадзора и Роспотребнадзора колеблется от 40 минут до 3 часов. Столь долгий ответ, со слов представителей Россельхознадзора, Роспотребнадзора, обусловлен отсутствием достаточной штатной численности. Кроме этого, получение предварительного решения от взаимодействующих служб носит формальный характер. Например, должностные лица Россельхознадзора ссылаются на отсутствие в их распоряжении оригиналов документов, необходимых им для принятия решения (копий электронных документов, представляемых заинтересованными лицами Россельхознадзору недостаточно, т. к. они в том числе проверяют документы на их подлинность). При этом впоследствии должностные лица Россельхознадзора указывают на принятие незаконных, по их мнению, решений о пропуске подконтрольного груза на территорию ЕАЭС, при том, что рекомендованные решения от указанных лиц предусматривали принятие решения «ввоз разрешен».

Указанные проблемы должны решаться системно. Во-первых, необходимо законодательно закрепить положение о непредставлении на бумажных носителях разрешительных документов, во-вторых, перевести все государственные контрольные органы, расположенные в пунктах пропуска, на полный электронный документооборот. Введение единых реестров разрешительной документации в электронной форме также будет способствовать решению проблем.

К числу проблем можно отнести несинхронизированность режима работы таможенных органов и ГКО, отсутствие у должностных лиц таможенных органов специальных знаний в области ветеринарии, карантина растений, равно как и недостаточную практику проведения санитарно-карантинного контроля в отношении морских судов, осуществляющих международные перевозки через таможенную границу Евразийского экономического союза. Так, к примеру, на должностных лиц, осуществляющих санитарно-карантинный контроль, возложена обязанность по осуществлению санитарно-карантинного контроля транспортных средств, а также



лиц по прибытию/убытию на таможенную территорию Таможенного союза при наличии риска возникновения чрезвычайных ситуаций в области санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

Рассмотренные проблемы являются только частью тех вопросов, которые необходимо решать при упрощения контрольно-надзорных процедур в морских пунктах пропуска.

Предложенные пути решения выявленных проблем с использованием КПС «Портал Морской порт», в котором реализованы элементы механизма «единого окна», позволят оптимизировать работу таможенных и иных государственных контрольных органов в морских портах, ускорить товарооборот и послужат развитию региона в целом.

#### *Список литературы*

1. Антонова Е. И., Белоусова Т. И., Дикарев Е. В. Развитие технологии предварительного информирования на морском транспорте // Информатизация и связь. 2014. № 2. С. 110–113.

2. Маликова Т. Е., Янченко А. А. Применение технологии предварительного информирования таможенных органов при морских внеплановых грузоперевозках // Вестник Государственного университета морского и речного флота им. адм. С. О. Макарова. 2016. № 3 (37). С. 33–44.

3. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования»: распоряжение Правительства РФ от 29.06.2012 № 1125-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. О порядке осуществления таможенными органами санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток: постановление Правительства РФ от 12.11.2016 № 1154. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

6. О свободном порте Владивосток: федер. закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

7. О поэтапном внедрении в таможенных органах КПС «Портал взаимодействия государственных контрольных органов и заинтересованных лиц в процессе оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска: приказ ФТС России от 8.04.2016 № 704. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. Об определении состава сведений представляемой в таможенные органы предварительной информации о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы Евразийского экономического союза, необходимой для осуществления таможенного, транспортного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (надзора) в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток»: постановление Правительства РФ от 28.09.2016 № 975. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

9. Руководящие принципы по созданию механизма «единого окна»: Рекомендация № 33. URL: [http://singlewindow.org/upload/documenty/rekomendatsii/RUS/rec33\\_trd352r.pdf](http://singlewindow.org/upload/documenty/rekomendatsii/RUS/rec33_trd352r.pdf). (дата обращения 25.03.2017).

© Белоусова Т. И., Антонова Е. И., Романов В. В., Шаланина Н. А., 2017

© Belousova T. I., Antonova E. I., Romanov V. V., Shalanina N. A., 2017

*Для цитирования:*

Белоусова Т. И., Антонова Е. И., Романов В. В., Шаланина Н. А. Взаимодействие таможенных органов с государственными контрольными органами в пунктах пропуска свободного порта Владивосток // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 16–26.

## К вопросу о разработке методики оценки деятельности контрактной службы при осуществлении государственных закупок в таможенных органах

КОЖИНА

Наталья Александровна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономической теории. [11020@list.ru](mailto:11020@list.ru).

KOZHINA N. A. – Candidate of Economic Sciences, associate professor at the Department of Economic Theory.

КИРБИТОВА

Светлана Валерьевна – кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой экономической теории. [lightdark@mail.ru](mailto:lightdark@mail.ru).

KIRBITOVA S. V. – Candidate of Economic Sciences, associate professor, head of the Department of Economic Theory.

В статье показана необходимость практической реализации принципов контрактной системы Российской Федерации в таможенных органах при осуществлении государственных закупок. Предлагается методика оценки деятельности контрактной службы таможенных органов.

*Ключевые слова:* государственные закупки, таможенные органы, контрактная служба, методика.

N. A. KOZHINA, S. V. KIRBITOVA

### On Creating the Methodology for Assessing Contract Service Performance in State Procurement Activities at Customs Bodies

The article substantiates the necessity of carrying out the principles of the Russian Federation contract system in state procurement activities at customs bodies. The authors put forward the methodology for assessment of customs contract service performance.

*Keywords:* state procurement, customs bodies, contract service, methodology.

Обеспечение своей деятельности товарами, работами, услугами таможенные органы осуществляют путем проведения государственных закупок. Этот процесс регламентируется Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – федеральный

\* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034.

закон № 44-ФЗ) и реализуется посредством контрактной системы, объединяющей участников закупок и выполняемые ими действия. Отличием федерального закона № 44-ФЗ от ранее существовавших нормативных правовых актов являются такие принципы контрактной системы Российской Федерации, как принципы «открытости, прозрачности информации о контрактной системе в сфере закупок, обеспечения конкуренции, профессионализма заказчиков, стимулирования инноваций, единства контрактной системы в сфере закупок, ответственности за результативность обеспечения государственных и муниципальных нужд, эффективности осуществления закупок» (ст. 3 федерального закона № 44-ФЗ), представляющие собой основные правила проведения государственных закупок как таможенными органами, так и другими государственными заказчиками.

В процессе финансово-хозяйственной деятельности возникает вопрос о практическом воплощении заказчиком – таможенным органом принципов контрактной системы Российской Федерации. Ответ на него может быть получен с помощью применения методики оценки эффективности государственных закупок.

В настоящее время в научных источниках литературы и нормативных правовых актах описаны различные методики оценки государственных закупок. Авторами разработана методика, реализующая комплексный «подход к оценке закупок таможенных органов на основании интегрального показателя, учитывающего не только традиционно рассчитываемую экономичность государственных закупок, но и их результативность»<sup>1</sup>.

Однако при исследовании подходов к оценке закупок заказчика отмечено, что не уделяется должного внимания контрактной службе (контрактному управляющему), в полномочия которой входит вся совокупность действий по проведению закупки и практическая реализация принципов контрактной системы Российской Федерации. Соответственно возникает необходимость разработки показателей оценки деятельности контрактной службы и методики их расчета и анализа.

Основным требованием к разрабатываемой методике является комплексный подход к оценке государственных закупок заказчика. В связи с этим, учитывая основные принципы контрактной системы Российской Федерации (обеспечения конкуренции, профессионализма заказчика, единства контрактной системы в сфере закупок, ответственности за результативность обеспечения государственных и муниципальных нужд,

---

<sup>1</sup> Кожина Н. А., Кирбитова С. В. Методика оценки эффективности государственных закупок в таможенных органах // Таможенная политика на Дальнем Востоке. 2017. № 1. С. 9–15.

эффективности осуществления закупок), целесообразно выделить следующие группы показателей:

1. Показатели экономности государственных закупок.
2. Показатели интенсивности труда персонала контрактной службы.
3. Показатели исполнения требований и положений нормативных правовых актов в сфере государственных закупок Российской Федерации.

Показатели 1-й группы традиционны для оценки государственных закупок заказчика и могут использоваться для анализа деятельности контрактной службы. Показатель *экономности закупок* (П1) определяется соотношением между размером экономии по закупкам товаров, работ, услуг и стоимостью заключенных контрактов. При этом в расчет включаются только закупки, проведенные конкурентными способами. Недостатком показателя П1 является его усредненность, поскольку он отражает общий процент экономии по всем государственным закупкам заказчика. Практика закупок товаров, работ, услуг для таможенных органов, как и других государственных заказчиков, показывает наличие конкурентных способов определения поставщика, подрядчика, исполнителя, в ходе которых снижение начальной (максимальной) цены возможно в минимальном размере. Основной причиной этого является специфический объект закупки и, соответственно, наличие ограниченного количества участников закупки. С другой стороны, в ходе закупок товаров, работ, услуг, необходимых для осуществления текущей деятельности, наблюдается значительное снижение цены.

Для более точной оценки успешности примененных заказчиком способов определения поставщика закупки в количественном выражении следует разделить на группы по размеру экономии (т. е. проценту снижения начальной (максимальной) цены):

- а) до 5 %;
- б) от 5 до 10 %;
- в) от 10 до 25 %;
- г) свыше 25 %.

Анализ каждой группы закупок целесообразно производить по двум параметрам:

- причина снижения начальной (максимальной) цены (для всех групп). Применение антидемпинговых мер, предусмотренных ст. 37 федерального закона № 44-ФЗ (для группы «в»);
- исполнение государственного контракта.

Оценка каждой группы закупок по предложенным параметрам позволяет, с одной стороны, выявить недостатки в деятельности контрактной службы, такие как завышение начальной (максимальной) цены контракта, неточности в техническом задании, а с другой – определить поставщиков

(исполнителей, подрядчиков), снижающих цену в процессе осуществления закупки, при последующем недобросовестном исполнении контракта.

Другим показателем для оценки деятельности контрактной службы является *средний размер экономии по закупке* (П2). Он показывает экономию в денежном выражении и рассчитывается в дополнение к показателю П1 по следующей формуле:

$$П2 = \frac{Ц_{\text{факт}} - НМЦк}{V_{\text{конк.сп.}}},$$

где  $Ц_{\text{факт}}$  – стоимость заключенных контрактов,  $НМЦк$  – начальная (максимальная) цена всех закупок;  $V_{\text{конк.сп.}}$  – количество закупок, осуществленных конкурентными способами.

Средний размер экономии по закупке может быть использован при определении стимулирующих выплат для специалистов контрактной службы в зависимости от размещенных каждым из них закупок.

Формирование штатной численности структурного подразделения, ответственного за закупки, необходимо осуществлять в соответствии с принципом эффективного расходования бюджетных средств, согласно которому расходы на содержание контрактной службы должны быть соотносимы с экономией, полученной в процессе проведения государственных закупок. В связи с этим к 1-й группе относится также показатель *экономического эффекта государственных закупок* (П3) таможенного органа, позволяющий соотнести расходы на содержание контрактной службы и достигнутые ими результаты:

$$П3 = \frac{Р_{\text{к.с.}}}{Ц_{\text{факт}} - НМЦк},$$

где  $Р_{\text{к.с.}}$  – расходы на содержание контрактной службы;  $Ц_{\text{факт}}$  – стоимость заключенных контрактов,  $НМЦк$  – начальная (максимальная) цена всех закупок. В состав расходов на содержание контрактной службы включаются расходы на заработную плату специалистов контрактной службы, страховые взносы в государственные внебюджетные фонды, расходы на материальные ценности и другие расходы, связанные с деятельностью структурного подразделения. Анализ показателя П3 в совокупности с показателями интенсивности труда контрактной службы позволяет сформировать оптимальное по численности структурное подразделение, избежать излишнего расходования бюджетных средств.

Вторая группа показателей, на основании которых оцениваются результаты деятельности контрактной службы, включает показатели интенсивности труда. Руководству таможенного органа следует обратить на них особое внимание, т. к. среди специалистов, осуществляющих размещение закупок, наблюдается большая текучесть, причиной которой

является высокая загруженность, осуществление действий по проведению закупок после окончания рабочего дня.

Статьей 38 федерального закона № 44-ФЗ предусмотрена возможность осуществления и обеспечения государственных закупок путем создания контрактной службы или назначения контрактного управляющего. Выбор варианта организации процесса закупок заказчика зависит от размера совокупного годового объема закупок и решения руководства таможенного органа. Наличие больших объемов выделенных лимитов (более 100 млн руб.) предполагает многочисленные закупки товаров, работ, услуг и контрактную службу, осуществляющую их. В то же время при относительно небольшом объеме финансирования, как видно из положений ст. 38 федерального закона № 44-ФЗ, не исключается возможность создания контрактной службы по инициативе заказчика.

Решение вопроса об оптимальной численности персонала, осуществляющего государственные закупки в таможенном органе, может быть связано с оценкой показателя *интенсивности труда* (П4), отражающего наиболее рациональное использование всех физических и умственных возможностей специалиста контрактной службы с максимальным экономическим эффектом от государственных закупок:

$$П4 = \frac{V_{\text{общ}}}{Ч_{\text{кс}}},$$

где  $V_{\text{общ}}$  – общее количество осуществленных закупок (конкурентными способами, у единственного поставщика);  $Ч_{\text{кс}}$  – численность персонала контрактной службы, осуществляющих размещение закупок.

Показатель П4 охватывает все государственные закупки таможенного органа, осуществляемые как конкурентными, так и неконкурентными способами определения поставщика, исполнителя, подрядчика. Однако наиболее трудоемкими являются закупки, проводимые путем проведения конкурса, аукциона, запроса предложений, запроса котировок (табл. 1).

Большое количество действий при определении поставщика, подрядчика, исполнителя предполагает значительные трудозатраты специалистов контрактной службы таможенных органов. Поэтому более точная оценка интенсивности работы персонала этой службы может быть осуществлена при помощи показателя П5:

$$П5 = \frac{V_{\text{конк.сп.}}}{Ч_{\text{кс}}},$$

где  $V_{\text{конк.сп.}}$  – количество закупок, осуществленных конкурентными способами;  $Ч_{\text{кс}}$  – численность персонала контрактной службы, осуществляющих размещение закупок.

Таблица 1

**Количество действий специалиста контрактной службы  
при осуществлении закупок конкурентными способами**

<b>Вид закупки</b>	<b>Количество действий* (не менее), шт.</b>
Конкурс	5
Аукцион	5
Запрос предложений	4
Запрос котировок	3

\* Под действием понимается составление и размещение в ЕИС определенной федеральным законом № 44-ФЗ информации (извещения, документации, протокола, контракта).

При анализе показателя интенсивности труда необходимо учитывать количество рабочих дней в году (табл. 2).

Таблица 2

**Значение показателя интенсивности труда персонала контрактной службы**

<b>Значение показателя (за 1 рабочий день)</b>	<b>Оценка интенсивности</b>	<b>Рекомендуемые действия</b>
До 0,3	Низкая	Привлечение дополнительного персонала не требуется
От 0,3 до 0,5	Нормальная	Привлечение дополнительного персонала требуется, если специалист контрактной службы осуществляет закупку в целом
Свыше 0,5	Высокая	Привлечение дополнительного персонала требуется

Высокие значения показателей интенсивности труда свидетельствуют о загруженности персонала, осуществляющего государственные закупки, что проявляется в формировании, размещении в Единой информационной системе большого количества документов в течение дня и приводит к возникновению ошибок, нарушению законодательства в сфере контрактной системы Российской Федерации. Поэтому для повышения эффективности государственных закупок таможенного органа в такой ситуации необходимо рассматривать вопрос о привлечении дополнительных должностных лиц в контрактную службу.

Последняя 3-я группа показателей характеризует исполнение требований и положений нормативных правовых актов в сфере государственных закупок Российской Федерации и отражает один из принципов контрактной



системы Российской Федерации – профессионализм, компетентность специалистов контрактной службы таможенного органа. В нее входят:

*показатель соблюдения законодательства Российской Федерации при осуществлении государственных закупок (П6):*

$$П6 = \frac{Кнз}{Vобщ},$$

где Кнз – количество выявленных нарушений законодательства Российской Федерации, Vобщ – общее количество закупок (в том числе у единственного поставщика);

*показатель наличия жалоб участников закупок на единицу персонала контрактной службы (П7):*

$$П7 = \frac{Кж}{Чкс},$$

где Кж – количество жалоб участников закупок, Чкс – численность персонала контрактной службы, осуществляющих размещение закупок;

*показатель наличия удовлетворенных жалоб участников закупок к общему количеству закупок (П8):*

$$П8 = \frac{Ку.ж.}{Кобщ},$$

где Ку.ж. – количество удовлетворенных жалоб участников закупок, Кобщ – количество закупок, осуществленных конкурентными способами;

*показатель наличия удовлетворенных жалоб участников закупок на единицу персонала контрактной службы (П9):*

$$П9 = \frac{Ку.ж.}{Чкс},$$

где Ку.ж. – количество удовлетворенных жалоб участников закупок, Чкс – численность персонала контрактной службы, осуществляющих размещение закупок;

*показатель наличия удовлетворенных жалоб участников закупок к общему количеству жалоб (П10):*

$$П10 = \frac{Ку.ж.}{Кж},$$

где Ку.ж. – количество удовлетворенных жалоб участников закупки, Кж – количество жалоб участников закупок;

*показатель суммы штрафов к количеству закупок, по которым выявлены нарушения законодательства Российской Федерации (П11):*

$$П11 = \frac{\text{Ш}}{V_{\text{н}}},$$

где Ш – сумма штрафов за нарушение законодательства Российской Федерации,  $V_{\text{н}}$  – количество закупок, по которым выявлены нарушения законодательства Российской Федерации;

*показатель суммы штрафов на единицу персонала контрактной службы (П12):*

$$П12 = \frac{\text{Ш}}{\text{Ч}_{\text{кс}}},$$

где Ш – сумма штрафов за нарушение законодательства Российской Федерации,  $\text{Ч}_{\text{кс}}$  – численность персонала контрактной службы, осуществляющих размещение закупок.

Показатели 3-й группы отражают принципы ответственности за результативность обеспечения государственных нужд и эффективность осуществления закупок. Они нацелены на выявление нарушений, допущенных персоналом контрактной службы таможенного органа. Однако отметим, что выявленные негативные факты при осуществлении закупок (удовлетворенные жалобы участников закупок, штрафы за нарушения законодательства Российской Федерации) не должны являться основанием для наказания специалистов. Назначение показателей 3-й группы – разработка тактики и стратегии осуществления государственных закупок в будущем, оценка профессионализма персонала контрактной службы.

Таким образом, предлагаемая авторами методика оценки деятельности контрактной службы таможенных органов охватывает основные аспекты государственных закупок, заложенные в принципах контрактной системы Российской Федерации. Она позволяет контролировать деятельность структурных подразделений, осуществляющих закупки, выбор способов определения поставщика, подрядчика, исполнителя, с целью последующего успешного выполнения закупок товаров, работ, услуг в соответствии с требованиями законодательства в сфере контрактной системы Российской Федерации.

© Кожина Н. А., Кирбитова С. В., 2017

© Kozhina N. A., Kirbitova S. V., 2017

*Для цитирования:*

Кожина Н. А., Кирбитова С. В. К вопросу о разработке методики оценки деятельности контрактной службы при осуществлении государственных закупок в таможенных органах // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 27–34.

Е. Г. КОВАЛЕНКО\*

## Учет стоимостных, технических и иных характеристик автомобилей в налоговых и таможенных отношениях

В статье анализируются стоимостные, технические и иные характеристики автомобилей, которые учитываются при определении размера налоговых и таможенных платежей. Выявлена тенденция дифференциации налоговых и таможенных платежей в зависимости от технических параметров автомобилей.

*Ключевые слова:* транспортный налог, таможенные платежи, утилизационный сбор, мощность двигателя автомобиля, экологический класс автомобиля.

E. G. KOVALENKO

### Accounting Costs, Technical and Other Characteristics of Automobiles in Terms of Taxation and Customs

The article analyses costs, technical and other characteristics of automobiles, which are taken into account in evaluating the amount of tax and customs payments. The author reveals the trend toward differentiation of tax and customs duties depending on the technical parameters of the cars.

*Keywords:* transport tax, customs duties, recycling fee, automobile engine power, automobile ecological class.

Законодатель, рассматривая автомобиль в аспекте налоговых и таможенных правоотношений, учитывает, что это не только дорогостоящее имущество, но и сложное техническое устройство, которое в зависимости от типа автомобиля может иметь различное функциональное и техническое назначение. В таможенных и налоговых отношениях необходимо учитывать технические и иные

КОВАЛЕНКО Елена Геннадьевна – доцент, кандидат юридических наук, доцент кафедры трудового и предпринимательского права. [kovalenko\\_pravo@mail.ru](mailto:kovalenko_pravo@mail.ru).

KOVALENKO E. G. – Docent, Candidate of Juridical Sciences, associate professor at the Department of Labour and Business Law.

\* Хабаровский университет экономики и права. 680042, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 134. Khabarovsk State University of Economics and Law. 134, Tikhookeanskaya street, Khabarovsk, 680042.

характеристики автомобиля, что позволит, например, в рамках таможенных правоотношений отметить специфику Дальнего Востока России – ввоз из динамично развивающихся стран АТР легковых автомобилей, в том числе имеющих расположение руля справа, относящихся к товарам, бывшим в употреблении.

Традиционно авторы, анализирующие автомобиль как объект обложения налогами и сборами, опираются на его стоимостную характеристику и считают именно такой подход наиболее перспективным. Так, В. А. Гайфутдинов, рассматривая налогообложение автомобиля транспортным налогом, отмечает: «В условиях рыночной экономики интегральным параметром товара, в том числе для фискальных целей, как известно, является его рыночная цена» [3, с. 50]. Однако в связи с развитием техники, появлением беспилотных технологий, ужесточением экологических и иных требований, предъявляемых к транспортным средствам, технические параметры автомобиля в фискальных отношениях в последние годы приобретают все большее значение. Серьезные исследования о влиянии технических параметров транспортных средств на налоговые и таможенные отношения до настоящего времени не проводились, в монографической литературе этот вопрос должным образом не освещен, хотя такое направление исследования представляется своевременным и актуальным.

В Налоговом кодексе Российской Федерации (НК РФ) особое внимание уделено автомобилям в рамках правового регулирования акциза, являющегося федеральным налогом; единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности (ЕНВД), относящегося к специальным налоговым режимам; а также при взимании транспортного налога, являющегося региональным налогом.

В отношениях, связанных с налогообложением акцизом, легковые автомобили рассматриваются как подакцизный товар; грузовые автомобили акцизом не облагаются. Ставка акциза на этот товар зависит от мощности двигателя легкового автомобиля в лошадиных силах (киловаттах) и не учитывает стоимость автомобиля и его иные характеристики.

Аналогичный подход – зависимость размера налога от мощности двигателя автомобиля в лошадиных силах (киловаттах), наблюдается и при обложении автомобиля транспортным налогом. По общему правилу для обложения транспортным налогом учитывается факт регистрации автомобиля за конкретным налогоплательщиком, а для установления ставки транспортного налога – мощность двигателя в соответствующей категории автомобилей. Транспортным налогом, в отличие от акциза, облагаются практически все категории транспортных средств, в том числе легковые, грузовые автомобили и автобусы. Учет технических характеристик

автомобиля обуславливает гибкость в определении налоговых ставок законодательными органами государственной власти субъектов Российской Федерации. Так, в соответствии п. 3 ст. 361 НК РФ допускается установление дифференцированных налоговых ставок в отношении автомобилей с учетом количества лет, прошедших с года выпуска автомобилей, и (или) их экологического класса. На стадии обсуждения находится вопрос об освобождении от уплаты транспортного налога автомобилей с электрическим двигателем.

Введение в рамках реализации программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» (подпрограмма – «Автомобильные дороги») [14] системы взимания платы «Платон»: регистрация владельцев автомобилей, имеющих массу свыше 12 т, в реестре и взимание платы в счет возмещения вреда, причиняемого дорогам общего пользования федерального значения, обернулось острой проблемой. С целью сгладить возникшее недовольство «дальнобойщиков» была введена льгота по транспортному налогу с учетом массы автомобиля. Масса автомобиля учитывается при освобождении налогоплательщиков от уплаты транспортного налога в отношении автомобилей, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 т, если сумма платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам (система «Платон»), уплаченная в налоговом периоде, превышает или равна сумме исчисленного транспортного налога за данный налоговый период. Указанная льгота установлена ст. 361.1 НК РФ и действует до 31 декабря 2018 г. включительно.

Такие характеристики, как стоимость определенных марок (моделей) автомобилей и год их выпуска, учитываются при налогообложении транспортным налогом дорогостоящих автомобилей. Министерством промышленности и торговли России в перечень дорогостоящих легковых автомобилей средней стоимостью от 3 млн руб. и выше включены определенные модели таких марок, как BMW, Audi, Ford, Infiniti, Jaguar, Chevrolet и другие автомобили премиального класса [16]. Этот подход законодателя связан с остротой проблемы социального неравенства и с тем обстоятельством, что налог на роскошь на сегодняшний день не введен. При исчислении транспортного налога по дорогостоящим автомобилям установлен повышающий коэффициент.

При обложении ЕНВД автомобиль рассматривается как источник получения дохода при оказании автотранспортных услуг. Для определения потенциально возможного дохода при перевозке грузов как физический показатель учитывается количество автотранспортных средств, используемых налогоплательщиком для перевозки грузов, а при перевозке пассажиров как физический показатель учитывается количество посадочных мест в транспортном средстве.

Технические и иные характеристики, учитываемые в таможенных отношениях, целесообразно рассматривать по автомобилям, ввозимым на таможенную территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС), в том числе в Россию, как товар, а также перемещаемым физическими лицами с целью личного пользования. Типичным является ввоз транспортных средств на таможенную территорию ЕАЭС для использования в коммерческих целях (перепродажа, лизинг и др.).

При ввозе автомобилей в качестве товара юридические лица уплачивают налог на добавленную стоимость и акциз (для автомобилей с мощностью двигателя больше 150 л. с.). Физические лица при ввозе автомобилей в большинстве случаев такие налоги не уплачивают [5, с. 144]. В целях таможенного контроля указанные субъекты представляют таможенные декларации, уплачивают таможенные платежи [7] и имеют правовой статус декларанта. Обязанность декларанта задекларировать ввозимый автомобиль заключается в указании его характеристик и представлении документов, подтверждающих заявленные сведения об автомобиле.

При ввозе наиболее распространен выпуск автомобилей в свободное обращение по таможенной процедуре «выпуск для внутреннего потребления». По общему правилу при таможенном декларировании, определении размера таможенных пошлин и принятии решения о помещении автомобиля под таможенную процедуру «выпуск для внутреннего потребления» учитываются стоимость автомобиля, рабочий объем его двигателя и иные характеристики.

Учет характеристик ввозимого автомобиля основан на положениях технического регламента ЕАЭС «О безопасности колесных транспортных средств», принятого Решением комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (далее – Технический регламент) [6, 8]. В Техническом регламенте, в частности, указаны категории транспортных средств, которые влияют на помещение их под таможенную процедуру «выпуск для внутреннего потребления». В разных странах используются различные классификации автомобилей, поэтому указанные в Техническом регламенте категории ( $M_1$ ,  $M_2$ ,  $M_3$  и др.) имеют некоторые отличия от категорий транспортных средств, применяемых в России к автомобилям отечественного производства (А, В, С, D, прицеп), а также категорий водительских удостоверений [4].

К категории  $M_1$  относятся легковые автомобили, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения. К автомобилям категорий  $M_2$  и  $M_3$  относятся прежде всего пассажирские автобусы, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения. Указанные категории в таможенных отношениях

учитываются при разрешении ввоза автомобиля. Так, в соответствии с требованиями Технического регламента ввоз в Россию автомобилей категорий  $M_2$  и  $M_3$  с правым рулем запрещен, однако на частные автомобили с правым рулем категории  $M_1$  такой запрет не распространяется.

Также Техническим регламентом установлено, что автомобили при их выпуске в обращение должны иметь технический норматив выбросов не ниже экологического класса Евро-5. Экологический класс подтверждается сертификатом с указанием соответствия ввезенного автомобиля определенному экологическому классу.

Экологичность автомобильной техники с двигателем внутреннего сгорания определяется по уровню выбросов вредных веществ, автомобили с электрическим двигателем такие выбросы не производят. Учитывая, что электротранспорт является более экологичным, таможенные платежи при ввозе автомобилей с электрическим двигателем отличаются от платежей, которые необходимо уплачивать для бензиновых и дизельных автомобилей. На автомобили с электрическим двигателем, ввозимые в Россию до 1 сентября 2017 г., отменена ввозная таможенная пошлина. На автомобили с гибридным и плагин-гибридным двигателем такая льгота не распространяется.

По общему правилу, установленному ст. 24.1 Федерального закона от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления», за каждое колесное транспортное средство (шасси), каждую самоходную машину, каждый прицеп к ним, ввозимые в РФ или изготовленные в РФ, уплачивается утилизационный сбор [11, 13]. Юристами и экономистами активно обсуждаются различные проблемы взимания утилизационного сбора. Так, О. Ю. Бакаева и А. В. Устинова исследуют правовую природу этого платежа [2], Н. В. Артюх с соавторами анализируют проблемы идентификационной характеристики самоходной техники [1]. В рамках нашего исследования отметим, что на размер утилизационного сбора влияют такие характеристики автомобиля, как год выпуска, его масса и объем двигателя.

Год выпуска автомобиля можно отнести к иным характеристикам, которые наравне со стоимостными и техническими характеристиками в процессе таможенного декларирования заявляются декларантом и влияют на определение размера таможенных платежей. Рассматривая экономические аспекты такого влияния, А. С. Кузнецова и Ю. П. Соболева приходят к выводу, что декларанту выгодно ввозить транспортное средство, с момента выпуска которого прошло более 3, но не более 5 лет [5, с. 145]. С целью установления фактической даты изготовления автомобиля должностные лица таможенных органов имеют право направлять запросы

производителю, генеральному импортеру, дилеру, официальному дистрибьютору автомобилей и назначать экспертизу. Эти меры направлены на решение вопроса о допуске автомобиля к участию в дорожном движении на территории России. Обязательным условием для регистрации транспортных средств и допуска их к участию в дорожном движении является получение паспорта транспортного средства (ПТС). До 1 июля 2018 г. оформление ПТС и паспортов шасси транспортных средств допускается по правилам, установленным законодательством России. Далее будет действовать система электронных ПТС [9]. Имеются отличия в представлении документов для получения ПТС на новый автомобиль и автомобиль, бывший в употреблении. Если ввозимый декларантом автомобиль уже был в эксплуатации, то для получения ПТС в таможенные органы предъявляется свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства. На новые автомобили, не эксплуатировавшиеся за пределами России, предъявляется одобрение типа транспортного средства. Одобрение типа транспортного средства выдается в виде сертификата, который является официальным подтверждением соответствия автомобиля необходимым требованиям [10].

После завершения таможенного оформления ввозимых на территорию России автомобилей, таможенные органы выдают декларантам ПТС, с указанием сведений об одобрении типа транспортного средства [15]. В некоторых случаях устанавливаются технологические ограничения, запрещающие ввоз в ЕАЭС автомобилей с нестандартной конструкцией.

С 1 января 2017 г. в связи с расширением применения аппаратуры спутниковой навигации и созданием Государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» [12] действует требование оборудования автомобилей устройством вызова экстренных оперативных служб. Все производимые в Российской Федерации, а также ввозимые из-за рубежа автомобили в соответствии с требованиями Технического регламента должны быть оснащены подобными устройствами. Таможенные органы осуществляют выпуск автомобилей в обращение только при наличии устройств вызова экстренных оперативных служб и вносят сведения об идентификационном номере устройства вызова экстренных оперативных служб в ПТС, выдаваемый таможенным органом.

Проведенное исследование позволило выявить тенденцию последних лет – дифференциацию налоговых и таможенных платежей в зависимости от технических параметров автомобилей. При этом в таможенных отношениях расширение случаев учета таких характеристик автомобиля выражено наиболее отчетливо по сравнению с налоговыми отношениями (см. таблицу).



**Учет характеристик автомобилей в налоговых и таможенных отношениях**

<b>Характеристика</b>	<b>Налоговые отношения</b>	<b>Таможенные отношения</b>
Стоимость	Учитывается при определении повышающего коэффициента при исчислении транспортного налога	Учитывается при определении ставки таможенной пошлины, сбора за таможенное оформление автомобиля
Марка, модель (тип кузова автомобиля)	Учитывается при определении повышающего коэффициента по транспортному налогу	Не учитывается
Категория (А, В, С, D, прицеп; М <sub>1</sub> , М <sub>2</sub> , М <sub>3</sub> )	Учитывается при определении ставки транспортного налога	Учитывается при расчете утилизационного сбора
Конструктивные особенности		
Количество мест для сидения, помимо места водителя	Учитывается при исчислении ЕНВД как физический показатель для определения потенциально возможного дохода при перевозке пассажиров	Учитывается при определении категории транспортного средства
Расположение руля справа	Не учитывается	Учитывается при запрете на ввоз автомобилей категорий М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub>
Масса автомобиля	Учитывается при освобождении от уплаты транспортного налога при взимании платы системой «Платон»	Учитывается при определении категории транспортного средства
Год изготовления (выпуска) автомобиля	Учитывается при определении повышающего коэффициента по транспортному налогу. Допустимо учитывать при дифференциации ставок транспортного налога	Учитывается при определении ставки таможенной пошлины; при расчете коэффициента суммы утилизационного сбора
Тип двигателя в зависимости от топлива, в том числе электромобили	Не учитывается	Учитывается при определении ставки таможенной пошлины
Мощность двигателя в лошадиных силах (киловаттах)	Учитывается при определении ставки транспортного налога и ставки акциза	Не учитывается
Рабочий объем цилиндров двигателя	Не учитывается	Учитывается при определении ставки таможенной пошлины

Окончание таблицы

Характеристика	Налоговые отношения	Таможенные отношения
Экологический класс	Допустимо учитывать при дифференциации ставок транспортного налога	Учитывается при запрете на ввоз автомобилей ниже стандарта Евро-5
Наличие устройства вызова экстренных оперативных служб	Не учитывается	Учитываются при запрете на ввоз автомобилей без устройства вызова экстренных служб

Сравнительный анализ показал, что в связи с отнесением таможенного регулирования к исключительному ведению Российской Федерации и делегированию полномочий по определению элементов таможенных сборов на уровень ЕАЭС особенности учета стоимостных, технических и иных характеристик ввозимых автомобилей установлены в виде императивных норм. В то же время при регулировании налоговых ставок по транспортному налогу определена возможность учета субъектами Российской Федерации таких характеристик автомобилей, как год выпуска и экологический класс автомобиля.

Отметим, что в таможенных правоотношениях субъекты Дальнего Востока России не имеют возможности повлиять на ввоз (запрет ввоза) автомобилей, в которых конструктивно руль расположен справа, или на выпуск в обращение (запрет выпуска в обращение) автомобилей, не имеющих устройства вызова экстренных оперативных служб. В то же время предоставленные НК РФ возможности по учету технических и иных особенностей автомобилей для дифференциации налоговых ставок по транспортному налогу субъекты Дальнего Востока России практически не используют.

#### Список литературы

1. Артюх Н. В., Соловьев С. А., Герасимов В. С., Игнатов В. И. Утилизационный сбор на самоходную технику: величина и идентификационная характеристика // Тр. ГОСНИТИ. 2015. Т. 21. С. 16–22.
2. Бакаева О. Ю., Устинова А. В. Утилизационный сбор в Российской Федерации: особенности и проблемы правового регулирования // Вопросы экономики и права. 2015. № 85. С. 11–16.
3. Гайфутдинов В. А. О транспортном налоге на легковые автомобили // Учен. зап. Санкт-Петербургского им. В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2012. № 3(43). С. 48–51.
4. Калашников М. Категории транспортных средств в техническом регламенте (M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N). URL: <http://pddmaster.ru/avtomobili/>

katejgorii-transportnyx-sredstv-v-texnicheskom-reglamente-m1-m2-m3-n.html (дата обращения 05.07.2017).

5. Кузнецова А. С., Соболева Ю. П. Экономические аспекты таможенного регулирования перемещения транспортных средств // Экономическая среда. 2016. № 2 (16). С. 143–148.

6. О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»: решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 13.12.2016). URL: <http://www.tsouz.ru/> (дата обращения 05.07.2017).

7. Об установлении ставок ввозных таможенных пошлин Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза в отношении отдельных видов товаров в соответствии с обязательствами Российской Федерации в рамках ВТО и о внесении изменений в некоторые решения Евразийской экономической комиссии: решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 11.05.2017 № 44. URL: <http://www.eaunion.org/> (дата обращения 05.07.2017).

8. Об утверждении перечня продукции, в отношении которой подача таможенной декларации сопровождается представлением документа об оценке соответствия требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011): решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 14.07.2015 № 77 (ред. от 21.03.2017). URL: <http://www.eaunion.org/> (дата обращения 05.07.2017).

9. Об утверждении Порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники: решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22.09.2015 № 122 (ред. от 23.05.2017). URL: <http://www.eurasiancommission.org/> (дата обращения 05.07.2017).

10. Об утверждении Положения о формировании и ведении единого реестра выданных одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси, свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства и зарегистрированных уведомлений об отмене документа, удостоверяющего соответствие требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011): решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 02.12.2014 № 225. URL: <http://www.eurasiancommission.org/>, 08.12.2014.

11. Об отходах производства и потребления: федер. закон от 24.06.1998 № 89-ФЗ (ред. от 28.12.2016 // Рос. газ. 1998. 30 июня).

12. О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС»: федер. закон от 28.12.2013 № 395-ФЗ (ред. от 13.07.2015) // Рос. газ. 2013. 30 декабря.

13. Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации (вместе с «Правилами взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора»): постановление Правительства РФ от 26.12.2013 № 1291 (ред. от 11.05.2016) // СЗ РФ. 2014. № 2 (ч. I). Ст. 115.

14. О федеральной целевой программе развития транспортной системы России (2010–2020 годы): постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 27.02.2017) // СЗ РФ. 2001. № 51. Ст. 4895.

15. Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств: приказ МВД России, Минпромэнерго России, Минэкономразвития России от 23.06.2005 № 496/192/134 (ред. от 10.03.2017) // Рос. газ. 2005. 23 авг.

16. Перечень легковых автомобилей средней стоимостью от 3 миллионов рублей для налогового периода 2017: информация Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 28.02.2017. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

© Коваленко Е. Г., 2017

© Kovalenko E. G., 2017

*Для цитирования:*

Коваленко Е. Г. Учет стоимостных, технических и иных характеристик автомобилей в налоговых и таможенных отношениях // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 35–44.

Е. Д. ЛЫСАК\*

## Новеллы Таможенного кодекса Евразийского экономического союза

Рассматриваются некоторые положения Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Анализируются особенности таможенного контроля в отношении водных судов. Делается вывод, что совершенствование таможенного законодательства ЕАЭС поможет разрешить проблемы в этой сфере.

**Ключевые слова:** Таможенный кодекс ЕАЭС, Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), таможенный контроль, информационная система таможенного органа, Российский международный реестр судов.

E. D. LYSAK

### The Novels in the Customs Code of the Eurasian Economic Union

The article deals with some provisions of the Customs Code of the Eurasian Economic Union (EEU). The author gives the analysis to some characteristic features of the customs control in regard with vessels, as well as makes a conclusion that developing customs legislation of the EEU will contribute to problem-solving in this field.

**Keywords:** Customs Code of the Eurasian Economic Union, the Eurasian Economic Commission (EEC), customs control, customs authority information system, Russian International Register of Vessels.

Этап подписания Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (ЕАЭС) завершился 11 апреля 2017 г. принятием нового Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС). Имплементация международных соглашений, действующих

ЛЫСАК Евгений Дмитриевич – старший преподаватель кафедры теории и истории государства и права. [jurusflot@stl.ru](mailto:jurusflot@stl.ru).

LYSAK E.D. – a senior teacher at the Department of the Law and State Theory and History.

\* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034.

в рамках Евразийского экономического союза, принятие во внимание динамично развивающихся современных технологий электронной связи, пожеланий бизнес-сообщества, направленных на упрощение таможенных формальностей, сделали ТК ЕАЭС более детальным, соответствующим требованиям рынка и отстаивающим, в первую очередь, экономические интересы государства и граждан.

Следующим и одним из самых важных этапов для нового нормативно-правового акта станет факт его вступления в законную силу, затем возникнут вопросы о тех нормативно-правовых актах, которые должны быть приведены ему в соответствие, и новых нормативно-правовых актах, которые вступят в силу после принятия ТК ЕАЭС, а также вопрос терминологии, или тех понятиях, которыми будут оперировать все таможенные службы государств, входящих в Евразийский экономический союз.

Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – один из основных документов нормативно-правовой базы. В Договоре о Евразийском экономическом союзе<sup>1</sup> зафиксировано, что таможенное регулирование осуществляется в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС. Он заменит действующий Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС) и международные соглашения по вопросам таможенного регулирования, которые были заключены при формировании договорно-правовой базы ранних этапов экономической интеграции – Таможенного союза и Единого экономического пространства.

Правовой статус ТК ЕАЭС – международно-правовой. То есть он вводится в действие с даты получения депозитарием<sup>2</sup> по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении государствами-членами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, но не ранее 1 июля 2017 г.)

Напомним, что ТК ЕАЭС является международным договором, а именно приложением № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, который подписали пять государств: Армения, Белоруссия, Казахстан, Кыргызстан и Российская Федерация (страны ЕАЭС). Указанные страны с момента подписания Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза приступят к внутригосударственным процедурам, предшествующим ратификации документа.

Таможенный кодекс ЕАЭС повысит уровень унификации и согласованности таможенного регулирования в Евразийском экономическом

---

<sup>1</sup> Договор о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.). Российская Федерация ратифицировала настоящий Договор федеральным законом от 03.10.2014 № 279-ФЗ. Настоящий Договор вступил в силу с 1 января 2015 г. Текст Договора опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 16 января 2015 г.

<sup>2</sup> Функции депозитария возложены на Евразийскую экономическую комиссию.

союзе. Он направлен на обеспечение единого таможенного регулирования на территории стран ЕАЭС.

Таможенный кодекс ЕАЭС более объемный. Он содержит 9 разделов и 60 глав, 4 приложения, всего 455 статей. Среди основных новшеств ТК ЕАЭС можно выделить преимущественно электронное таможенное декларирование<sup>3</sup>, наделение ЕЭК правом устанавливать нормы беспошлинного ввоза товаров для личного пользования, дополнение перечня сведений, подлежащих заявлению в декларации на товары, сведениями о:

- перевозчике;
- продавце и покупателе товаров
- товарном знаке и товарной марке;
- цене товаров;
- цене и весе нетто единицы товара согласно коммерческим документам.

Кроме того, новый кодекс содержит раздел, где урегулированы правовое положение таможенных органов и вопросы их взаимодействия в рамках ЕАЭС. Так, по новому кодексу выпуск товаров производится не должностным лицом таможенного органа, а с использованием информационной системы таможенного органа. Сокращен также срок выпуска товаров с 1 рабочего дня до 4 часов рабочего времени. Выпуск товаров может быть произведен до завершения таможенного контроля при условии предоставления обеспечения уплаты таможенных платежей.

Отдельный раздел ТК ЕАЭС посвящен практике в сфере таможенного дела и уполномоченным экономическим операторам (УЭО). Например, расширен состав лиц (импортер, экспортер, перевозчик, экспедитор, таможенный представитель, владелец СВХ). Расширен также перечень упрощений – это ускоренное и упрощенное проведение таможенных операций, первоочередной порядок таможенных операций, непредоставление обеспечения при транзите, неустановление маршрута перевозки, выпуск до подачи деклараций, хранение и проведение таможенных операций в помещениях УЭО, приоритетное участие в пилотных проектах. Закреплена возможность получения упрощений в других странах за счет взаимного признания статуса УЭО.

Отметим, что на территории стран ЕАЭС будут применяться единые таможенные правила для оформления заграничных ремонтов морских судов и судов внутреннего водного плавания, зарегистрированных в Российском международном реестре судов (РМРС). Следствием унификации таможенного законодательства выступает необходимость единого образного понимания этого понятия.

<sup>3</sup> См. п. 3 ст. 104 ТК ЕАЭС.

Напомним, что с момента создания РМРС возникали арбитражные споры<sup>4</sup> между судовладельцами и таможенными органами в отношении требований об уплате таможенной пошлины и НДС при ремонте за границей судов, первоначальный ввоз которых был осуществлен с полным освобождением от уплаты таможенной пошлины и НДС. То есть в отношении морского судна и судна внутреннего водного плавания, ранее ввезенного на таможенную территорию Таможенного союза и помещенного под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления с освобождением от уплаты таможенной пошлины и налога на добавленную стоимость в связи с регистрацией в РМРС, впоследствии вывезенного за пределы таможенной территории Таможенного союза в целях проведения ремонта и помещенного под таможенную процедуру «реимпорт», сохраняется статус иностранного товара. Учитывая правовую неопределенность в этом вопросе, по инициативе российской стороны в ТК ЕАЭС были включены положения об освобождении от уплаты таможенных пошлин зарегистрированных в РМРС судов при проведении ремонта за границей независимо от объемов, причин и характера такого ремонта.

Однако не все проблемы, касающиеся таможенного оформления водных судов, урегулированы в полном объеме. Введение в действие ТК ЕАЭС означает, что на территории стран ЕАЭС будут применяться единые таможенные правила для оформления припасов водных судов.

Подпунктом 30 п. 1 ст. 2 ТК ЕАЭС предусмотрено, что припасы – товары:

- необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания водных судов, воздушных судов и поездов в местах их стоянки и пути следования, за исключением запасных частей и оборудования;

- предназначенные для потребления и (или) использования пассажирами и членами экипажей водных, воздушных судов или пассажирами поездов и работниками поездных бригад, а также для раздачи или реализации таким лицам.

Статьей 281 ТК ЕАЭС определено, что припасы, перемещаемые через таможенную границу союза для нахождения и использования на таможенной территории союза либо вывоза с таможенной территории союза и использования за пределами таможенной территории союза, подлежат таможенному декларированию и выпуску в порядке и на условиях, которые предусмотрены гл. 39, без помещения под таможенные процедуры.

Согласно п. 3 ст. 282 ТК ЕАЭС таможенное декларирование припасов, находящихся на борту водного судна либо в поезде, прибывшем на таможенную территорию союза и убывающем с такой таможенной территории

<sup>4</sup> См. арбитражные дела № А24-3556/2012, А42-4809/2012.



союза, может осуществляться одновременно с таможенным декларированием транспортного средства международной перевозки с использованием декларации на транспортное средство<sup>5</sup>.

Согласно п. 4 ст. 282 ТК ЕАЭС таможенное декларирование припасов, выгружаемых, перегружаемых, загружаемых на борта водных и воздушных судов или в поезда, прибывшие на таможенную территорию союза или убывающие с такой таможенной территории союза, осуществляется с использованием декларации на товары<sup>6</sup>.

При таможенном декларировании припасов с использованием декларации на товары в качестве декларации могут использоваться транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) иные документы, содержащие сведения, необходимые для выпуска товаров. Сведения, подлежащие указанию в декларации на товары при таможенном декларировании припасов, определяются Комиссией ЕАЭС.

Практика в области международного морского судоходства выработала определенные стандарты взаимоотношений с портовыми властями государства пребывания, в том числе и с таможенными органами<sup>7</sup>. Например, на судне имеется судовый документ, именуемый «Декларация о судовых припасах», в котором подробно описаны все судовые припасы, находящиеся на борту судна в момент пересечения таможенной границы. При приходе морского судна в порт портовые власти требуют 4 экземпляра декларации о судовых припасах и 3 экземпляра декларации о судовых припасах при отходе судна из порта.

Представляется нелогичным требовать при отходе водного судна отдельную декларацию о судовых припасах, уже указанных в декларации при приходе водного судна в порт, тем более требовать от судовладельца декларировать судовые припасы по декларации на товары, учитывая, что в силу требований п. 4 ст. 282 ТК ЕАЭС возможно использование «иных документов», например, декларации о судовых припасах, предусмотренной Конвенцией об облегчении морского судоходства 1965 г.

Важно также, что Россия присоединилась к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, подписанной в г. Киото в 1973 г., действующей в редакции Протокола 1999 г. (далее – Киотская конвенция 1973 г.)<sup>8</sup>, которая является универсальным

<sup>5</sup> Форма утверждена решением Комиссии Таможенного союза от 14.10.2010 № 422.

<sup>6</sup> Форма утверждена решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 12.11.2013.

<sup>7</sup> См. Конвенцию об облегчении морского судоходства 1965 г.

<sup>8</sup> О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18.05.1973 в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26.06.1999: федер. закон от 03.11.2010 № 279-ФЗ (принят ГД ФС РФ 20.10.2010).

международно-правовым актом, регулирующим широкий спектр таможенных вопросов, в том числе и таможенное оформление судовых припасов.

В данном международном акте имеется целая глава, которая регламентирует понятие припасов<sup>9</sup> и, соответственно, порядок их таможенного оформления: при отбытии средств водного транспорта с таможенной территории не должна требоваться отдельная декларация на припасы. Это лишний раз подтверждает неправомерность действий таможенных органов, поскольку таможенный контроль в отношении судовых припасов должен сводиться к минимуму, необходимому для обеспечения соблюдения таможенного законодательства.

Генеральным приложением, гл. 1, стандартом 1.2. Киотской конвенции 1973 г. определено, что условия, подлежащие исполнению, и таможенные формальности, подлежащие совершению, определяются в национальном законодательстве и должны быть предельно просты. В стандарте 15 специального приложения «J» к Киотской конвенции 1973 г. указано, что *«количество припасов, предназначенных для использования во время рейса, должно, как правило, быть предусмотрено для маршрута в прямом и обратном направлении»*.

Иными словами, бункерное топливо на водных судах необходимо для нормального и технического обслуживания судна и в количествах, признанных обоснованными для эксплуатации и технического обслуживания в пути следования в районы его мореплавания.

Однако таможенные органы весьма специфично относятся к определению количественных норм припасов, загружаемых на водные суда. Происходит все следующим образом: из порта Владивосток в Канаду отправляется судно, взяв в качестве припасов 3000 т топлива. Ближайший порт, куда заходит судно, – Пусан. Таможенные органы считают, что раз судно идет из Владивостока в Пусан, то ему достаточно и 500 т топлива. Все остальное – избыток, излишек, фактически товар, а значит, необходимо платить за него полную пошлину, несмотря на то что бункерное топливо (судовые припасы) находится не в грузовых помещениях водного судна, а в расходных (бункерных) танках, которые и используются судовладельцем для обеспечения судовых нужд. Остается догадываться, как поступит таможенный орган при изменении рейсового задания и направления судна не в Пусан, а в Кейптаун, до которого требуется 5000 т топлива. При таких обстоятельствах уже возникает не излишек товара, а его дефицит, при котором требуется вернуть из бюджета таможенные платежи с излишне израсходованных 2000 т. В связи с этим возникали арбитражные споры<sup>10</sup> между судовладельцами и таможенными органами

<sup>9</sup> См. гл. 4 «Припасы» специального приложения «J» к Киотской конвенции 1973 г.

<sup>10</sup> См. дела № А40-60827/2015, А51-2337/2015 и А40-39700/2014.

в отношении требований об уплате таможенной пошлины и НДС при бункеровке водных судов бункерным топливом, т. е. припасами.

Как было упомянуто выше, припасы не должны облагаться таможенными пошлинами в силу требований ТК ЕАЭС и Киотской конвенции 1973 г. Но после принятия Судебной коллегией по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации 30 сентября 2016 г. определения по делу № А40-39700/2014 возникло массовое применение судами нижестоящих инстанций<sup>11</sup> решений, основанных на ошибочных и противоречащих логике закона выводах Верховного Суда РФ.

Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС), а именно п. 4 ст. 363, предусматривает, что решением Комиссии Таможенного союза могут определяться количественные нормы припасов. И такое решение о количественных нормах бункерного топлива было принято коллегией ЕЭК 01.11.2016<sup>12</sup>, и 2 декабря 2016 г. оно вступило в законную силу. Согласно п. 3 указанного решения для определения количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу союза, при его таможенном декларировании в качестве припасов в таможенной декларации подлежат указанию следующие сведения:

- вместимость бункерных танков водного судна;
- дата и место последней бункеровки (заправки) бункерным топливом водного судна на таможенной территории союза;
- остаток бункерного топлива на водном судне после завершения его последней бункеровки (заправки) бункерным топливом на таможенной территории союза (в случае если после последней бункеровки (заправки) водного судна бункерным топливом на таможенной территории союза прошло менее 30 календарных дней);
- расчетный остаток бункерного топлива на водном судне в соответствии с данными, содержащимися в машинном журнале или выписке из машинного журнала, заверенной печатью и подписью капитана водного судна (в случае если после последней бункеровки (заправки) водного судна бункерным топливом на таможенной территории союза прошло менее 30 календарных дней).

Представляется логичным закрепление в решении того факта, что количественные нормы припасов, перемещаемых через таможенную границу, определяются исходя из объема конструктивных технологических емкостей (бункерных танков водного судна), специально предназначенных для размещения припасов.

<sup>11</sup> См. дела № А40-128277/2015, А40-60827/2015, А40-15639/2016, А40-15643/2016, А40-15646/2016, А40-15654/2016 и др.

<sup>12</sup> Решение Коллегии ЕАС № 131 «Об определении количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического союза».

Хочется верить, что вступление в силу решения ЕЭК № 131 о количественных нормах бункерного топлива остановит практику необоснованного взимания таможенных пошлин. Кроме того, в целях реализации п. 16 приложения № 24 к Договору о ЕАЭС в настоящий момент проводится подготовка проекта международного соглашения<sup>13</sup> о судоходстве, предметом которого является определение порядка и условий плавания судов при перевозках грузов по внутренним водным путям государств – членов союза. Проект соглашения о судоходстве одобрен решением Коллегии Комиссии от 22.09.2015 № 120 и в настоящее время проходит внутригосударственное согласование в государствах – членах союза. Надеемся, что данный документ поможет разрешить наболевшие проблемы в области таможенного регулирования.

© Лысык Е. Д., 2017

© Lysak E. D., 2017

*Для цитирования:*

Лысык Е. Д. Новеллы Таможенного кодекса Евразийского экономического союза // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 45–52.

---

<sup>13</sup> URL: <http://www.eurasiancommission.org/>

В. А. ОСТАНИН\*

## Территория опережающего социально-экономического развития как креативное экономическое пространство

В статье рассматривается возможность формирования модели креативной экономики на территории опережающего социально-экономического развития Дальнего Востока России. Подчеркнуто, что создание такой модели может повлиять на повышение конкурентоспособности региона. Проанализированы существующие индикаторы креативности региона.

*Ключевые слова:* территория опережающего социально-экономического развития, креативная экономика, индикаторы креативности региона, инновационность экономики.

V. A. OSTANIN

### The Territory of Advanced Socio-Economic Development as the Creative Economic Space

The article considers the possibility of developing a model of the creative economy on the territory of advanced socio-economic development of the Russian Far East. The author emphasizes that creating such a model might affect the competitiveness of the region. The existing indicators of the region's creativity are analyzed.

*Ключевые слова:* territory of advanced socio-economic development, creative economy, indicators of the region's creativity, innovative nature of economy.

Снижение конкурентоспособности национальной экономики в системе мирового хозяйства определяет актуальность исследований, посвященных возможности перехода регионов на модель креативной

ОСТАНИН Владимир Анатольевич – профессор, доктор экономических наук, профессор кафедры экономической теории. [ostaninva@yandex.ru](mailto:ostaninva@yandex.ru).

OSTANIN V. A. – Professor, Doctor of Economic Sciences, professor at the Department of Economic Theory.

---

\* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034.

экономики. Это связано с обнаружившейся тенденцией сокращения доли высокотехнологичных производств в ВВП, так и с действующей системой санкций по отношению к России.

В развитых странах идет становление новой экономики, связанной с пятым и шестым технологическим укладом, что дает основания судить о переходе к инновационной экономике, которая по своей природе есть креативная экономика. Возможность получения новых знаний, способность к обучению и последующему внедрению знаний в мире становится необходимым, но недостаточным условием повышения их конкурентоспособности. Перед правительствами стран ставится задача по созданию территориальных инновационных систем (ТИС) национального, регионального и локального уровней. Известно, что в развитых странах ТИС являются результатом государственной поддержки естественных процессов локализации инновационного цикла. Это наиболее ярко проявилось, например, в Кремниевой долине США. Развивающиеся страны создают научные технологические центры, которые обеспечивают трансфер технологий из развитых стран, например, особые экономические зоны Китая, Индии. В бывшем СССР существовали подобные экономически обособленные территории в виде ЗАТО, академгородков. Последние являлись основным механизмом ускорения научно-технического прогресса в отраслях, связанных в основном с военно-промышленным комплексом. В настоящее время эта система распалась и деградировала [1, с. 7].

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития России до 2020 года декларировалось развитие «новой экономики – экономики знаний» и высоких технологий, которая становится ведущим сектором инновационной экономики. Термин «инновация» относится к обновлению, от лат. «*novatio*» обновление и приставки «*in*» – в направлении. Как отмечают В. Л. Бабурин и С. П. Земцов, «любую информацию, появившуюся в границах данной пространственно-временной системы, будем называть новацией, а процесс ее оструктурирования – инновационным в широком смысле слова». Тогда инновация – это внедренная системой в свою структуру новация (некая информация, идея, новшество). Ему близкое по смыслу – нововведение. Новации являются своего рода универсальным способом «экспериментирования» природы и социума, при котором выживают наиболее конкурентоспособные новшества. Способом запоминания результатов экспериментирования, выработанного природой, является генетический код. В сложных социально-экономических системах схожие функции выполняют общественные институты, являющиеся следствием социальных, политических и иных инноваций прошлого [1, с. 13].

Таким образом, следует различать новационное, инновационное и факторное пространство. Новационное пространство – это совокупность (вместилище) потенциальных, воплощенных только в потоках мыслей и идей, пространственных связей, производных от появления новых технологий или идей. Одновременно оно является частью мирового или локального информационного пространства, а совокупность пространственных связей и факторов, образуемых на начальном этапе реализации инновационного процесса, будет названо инновационным пространством. По аналогии, совокупность традиционных факторов размещения – ресурсным пространством, с разделением его, соответственно, на совокупность трудовых факторов и ресурсов – факторное пространство.

Не исключено, что уже в традиционном факторном ресурсном пространстве зарождается новое знание, которое изначально появляется и оформляется в виде идей, что дает основание вести речь о некотором интеллектуальном пространстве. Для интеллектуального пространства характерна неупорядоченность, а (энтропия) территориальной системы на начальном этапе ее формирования максимальная. По мере развития территориальной системы нарастает ее инерционность, уменьшается мобильность и эластичность элементов, связей. Инновационное пространство переформатируется в традиционное факторное пространство. Завершаясь, каждый инновационный цикл теряет свою динамику и остается в форме некоторого рудимента, образования прошлого [1, с. 13].

Представляет большой научный и практический интерес определить возможность, а затем и вероятность создания вначале нового знания, а затем и трансформацию его в инновацию. Возможность и интенсивность этого становления и перехода зависит от концентрации новаций и интенсивности взаимодействия между инноваторами. Новые идеи, новации, которые способны зародиться в местах с высокой концентрацией новации, в дальнейшем обуславливают процесс детерминации инновационных волн на периферию, оформляя при этом самоподдерживающийся поток инноваций.

Концентрация, «сжатие» пространства, ведет к сокращению затрат времени, производственных и интеллектуальных ресурсов. Время, как и пространство, принимает форму инновационного специфического ресурса как фактора организации общества в регионе. Инновации перемещаются от места зарождения в наиболее выгодные условия функционирования путем:

– перемещения самого носителя новации (человека) в результате миграции, утечки мозгов в места, где существует большая обеспеченность финансовыми и информационными ресурсами, что позволяет материализовать новацию уже на новом месте;

- движения новационной (информационной) волны;
- диффузии нововведения материализованной новации в места, где на нее более привлекательный спрос.

Нововведения могут быть представлены в виде формализованного знания, которое может быть передано в форме статей, формул, моделей. Другая часть в виде неформализованного знания непосредственно воплощена в человеке-инноваторе и носит название неявного знания.

Формализованное знание материализуется в НИОКР; новых продуктах; технологических инновациях; процессных инновациях; организационных нововведениях (совершенствовании системы менеджмента); приобретении овеществленных технологий в виде машин и оборудования; приобретении не овеществленных технологий в виде патентов, лицензий на использование изобретений, промышленных образцов, полезных моделей; раскрытии ноу-хау; приобретении программных продуктов; обучении, подготовке и переподготовке кадров; маркетинговых инновациях [1, с. 17].

В пространственной экономике важное значение приобретает фактор экономического пространства. Однако он становится значимым и в новой инновационной экономике, которая все в большей мере приобретает специфические черты креативной экономики, – благоприятное экономико-географическое положение, близость или нахождение в локальном центре инновационных структур и организаций, близость и доступность источника нововведений могут стать индикатором высокого инновационного потенциала. Инновации зарождаются в наиболее плотном, концентрированном и связанном пространстве [1, с. 29].

Так, А. Г. Фонотов и В. В. Киселева отмечали, что «когда речь идет об инновациях, непосредственно поступающих на потребительский рынок, скорость распространения зависит от структуры целевых групп, для которых предназначен товар...» [5, с. 9]. В то же время удаленность от инновационных ядер приводит к существенному снижению процессов диффузии новых технологий. Общество коэволюционирует вместе с природной средой. Природные ритмы влияют на создание обществом инноваций. Институты складываются в том числе и под влиянием природно-географических условий. Можно сформулировать суждение, что в конечном счете все нововведения направлены на развитие адаптационных способностей. Хотя, как свидетельствует практика, наличие природных ресурсов может неоднозначно сказываться на развитии.

Производственная функция знаний (ПФЗ) описывает процесс создания знаний и технологий в зависимости от затрат труда и капитала [13; 15]. Первоначально в основу были положены функция Кобба – Дугласа, модель Солоу – Свана. В этих моделях упор делался на экстенсивные факторы –



труд и капитал. Интенсивные факторы считались заданными, т. е. экзогенными.

$$Y(i, t) = A(i, t) * C^{\alpha_1}(i, t) * L^{\alpha_2}(i, t),$$

где  $Y(i, t)$  – валовой региональный продукт (выпуск);  $A(i, t)$  – совокупная факторная производительность, ассоциируемая, как правило, с техническим прогрессом, величину которой соотносили с остатком Солоу;  $i$  – территориальная система, например, город, регион, страна;  $t$  – периоды времени, годы;  $C$  – затраты капитала;  $L$  – затраты труда;  $\alpha_1$  – показатель влияния фактора капитала;  $\alpha_2$  – показатель влияния фактора труда;  $\alpha_1 + \alpha_2 = 1$ .

В модели предполагалось, что  $A(i, t)$ , т. е. совокупная факторная производительность, есть функция используемых в практике накопленных знаний и умений, а также уровень освоенных технологий, которыми уже располагало сообщество. Этот параметр соотносили одновременно с производственной функцией знаний, которая фактически описывала процесс производства новых знаний, инноваций. Так как она определялась накопленным прошлым опытом, производственной, технологической культурой, следовательно, была материализацией располагаемого запаса знаний, умений и владений всего накопленного интеллектуального и материального богатства сообщества ( $\mu$ ).

Отсюда авторы делают важный вывод, цитируя И. Ньютона, – «стоять на плечах гигантов» можно только тогда, когда общество накопило этот запас. Чем выше накопленный запас знаний, умений, компетенций, тем выше способность реализовать этот запас, больше вероятность повысить производительность труда, обеспечить экономический рост.

К знаниям нельзя применить действующий в экономике закон падающей отдачи, или предельной отдачи. Наоборот, в этом отношении скорее срабатывает закон повышающейся отдачи последней накопленной единицы, конечно, с учетом реновации всего накопленного потенциала интеллектуального капитала. Как подчеркивает К. Эрроу [7, с. 103], передача знаний не означает того факта, что это знание убывает у передающего агента. Трансфер знаний, диффузия компетенций, инноваций ведет только к увеличению в сообществе интеллектуального потенциала.

Эту эмпирическую количественную зависимость часто выражают логарифмической зависимостью прироста выпуска на душу населения с учетом фактора прироста человеческого капитала, а также накопленного запаса имеющихся знаний ( $\mu$ ), расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы на душу населения. Последнее было подтверждено исследованиями Т. Бреннера [8].

Производственная функция знаний на душу населения часто выражалась в логарифмической зависимости от факторов прироста человеческого капитала [1, с. 37, 38]:

$$\Delta \ln \left( \frac{\hat{Y}_{it}}{P_{it}} \right) = \ln(\mu) + \alpha_1 * \ln \left( \frac{RnD_{it}}{P_{it}} \right) + \alpha_2 * \Delta \ln \left( \frac{C_{it}}{P_{it}} \right) + \alpha_3 * \Delta \ln H_{it} + \alpha_4 * \Delta \ln \left( \frac{L_{it}}{P_{it}} \right) + \varepsilon,$$

где  $\Delta \ln \left( \frac{\hat{Y}_{it}}{P_{it}} \right)$  – прирост дохода на душу населения;  $\Delta \ln H_{it}$  – прирост человеческого капитала;  $\mu$  – накопленный запас знаний, умений, компетенций;  $\left( \frac{RnD_{it}}{P_{it}} \right)$  – расходы НИОКР на душу населения;  $\left( \frac{C_{it}}{P_{it}} \right)$  – доля затрат капитала на душу населения;  $\Delta \ln \left( \frac{L_{it}}{P_{it}} \right)$  – прирост живого труда на душу населения, или производительность одного человека;  $\alpha_1, 2, 3, 4$  – эмпирически найденные коэффициенты;  $\varepsilon$  – остаток.

Необходимо уточнить ключевые понятия вышеприведенной модели, а именно, производственный потенциал и его прирост, производственный и индивидуальный капитал и их, соответственно, прирост. При этом накопление капитала есть результат инвестиционной, инновационной деятельности, когда накопленные ранее сбережения национальной экономики или внешнего мира трансформируются в прирост потенциала. Потенциал же по определению есть возможность, как правило, максимальная. Отношение же потенциала к величине капитала скорее отражает эффективность его использования.

Область НИОКР формирует не капитал, а потенциал, который трансформируется в капитал уже в процессе практической деятельности. Накопленный и полученный в результате творческой деятельности новаторов, он производит идеи, модели, теории, опытно-конструкторские промышленные образцы. Поэтому они как расходы обязательно войдут в прирост валового продукта, однако это будут расходы, которые в основном макроэкономическом тождестве будут равны доходам, но это не будет тот конечный результат, на который нацелена вся инновационная деятельность. Это условие обладает признаками необходимости, но не признаком достаточности. Прирост национального дохода на душу населения есть тот показатель, который более точно определит успех реализации новаций, их трансформации из потенции в действительность.

Поэтому процесс трансформации запаса ранее накопленных знаний, умений, компетенций ( $Bt-1$ ), материализованных в человеческом потенциале ( $Ht-1$ ), следует отнести к расходной части инновационной деятельности.

Эти расходы потенциала и капитала способны генерировать уже больший эффект, а именно новый увеличенный запас знаний, умений, компетенций в последующий период времени  $t$ . Таким образом, эффект инновационной деятельности, ее результативность в сфере производства идей, моделей, теорий, промышленный образцов может быть выражена моделью:

$$\frac{Ht}{Ht-1} * \frac{Bt}{Bt-1} = \text{инновационный прирост знаний, умений, компетенций в долях от ранее достигнутого уровня.}$$

По сути, это выражение есть иная форма модели производственной функции, предложенная П. Ромером и уточненная В. Бабуриным и С. Земцовым [1, с. 39; 15]:

$$\frac{dB}{dt} = r * H \exp \eta * B \exp u,$$

где  $r$  – коэффициент производительности потока знаний, умений, компетенций;  $H$  – запас человеческого капитала;  $B$  – знания, компетенции, умения, накопленные на текущий момент времени;  $\eta$ ,  $u$  – эмпирически определенные коэффициенты.

Эта доля может приобретать значение как большее единицы, так и меньше единицы. В первом случае можно утверждать, что новация в процессе инновационной деятельности привела к увеличению текущего запаса знаний, умений и компетенций. Во втором случае можно сделать вывод о том, что произошла утрата ранее накопленного капитала. Проблема в том, что знания устаревают, если не накапливаются. Национальная экономика может расти за счет инвестиций в уже становящийся устаревшим производственный потенциал. Возможный рост будет обеспечиваться на основе факторов экстенсивного роста, инвестиций в устаревающие технологии.

Как следует из модели П. Ромера, используемая логарифмическая функция факторной зависимости дает следующий результат: прирост человеческого капитала  $H$  на 1 % приводит к увеличению темпа прироста знания, компетенций на значение, равное  $\eta$ .

При всей внешней убедительности предложенной и уточненной модели, тем не менее, следует сделать вывод о том, что она есть предельно упрощающая реальные количественные зависимости. Накопление знаний, как и сам процесс материализации их в новации, а затем и инновационные продукты в своей существенной доле определяется и сложившимися в обществе институтами. Недостатком модели Ц. Грилихеса следует признать игнорирование регионального фактора.

С другой стороны, как следует из работ Ц. Грилихеса, объем производимых знаний становится не функцией производительности факторов, а наоборот, сам объем знаний, компетенций становится детерминантой самого процесса накопления запаса факторов. Тогда, согласно Ц. Грилихесу, производственная функция знаний, компетенций будет определяться количественно в соответствии с моделью:

$$K_t = \alpha_0 [W(B)R_t] \exp \mu * e (\exp) \mu t + v;$$

где  $K_t$  – накопленный знаниевый капитал в момент времени  $t$ ;  $W(B)R_t$  – величина, определяющая функцию запаздывания по времени от времени затрат на выполнение НИОКР;  $\mu t$  – величина, характеризующая тренд воздействия на инновации;  $v$  – случайная величина погрешности.

Из модели следует, что параметр финансирования ( $R$ ) оказывает влияние на производство так называемых ненаблюдаемых знаний и компетенций, которые, однако, имеют экономическую ценность, формируя знаниевый капитал  $K_t$ , а последний уже оказывает влияние, детерминирует поток знаний и компетенций. Поддается явному наблюдению только та часть капитала, которая материализовалась в патентах, изобретениях, полезных моделях.

Прирост экономики в теории эндогенного роста осуществляется за счет возрастающей отдачи от инноваций. Источник происхождения инноваций здесь не имеет значения, т. е. отсутствует различие между местными инновациями и заимствованными из иных регионов, в том числе и из-за рубежа. Поэтому еще более уточненные модели прироста экономики включают в себя факторы диффузии инноваций и миграции человеческого капитала. Сам же человеческий капитал определяется как функция среднего количества лет обучения, т. к. полагается, что большую квалификацию и больший объем знаний и компетенций можно накопить в процессе обучения. Потому в проведенных исследованиях человеческий капитал входит в модель прироста экономики либо непосредственно, либо окольно, например, через затраты на обучение, следовательно, уровня образования [6]:

$$Y_{ij} = a_{ij} * C_{ij}^{\alpha_1} * H_{ij}^{\alpha_2} * L_{ij}^{\alpha_3};$$

где  $Y_{ij}$  – выпуск товарной продукции в текущем периоде (году);  $C$  – материальный (физический) капитал в текущем периоде (году);  $H$  – человеческий капитал в текущем периоде (году);  $L$  – трудовые затраты;  $\alpha$  – эмпирически определенные коэффициенты.

Если привлечь в модель фактор местоположения внедряемой инновации в стремлении оценить региональный аспект инновационной деятельности, то следует констатировать важные положения для теории развития региона. Во-первых, регион не может сам по себе быть инноватором. Регион есть часть регионального сообщества, а инноваторы есть отдельные индивиды, которые участвуют в инновационном процессе. Последние создают, творят, генерируют новые, оригинальные идеи, производят новые знания и компетенции в творческом сообществе, концентрируемом в университетах, научно-исследовательских институтах, лабораториях (что не исключает истинности фундаментального положения о том, что именно в индивидуальном сознании, мышлении реализуется креативная логика). Это сообщество индивидов и исследовательских организаций создает так называемое ядро региональных инновационных систем.

На процесс креации оказывают воздействие внешнее окружение, которое можно охарактеризовать как адекватность социально-экономических, политических институтов, а также такие факторы, как уровень урбанизации в регионе, доступность образования, в том числе высшего, доступность современных информационных технологий, развитая социальная и технологическая инфраструктура. Важная роль отводится численности инноваторов, которая зависит от сформированного инновационного и инвестиционного климата, инновационной привлекательности региона.

Вместе с тем отсутствуют основания для простых количественных зависимостей роста числа инноваторов от создаваемых искусственно условий инновационной привлекательности региона. Здесь следует помнить тот факт, что на способность творить новое сильное влияние оказывает природный фактор, а именно потенциал самой личности. Эти качества скорее формируются индивидуальностью человеческой природы. Потому, как показывают исследования, доля инноваторов не превышает 5–10 % общего числа занятых в производстве вообще. Задача видится том, чтобы максимально вовлечь эти 5–10 % в процесс творения нового, поощряя индивидуальную и творческую активность как отдельных личностей, так и коллективов [4; 11]. Как отмечает по этому поводу В. М. Гнедовский, современный мир переходит от конкуренции за рынки сбыта, к конкуренции городов за творческих профессионалов. Последний становится основным решающим ресурсом и фактором производства современной постиндустриальной эпохи. Креативная экономика и креативные профессионалы становятся «мотором» развития общества. В статье подчеркивается продуктивная идея исследователя Р. Флориды о том, что города соревнуются не за фирмы, а за людей. Уже потом фирмы переносят свои мощности и штаб-квартиры на место жительства работников. Когда фирмы пытаются нанять или переманить хороших специалистов, то они завлекают их не большими зарплатами, страховками и премиями, и даже не предложением пакета акций, а перспективой проживания в хорошем

месте. Как следует из утверждения Р. Флориды, сегодня престижно не то, что ты работаешь в «Боинге» или «Майкрософте», а то, что ты живешь в Сиэтле [11; 12].

Следовательно, в регионе необходимо выделять те области человеческой деятельности, где творчество начинает цениться, формируя тем самым креативные сообщества, в которых создается новая стоимость, или ценность, интеллектуальное богатство нации. Поэтому не случайно правительство Соединенного Королевства определило креативные индустрии как «...деятельность, в основе которой лежит индивидуальное творческое начало, навык или талант, и которая несет в себе потенциал создания добавленной стоимости и рабочих мест путем производства и эксплуатации интеллектуальной собственности» [Цит. по: 2].

Проблема экономического роста региона в постиндустриальную эпоху, в эпоху формирования и построения креативной региональной экономики не будет проблемой роста сообщества «вне пространства». Существенная доля усилий экономической, политической власти региона будет отводиться в теории роста факторам благоприятной почвы, среды, ее искусственного культивирования. Следует признать тот факт, что появляется все больше оснований для утверждения, что именно города, в меньшей степени – регионы и страны, будут становиться главными акторами в социально-экономическом, культурном развитии. Уже города и регионы будут выходить на арену как главные конкуренты транснациональным корпорациям и национальным государствам, как это было ранее в индустриальную эпоху или эпоху тейлоризма. Главными объектами конкуренции станут креативные, талантливые и образованные люди – креативные по своей природе профессионалы, ибо именно они становятся главным ресурсом и фактором социально-экономического, культурного развития в постиндустриальную эпоху [3].

Следовательно, перспективы инновационного развития региона следует усматривать в конкурентных способностях региональной власти создавать предпосылки по формированию благоприятной среды будущей креативной экономики, или так называемой «креативной индустрии» (*creative industries*), в которой существенным отличительным признаком становится сектор, отрасль, ориентированный на производство и распространение, тиражирование знаний, умений и компетенций. Эта идея пока очень трудно проникает в мысли региональных политиков. Однако следует при этом понимать, что корни этой проблемы уже выходят из рамок экономических. Как отмечал по этому поводу А. Эйнштейн, «ни одну проблему нельзя решить на том уровне сознания, на котором она была создана».

Отметим, что серьезное научное обсуждение проблем формирования креативной экономики в научных журналах началось с момента выхода в свет работы Р. Флориды «Возвышение креативного класса.

Как он преобразует сферу труда, отдыха сообщества и повседневность» [12]. В качестве доказательства, что общество уже перешло от этапа зарождения к этапу становления, приводится тот факт, что доля творческих профессионалов за последние 25 лет в США выросла более чем в полтора раза, а именно, с 18 % до более чем 30 % всех занятых в экономике. Так, в 2002 г., по данным Р. Флориды, более 38 млн американцев были заняты в творческих профессиях.

Регионы, которые уже можно отнести к сообществам с креативной экономикой, отличает новый, более динамично реализуемый уровень капитализации высокотехнологичных отраслей, в первую очередь интернет-технологий, программного обеспечения, а также тех сфер, которые не только свидетельствуют о развитии традиционных культурных ценностей и новаций, но и относятся к постмодернистским, в том числе развлекательное программное обеспечение, живая и записанная музыка, визуальное искусство и антиквариат, музеи и наследие, издательства, архитектура, дизайн. В США к отрасли креативной экономики относят, в отличие от Англии, научные исследования и разработки, с которыми Америка напрямую увязывает высокие показатели роста экономики, причем именно с развитием именно этого креативного сектора. Расцвет Кремниевой долины в США может быть осмыслен лишь в контексте экспериментаторской культуры и университетов района Залива в целом. Это было то место и время, где молодых предпринимателей-хиппи не только приняли, но и профинансировали венчурные капиталисты. Реальное преимущество этому региону дало то, что там были созданы условия для разнообразия форм реализации потенциала, а также предоставлена свобода выбора форм среды для жизни, работы и досуга [10].

Эта же идея развивается в работах Джоэля Коткина, когда выделяется такой фактор свободы выбора, который вряд ли в ближайшем будущем будет воспринят в российском сообществе. Например, он подчеркивает в качестве признака условий для творчества наличие свободы в привлечении гомосексуалистов и богемы. Это есть признак того, что в городе «сформировалась “креативная экосистема”» – городская среда, готовая принять новых людей и новые идеи. Среда, в которой люди с легкостью строят сети, взаимосвязи, в которой идеи не душат, не подавляют, а превращают в новые проекты, новые компании, новый источник роста». Новые точки роста создаются вокруг «важнейших индустрий» (промышленность, строительство, оптовая и розничная торговля). Специфика в том, что все эти отрасли индустрии зависят от креативности тех людей, которые будут создавать их окружение. Никто не будет ничего творить, строить, пока кто-нибудь не придумает и не создаст новый бизнес, которому потребуются эти постройки [11; 12].

Регион, позиционирующий себя как территория, на которой интенсивно реализуются творческие начинания, генерирует идеи, отличающие его от региона, где господствуют массовые стандартизированные продукты. Последнее есть важнейший признак индустриального общества. И хотя творческие профессии имели место и в индустриальном и более ранних укладах, тем не менее именно в регионах с креативными особенностями они становятся господствующими, т. к. возрастает их роль в экономическом развитии. Один из методических подходов отнесения региона к креативному был описан в данной статье выше на примере Англии. В креативном регионе преобладают креативные индустрии, где создается добавленная стоимость на основе эксплуатации интеллектуальной собственности.

Второй метод был предложен Д. Хоукинсом. Здесь отнесение региона к креативному основан на анализе отраслей региона, производящих интеллектуальную стоимость в виде авторских и патентных прав, авторских программ, продукции издательств, телевидения, дизайна, музыки, кино, рекламы, моды, искусства, архитектуры [14].

Третий подход, предложенный Р. Флоридой [9], основан на анализе выделенных сфер занятости работниками творческих профессий. В этой модели выделяется «креативный класс, или класс творческих работников», и «подкласс творческих профессионалов». Класс креативных работников составляет ядро, в которое входят научные работники, программисты, работники образования, дизайнеры, инженеры, представители средств массовой информации, спорта, искусства. Подкласс творческих профессионалов включает менеджеров среднего и высшего звена, предпринимателей, работников финансовой и банковской сфер, областей здравоохранения, юриспруденции. Следуя этому методическому подходу, можно сделать вывод, что фактор места играет более существенную роль для креативного класса, чем для других групп населения. Эта группа более требовательна к среде окружения в сообществе, обладают большей мобильностью, но одновременно и более инкорпорированы в местную среду.

Как следует из доклада ЮНЕСКО «К обществам знания» (2005 г.), «свобода выражения мнений подразумевает свободу мнения, свободу устного и письменного слова, свободу прессы, свободный доступ к информации и свободное распространение данных и информации. Без свободы выражения мнений не может быть информационного общества, поскольку свобода выражения мнений, которая сочетается со свободой, необходимой для научных исследований и созидательной деятельности, является единственной гарантией того, что глобальное информационное общество не станет глобальным обществом некачественной информации или дезинформации» [4].



Если опираться на данный методический подход, то можно выстроить модель индекса креативности региона, например, города, в основу которого положены три фактора – толерантность, технологии и талант:

$$I_{\text{great}} = I_r + (I_{\text{ивт}} + I_p)/2 + (I_{\text{mb}} + I_b + I_g)/3,$$

где  $I_{\text{great}}$  – индекс креативности региона;  $I_r$  – доля граждан региона, имеющих степень бакалавра и выше;  $I_{\text{ивт}}$  – индекс высоких технологий региона, определяется как доля продукции высокотехнологичных производств в регионе в отношении к их доле в стране;  $I_p$  – инновационный индекс, равный числу зарегистрированных патентов на душу населения;  $I_{\text{mb}}$  – индекс «плавильного котла», оценивает разнообразие в форме доле иммигрантов в регионе;  $I_b$  – индекс «богемности», оценивается по доле работников артистических профессий;  $I_g$  – «гей-индекс», определяется долей гомосексуалистов.

Проведенные исследования позволили уточнить эту зависимость. Вместе с тем не обнаружена корреляция между уровнем инновационной активности и миграцией в регионах. Также относительная возросшая доля творческих работников может быть объяснена переизбытком досуговых сфер. Сам же «гей-индекс» скорее отражает не значимость и весомость этого фактора, а степень свободы, которая, тем не менее, не должна противоречить традиционным ценностям в регионе [9]. Предложенная модель может послужить основой для дальнейшего улучшения и апробирования. Креативность населения на территории опережающего развития может получить косвенную оценку в увеличении числа как инноваторов, так и иммитаторов, отражающем рост человеческого капитала. При этом следует принимать во внимание тот факт, что именно человеческий капитал на территории опережающего развития становится более значимым фактором по сравнению с приростом финансирования из разных источников инвестиционных проектов. Этот формирующийся креативный класс становится основой постиндустриального развития территории, что принципиально должно изменить приоритеты в региональной политике на территориях, позиционирующих себя как территории опережающего развития. Территории опережающего развития могут перейти из разряда декларируемых, потенциальных в разряд действительных тогда, когда они реализуют свое назначение и обеспечат преимущества в конкурентной борьбе за креативную часть населения. Приоритеты смещаются от конкуренции за финансовые ресурсы к конкуренции за креативную, творческую часть населения. Эта категория может как воспроизводиться творческой интеллектуальной средой региона, так и пополняться за счет иммиграции ее из других российских регионов, а также из интеллектуальной среды ближнего и дальнего зарубежья.

*Список литературы*

1. Бабурин В. Л., Земцов С. П. Инновационный потенциал регионов России: монография. М.: КДУ; Университетская книга, 2017. 358 с.
2. Гнедовский В. М. Проблемы развития постиндустриального общества в городах США. URL: [https://buk.irk.ru/exp\\_seminar/4/doc4.pdf](https://buk.irk.ru/exp_seminar/4/doc4.pdf) (дата обращения 03.06.2017).
3. Гнедовский В. М. Современные проблемы развития постиндустриального общества в городах США и Европы. URL: <http://www.cultura.kh.ua/images/stories/document/invest/Gnedovskiy.doc> (дата обращения 03.06.2017).
4. К обществам знания. Всемирный доклад ЮНЕСКО. Париж: Изд-во ЮНЕСКО, 2005. URL: <http://en.unesco.org/> (дата обращения 13.06.2017).
5. Фонов А. Г., Киселева В. В. Диффузия новых технологий // Инновации. 2013. № 7 (177). С. 9–14.
6. Шараев Ю. В. Теория экономического роста: учеб. пособие для вузов. М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2006. 254 с.
7. Эрроу К. Дж. Информация и экономическое поведение // Вопросы экономики. 1995. № 5. С. 98–107.
8. Brenner T. Science, Innovation and National Growth. (Working Papers on Innovation and Space / Philipps University Marburg; Department of Geography. 2014. No. 03).
9. Florida R., Tinagli I. Europe in the Creative Age. Pittsburgh: Carnegie Mellon Software Industry Center / London: Demos, Feb., 2004.
10. Florida R. The Economic Geography of Talent // Annals of the American Association of Geographers. 2002. No. 92 (4). P. 743–755.
11. Florida R. The Geography of Bohemia. Pittsburgh: Carnegie Mellon University, 2001. URL: [www.heinz.cmu.edu/~florida/](http://www.heinz.cmu.edu/~florida/) (accessed 04.06.2017).
12. Florida R. The Rise of the Creative Class. And How It's transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life. NY.: Basic Books, 2002.
13. Griliches Z. Technology, Education and Productivity: Early Papers with Notes to Subsequent Literature. NY.: Basil Blackwell, 1988. URL: <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0> (accessed 13.06.2017).
14. Howkins J. The Creative Economy. NY.: The penguin press, 2001.
15. Romer P. Increasing returns and long run growth // Journ. of Political Economy. 1986. No. 94. P. 1002–1038.

© Останин В. А., 2017

© Ostanin V. A., 2017

*Для цитирования:*

Останин В. А. Территория опережающего социально-экономического развития как креативное экономическое пространство // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 53–66.

В. Е. ВАРАВЕНКО\*

## **Договорное регулирование отношений в сфере создания и функционирования территорий опережающего социально-экономического развития: соглашения об осуществлении деятельности**

На основе анализа положений общей теории права и отраслевых юридических наук о договорном регулировании общественных отношений в сфере публичного и частного права исследованы нормы законодательства о территориях опережающего социально-экономического развития и условия соглашений об осуществлении деятельности в качестве резидентов. Автором обосновано присутствие публично-правовых элементов в указанных соглашениях, а также поставлена под сомнение возможность субсидиарного применения норм гражданского законодательства для регулирования отношений, связанных с заключением, исполнением и прекращением таких соглашений.

*Ключевые слова:* территория опережающего социально-экономического развития, резиденты, управляющая компания, соглашения об осуществлении деятельности на территории опережающего социально-экономического развития.

V. E. VARAVENKO

### **Contractual Agreements on Relations in the Sphere of Creation and Operation of the Territories of Advanced Socio-Economic Development: Agreement on the Implementation of Activities**

The article deals with the study of rules of the law on the territories of advanced socio-economic development and conditions for making agreements on the implementation of activities by residents. The study is based on the analysis of provisions of the general theory of law

ВАРАВЕНКО  
Виктор Евгеньевич – доцент,  
кандидат юридических наук, доцент  
кафедры гражданско-правовых  
дисциплин. [vevaravenko@gmail.com](mailto:vevaravenko@gmail.com).

VARAVENKO V.E. – Docent,  
Candidate of Juridical Sciences,  
associate professor at the Department  
of Civil Law.

\* Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. 690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41.

Vladivostok State University of Economics and Service. 41, Gogolya street, Vladivostok, Russian Federation, 690014.

and juridical sciences on the contractual regulation of public relations in the field of public and private law. The author justifies the presence of public law elements in these agreements, as well as calls into question the possibility of subsidiary application of provisions of the civil law for governing relations in regard with the conclusion, execution and termination of such agreements.

**Keywords:** *territory of advanced socio-economic development, residents, managing company, agreement on the implementation of activities in the territory of advanced socio-economic development.*

В ходе реализации крупномасштабных правительственных проектов по стимулированию предпринимательской активности, созданию благоприятного инвестиционного климата на территории российского Дальнего Востока проявляется активное использование государственными органами не только традиционных механизмов, основанных на принципе «власти и подчинения», но и договорных средств, призванных отразить совместное волеизъявление субъектов, участвующих в этих проектах. Речь идет о согласительных процедурах и механизмах, присущих не только частному, но и публичному праву.

Как отмечают исследователи, «согласованность приобретает смысл нарастающей доминанты в процессах интеграции в современном мире, которые охватили политическую, экономическую, ...социально-культурную, научно-техническую, экологическую сферы. Как внутри государств, так и вовне более остро и масштабно ощущается потребность в договорных методах регулирования. Публичный договор вышел на арену общественной жизни, сочетаясь как с частноправовыми договорами, так и с классическими общенормативными способами регулирования общественных отношений» [11, с. 278]. В свете общей тенденции повышения значимости согласительного, договорного регулирования общественных отношений применение договоров и соглашений<sup>1</sup> для обеспечения взаимодействия между государственными и муниципальными органами, государственными учреждениями и организациями, а также коммерческими организациями и индивидуальными предпринимателями в ходе реализации мероприятий по социально-экономическому развитию Дальневосточного региона является закономерным и оправданным.

Вместе с тем есть ряд теоретических и практических проблем, связанных с использованием договорного инструментария в публично-правовой сфере. Договорная проблематика достаточно обстоятельно исследована

<sup>1</sup> В данной работе термины «договор» и «соглашение» применяются как равнозначные категории. О разграничении их значений см.: [11, с. 280].

в рамках частного и, прежде всего, гражданского права. Публично-правовые (административные) договоры «известны общественной практике в нашей стране и за рубежом» [11, с. 278], но теоретически разработаны слабее: «вне поля зрения исследователей... оставались и остаются принципиально важные вопросы, касающиеся договоров и договорно-правовых отношений в сфере публичного права» [6, с. 337]. Что же касается общей теории договоров, то авторы констатируют: «несмотря на то, что юридическая практика дает обширную базу, основу для абстрагирования, лишь немногие авторы позволяют себе выходить за пределы представлений о договоре как об узкоотраслевом институте» [6, с. 337]. Иными словами, на сегодняшний день общая теория договорного права отсутствует как таковая.

Недостаточная степень научной проработки договорно-правовой проблематики отражается на уровне подготовки специалистов в области юриспруденции и опосредованно влияет на качество решения ими практических задач. Это одна из причин, в силу которой договорной инструментарий применяется стихийно, без учета отраслевых особенностей договорных моделей и межотраслевых взаимосвязей между ними. Таким образом, исследование договорного регулирования в сфере реализации социально-экономических проектов с участием государства и предпринимателей является актуальным и значимым как с теоретической, так и с практической точки зрения.

Данная работа посвящена одному из аспектов договорного регулирования отношений в сфере реализации социально-экономических проектов на Дальнем Востоке России: определению юридической природы соглашений, заключаемых между управляющей компанией и резидентами территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР). Под «определением юридической природы соглашений» в контексте данной работы понимается установление отраслевой принадлежности соглашений, их места в системе правовых актов и юридических фактов. Анализ и оценка указанных, на первый взгляд сугубо теоретических, аспектов договорного регулирования играет важную роль на практике: от того, «каким» является соглашение, зависит состав норм законодательства, которые применяются к отдельным аспектам отношений, не урегулированным условиями соглашений. Например, могут ли для регулирования отношений, возникающих между управляющей компанией и резидентом ТОР на основании соглашения об осуществлении деятельности на указанной территории, применяться нормы раздела III ГК РФ? Ответ на данный вопрос не столь очевиден, как может показаться на первый взгляд.

Для достижения цели, заявленной выше, необходимо решить следующие задачи:

- определить общие характеристики договора как межотраслевого правового явления;
- на основе классификаций договоров выявить специфические признаки, присущие отдельным видам договоров;
- проанализировать точки зрения ученых, высказанные на предмет юридической природы соглашений об осуществлении деятельности на территориях с особыми административно-правовыми режимами осуществления предпринимательской деятельности;
- проанализировать нормы законодательства о ТОР и положения соглашений, которые заключаются и исполняются участниками отношений, регулируемых указанным законодательством.

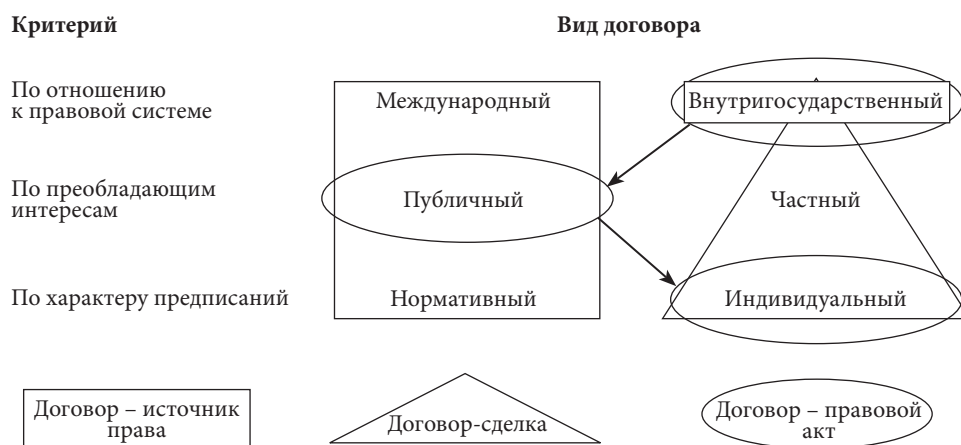
Термин «договор» употребляется в юридической науке в четырех основных значениях: 1) договор – источник права; 2) договор – юридический факт; 3) договор – правоотношение, 4) договор – документ. В первом случае под договором понимается объективная форма выражения правовых норм, созданных посредством так называемого «согласительного правотворчества». Таковы, в частности, международные договоры, а также ряд внутригосударственных договоров, например, договоры о разграничении предметов ведения и полномочий между органами государственной власти федерального и регионального уровней. Во втором случае термин «договор» служит для обозначения правомерного действия субъектов права; юридического факта, порождающего правовые последствия. В гражданском праве «договор» как юридический факт является синонимом «двух- и многосторонней сделки». В третьем случае договор – это само правоотношение, возникающее из договора – юридического факта. Именно в этом значении термин «договор» применяется во второй части Гражданского кодекса РФ для обозначения отдельных видов договорных обязательств. И, наконец, в четвертом случае под договором понимается юридический документ: объективная форма выражения условий, согласованных сторонами.

Поскольку договор как правовое явление выходит за рамки какой-либо одной отрасли права, в общей теории права предпринимаются попытки сформулировать «над-отраслевое» определение категории «договор». Договор – это «совместный правовой акт, оформляющий выражение обособленных согласованных автономных волеизъявлений двух или нескольких формально равных субъектов права, устанавливающий условия, исполнение которых предполагается обязательным» [6, с. 343]. Признаки договора, присущие ему независимо от отраслевой принадлежности, определяются следующим образом: «обособленность волеизъявлений субъектов договорных отношений; автономия их волеизъявления; формальное равенство субъектов» и «предполагаемое обязательное исполнение

субъектами условий договора» [6, с. 344]; «добровольность заключения, т. е. свободное волеизъявление; равенство сторон как партнеров; согласие сторон по всем существенным аспектам договора; эквивалентный, чаще всего возмездный характер; взаимная ответственность сторон за невыполнение или ненадлежащее исполнение принятых обязательств; законодательное обеспечение договоров, придающее им юридическую силу» [11, с. 278]. Указанные выше определения и перечень признаков относятся к второму значению термина «договор», характеризуют его как юридический факт – основание возникновения прав и обязанностей его участников.

Кроме того, в общей теории права выделяют ряд универсальных категорий, присущих договорному регулированию и договорам независимо от их отраслевой принадлежности. К таким категориям относятся: стороны договора, предмет договора, основные (существенные, базовые) условия договора [6, с. 347–348, 357].

В результате обобщения общетеоретических классификаций договоров можно выделить следующие виды договоров (см. рисунок).



Классификационные критерии и виды договоров

Рисунок наглядно демонстрирует три ключевые разновидности договоров: 1) договор – источник права (международный / внутригосударственный, публично-правовой, нормативный); 2) договор-сделка (внутригосударственный, частноправовой, индивидуальный); 3) договор – правовой акт (внутригосударственный, публично-правовой, индивидуальный). Именно третья разновидность договоров образует, по мнению автора данной работы, так называемые публичные или публично-правовые договоры. Эти договоры являются проявлением согласительного регулирования публично-правовых отношений; регулирования, которое дополняет традиционные административно-правовые средства юридического воздействия

на отношения, основанные на принципе «власти и подчинения». Эти договоры характеризуются следующими специфическими признаками: хотя бы одна из сторон – субъект публично-правовых отношений, наделенный властными полномочиями; предметом выступают вопросы властвования, управления и саморегулирования, допускающие не общеправовую, а договорную форму регулирования; наличие специфических обязанностей и способов их обеспеченности [11, с. 279–280].

Отличие публично-правовых договоров от договоров – источников права заключается в том, что содержание первых образуют индивидуальные предписания, обращенные к конкретным лицам, рассчитанные на разовое исполнение; содержание вторых – правовые нормы, т. е. правила поведения, обращенные к неопределенному кругу лиц и рассчитанные на многократное применение. Основное отличие частноправовых договоров от публично-правовых проводится по предмету. Для первых предметом является благо (объект гражданских прав), по поводу которого стороны вступают в отношения; предметом вторых – взаимодействие сторон в ходе выполнения определенных мероприятий.

Теперь проанализируем точки зрения ученых юристов, высказанные по поводу юридической природы соглашений между управляющими компаниями и субъектами предпринимательской деятельности, действующими в качестве резидентов территорий с особыми административно-правовыми режимами осуществления предпринимательской деятельности. Поскольку специальные исследования, посвященные юридической природе соглашений с резидентами ТОР, в науке гражданского и предпринимательского права еще не проводились, проанализируем точки зрения исследователей на предмет юридической природы соглашений с резидентами особых экономических зон (ОЭЗ), которые наиболее близки к соглашениям, являющимся объектом исследования в данной работе. Они сходны по субъектному составу, предмету и содержанию.

В науке высказано две точки зрения по поводу юридической природы соглашений с резидентами ОЭЗ. Одни исследователи считают, что эти соглашения являются публично-правовыми [9]; другая группа ученых обосновывает гражданско-правовую природу соглашений с резидентами [1; 4; 5]. Аргументы в пользу публично-правовой природы анализируемых соглашений сводятся к следующему: одной из сторон соглашения выступает лицо публичного права, принимающее на себя обязанности, «носителем которых не может быть иной субъект права»; несмотря на то что соглашение заключают автономные субъекты, принцип равенства в данном случае применим быть не может, поскольку, заключая данное соглашение, государство преследует реализацию общественного, а не частного интереса [9, с. 7–8].



Частноправовая природа соглашений с резидентами ОЭЗ обосновывается тем, что вступление в договорные отношения осуществляется добровольно каждой из будущих сторон такого соглашения; заключая соглашение, потенциальные контрагенты совместно согласовывают его условия; резидент, как и лицо публичного права, обладает равными возможностями изменять условия соглашения; расторжение соглашения возможно по соглашению сторон, а также по требованию каждой из них в судебном порядке в случае существенного нарушения условий соглашения контрагентом [4, с. 15–16; 5]. С оригинальным обоснованием гражданско-правовой природы соглашений с резидентами ОЭЗ выступил А. В. Андреев, утверждающий, что исполнение резидентом и лицом публичного права всех обязанностей, возникающих в связи с заключением и исполнением соглашения об осуществлении деятельности в качестве резидента ОЭЗ, в том числе обеспечение предоставления льгот для резидента и даже уплата налогов, являются предпринимательской деятельностью [1].

Вместе с тем оба автора признают, что в соглашениях об осуществлении деятельности в ОЭЗ присутствуют определенные элементы, свойственные публично-правовым договорам, в частности, направленность на достижение общегосударственных и общественных целей: соглашение – это «инструмент достижения законодательно установленных перед ОЭЗ целей по развитию экономики страны» [1]; «исследуемое соглашение соответствует ряду признаков соглашений о государственно-частном партнерстве» [4, с. 17–18].

Опираясь на вышеизложенные общетеоретические положения о договоре, с учетом приведенных точек зрения о юридической природе соглашений об осуществлении деятельности на территориях с особыми административно-правовыми режимами осуществления предпринимательской деятельности, проанализируем нормы ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ» (далее – Закон о ТОР) [8], а также условия примерной формы соглашения об осуществлении деятельности на территории опережающего социально-экономического развития, утвержденной приказом Минвостокразвития РФ от 27.02.2015 № 22 (далее – Примерная форма) [7].

Исходя из содержания ст. 14 Закона о ТОР соглашение об осуществлении деятельности на территории опережающего социально-экономического развития (далее – Соглашение) можно определить следующим образом: это соглашение, по которому резидент в течение срока его действия обязуется осуществлять деятельность, предусмотренную соглашением, и осуществить инвестиции, в том числе капитальные вложения, в объеме и в сроки, которые предусмотрены соглашением, а управляющая компания обязуется осуществлять полномочия, предусмотренные Законом

о ТОР, в том числе предоставить резиденту в собственность или аренду земельный участок.

Сторонами Соглашения являются управляющая компания, осуществляющая функции по управлению ТОР, – акционерное общество, 100 % акций которого принадлежат Российской Федерации в лице Минвостокразвития РФ, и потенциальный резидент – коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, подавшие заявку на присвоение статуса резидента ТОР, по которой состоялось положительное решение. Обратим внимание: рассмотрение заявок и бизнес-планов, по результатам анализа и оценки которых принимается решение о присвоении статуса резидента и о заключении Соглашения, осуществляет управляющая компания. Только после принятия такого решения управляющая компания направляет заявителю проект Соглашения.

В качестве предмета Соглашения между управляющей компанией и резидентом в Примерной форме указывается деятельность, осуществляемая сторонами: у резидента – экономическая деятельность, указанная в заявке на присвоение статуса резидента, у управляющей компании – полномочия, предусмотренные Законом о ТОР (п. 1.1 Примерной формы).

В состав обязательных условий, которые должны содержаться в Соглашении согласно ст. 14 Закона о ТОР, входят вид экономической деятельности, осуществляемый резидентом; срок действия Соглашения; условие о предоставлении резиденту земельного участка и/или иного имущества на основании отдельного договора; условие о доле иностранных работников, привлекаемых резидентом. В соответствии с ч. 4 ст. 14 Закона о ТОР Соглашение может содержать иные условия.

В развитие положений ст. 14 Закона о ТОР Примерная форма предусматривает иные обязанности сторон: условие о сроках и порядке представления резидентом проектной документации на объект капитального строительства в управляющую компанию для одобрения (пункты 3.3.4; 4.3), запрет на передачу прав и обязанностей по Соглашению третьему лицу (п. 3.3.5), условия о предоставлении информации и оказании содействия Минвостокразвития РФ, которое в силу п. 5 ст. 7 Закона о ТОР обязано осуществлять контроль за исполнением резидентом условий Соглашения (пункты 3.3.6; 3.3.7), запрет на осуществление предпринимательской деятельности в границах ТОР после прекращения статуса резидента (п. 3.3.8). Что же касается дополнительных обязанностей управляющей компании, Примерная форма дублирует ряд норм Закона о ТОР о ее функциях и полномочиях (например, пункты 3.1.4; 3.1.5 и др.).

Можно ли, опираясь на обзор норм Закона о ТОР и условий Соглашения о сторонах, предмете и основных условиях Соглашения, сделать вывод о его гражданско-правовой природе? По мнению автора, нельзя. Во-первых,

несмотря на то что управляющая компания является коммерческой организацией, ее деятельность невозможно квалифицировать как предпринимательскую. В соответствии с п. 5 ст. 2 Закона о ТОР «управляющая компания – акционерное общество, которое определено Правительством РФ в целях осуществления функций по управлению территорией опережающего социально-экономического развития». Иными словами, управляющая компания является публично-правовым инструментом реализации государственной политики в области социально-экономического развития. Управляющая компания в контексте решения задач государства выполняет функции, которые не могут быть реализованы ни государственными органами, ни государственными учреждениями в силу специфики их правосубъектности.

Во-вторых, предметом соглашения не является объект гражданских прав (материальное или нематериальное благо), по поводу которого стороны вступают в договорные отношения. Предметом Соглашения фактически является взаимодействие сторон, в ходе которого достигаются определенные социально-экономические результаты: создание производственных объектов, создание новых рабочих мест, увеличение размера налоговых отчислений в бюджеты различных уровней. Кстати, одним из обстоятельств, которое квалифицируется в качестве «существенного нарушения условий соглашения» и является основанием для его расторжения, названо «недостижение Резидентом более чем на \_\_% показателей по объему налоговых отчислений в бюджеты всех уровней» (пп. 5 п. 5.1.1 Примерной формы). Совершенно очевидно, что указанное обстоятельство не может являться основанием для расторжения гражданско-правового договора.

В-третьих, большинство обязательных в силу Закона о ТОР условий Соглашения представляют собой количественные и качественные характеристики инвестиционного проекта, который реализует резидент. Условия Соглашения, возлагающие на управляющую компанию обязанности, представляют собой ни что иное, как дублирование норм Закона о ТОР, которые устанавливают функции управляющей компании как субъекта, наделенного полномочиями по управлению территориями опережающего социально-экономического развития. В связи с этим отдельного внимания заслуживает содержание пунктов 3.3.6 и 3.3.7 Примерной формы, в силу которых резидент обязан предоставлять в Минвостокразвития РФ информацию, а также обеспечивать доступ представителей Минвостокразвития РФ к объектам инфраструктуры территории, которые создаются и эксплуатируются резидентом, для осуществления контроля над соблюдением резидентом условий Соглашения. Таким образом, Соглашение между управляющей компанией и резидентом, помимо прочего, создает обязанности резидента в отношении Минвостокразвития РФ, которое стороной

Соглашения не является, зато в силу пунктов 5 и 6 ст. 7 Закона о ТОР наделено полномочиями (т. е. вправе и обязано) осуществлять контроль за деятельностью управляющей компании и за соблюдением резидентом условий соглашения об осуществлении деятельности. Подобная юридическая конструкция также не характерна для гражданско-правовых договоров.

Еще один аргумент, подтверждающий позицию автора на предмет юридической природы соглашений об осуществлении деятельности, основан на анализе целей соглашений. Целью гражданско-правового договора как сделки является порождение, изменение, прекращение гражданских прав и обязанностей. Это могут быть вещные права в отношении движимого или недвижимого имущества или обязательственные права участников договорного обязательства. В нашем же случае гражданские права у резидента и управляющей компании не возникают; Соглашение не порождает ни договорных обязательств, ни вещных прав у сторон.

Права и обязанности, возникающие у сторон Соглашения, лежат не в гражданско-правовой, а в административно-правовой плоскости: после заключения Соглашения коммерческая организация или индивидуальный предприниматель приобретает статус резидента и, соответственно, права на применение к ним мер государственной поддержки, а также обязанность реализовать инвестиционный проект в соответствии с параметрами, зафиксированными в заявке и бизнес-плане, а управляющая компания (и Минвостокразвития РФ) – обязаны выполнять свои функции и властные полномочия по обеспечению предоставления резиденту налоговых, таможенных и иных льгот и преференций, по оказанию резиденту иного содействия в реализации им инвестиционного проекта, и вправе контролировать деятельность резидента.

Аргументы в обоснование гражданско-правовой природы соглашений с резидентами, изложенные в работах вышеуказанных авторов, не выдерживают проверку. Деятельность управляющей компании не является предпринимательской по прямому указанию Закона о ТОР. Совместное согласование условий соглашений не проводится, более того именно управляющая компания по результатам анализа и оценки заявки и бизнес-плана предпринимателя принимает решение, заключать с заявителем соглашение или нет. Возможность расторгнуть договор вследствие «существенного нарушения условий договора», а равным образом использование в текстах соглашений терминов, категорий и конструкций, сходных с аналогичными гражданско-правовыми терминами, категориями и конструкциями, не делает соглашение гражданско-правовым, на что уже обращалось внимание в научной литературе [2, с. 28].

Таким образом, соглашение об осуществлении деятельности на территории опережающего социально-экономического развития не является

гражданско-правовым договором, т. е. двухсторонней сделкой, порождающей гражданско-правовые последствия. В сфере публичного права индивидуальный договор (соглашение) приобретает свойства другого юридического факта – административного акта, который является разновидностью акта применения права. Акт применения права представляет собой результат правоприменительного процесса: «это правовые акты компетентного органа или должностного лица, изданные на основании установленных фактов и норм права, определяющие права, обязанности или меру юридической ответственности конкретных лиц» [10, с. 250]. Подобно тому, как нормативный публично-правовой договор является результатом «согласительного правотворчества», индивидуальный публично-правовой договор является результатом «согласительного правоприменения», в которое вовлекаются не только лица публичного права, наделенные властными полномочиями, но и иные субъекты, деятельность которых может быть направлена на решение задач общества и государства. Указанный вывод соответствует точкам зрения ученых, исследующих публично-правовые и общетеоретические аспекты договорного регулирования общественных отношений [6, с. 341; 11, с. 280].

Практическим выводом, следующим из анализа и оценки юридической природы соглашений об осуществлении деятельности на территориях опережающего социально-экономического развития, является невозможность субсидиарного применения для регулирования отношений, возникающих в связи с заключением, исполнением и прекращением данных соглашений норм гражданского законодательства. Данные соглашения не подпадают под действие норм о сделках (гл. 9 ГК РФ), а также об обязательствах и договорах (главы 21–29 ГК РФ). Такой вывод соответствует общему подходу к разграничению сфер действия норм гражданского права, с одной стороны, и норм публично-правовых отраслей, с другой: «к имущественным отношениям, основанным на административном или ином властном подчинении одной стороны другой, в том числе к налоговым и другим финансовым и административным отношениям, гражданское законодательство не применяется, если иное не предусмотрено законодательством» [3]. Законодательство о территориях опережающего социально-экономического развития «иное» не предусматривает.

В целом, выводы о юридической природе соглашений с резидентами и о применимом законодательстве, сделанные автором в данной работе, следует принимать во внимание при разрешении спорных ситуаций, которые могут возникнуть между управляющей компанией и резидентами ТОР.

*Список литературы*

1. Андреев А. В. Свобода сторон при заключении соглашения об осуществлении деятельности в особой экономической зоне // Юрист. 2015. № 21. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга первая: общие положения. М.: Статут, 2000. 848 с.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): федер. закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 28.03.2017). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Громова Е. А. Соглашение об осуществлении технико-внедренческой деятельности: автореф. ... дисс. канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2014. 26 с.
5. Громова Е. А. Соглашение об осуществлении технико-внедренческой деятельности – гражданско-правовой договор // Администратор суда. 2014. № 2. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Общая теория государства и права. Академический курс: в 3 т. / отв. ред. М. Н. Марченко. М.: Норма, 2007. Т. 2. 816 с.
7. Об утверждении примерной формы соглашения об осуществлении деятельности на территории опережающего социально-экономического развития: приказ Минвостокразвития России от 27.02.2015 № 22. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации: федер. закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Серебрякова Е. Е. Техничко-внедренческие особые экономические зоны: правовые аспекты создания и функционирования: автореф. ... дисс. канд. юрид. наук. СПб., 2011. 28 с.
10. Теория государства и права: учебник / отв. ред. В. Д. Перевалов. М.: Норма, 2017. 496 с.
11. Тихомиров Ю. А. Современное публичное право: монографический учебник. М.: Эксмо, 2008. 448 с.

© Варавенко В. Е., 2017

© Varavenko V. E., 2017

*Для цитирования:*

Варавенко В. Е. Договорное регулирование отношений в сфере создания и функционирования территорий опережающего социально-экономического развития: соглашения об осуществлении деятельности // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 67–78.

И. В. ГОНЧАРУК\*

## Современные проблемы государственного регулирования торговли лесом и лесоматериалами в Российской Федерации

Анализируется влияние мер государственного регулирования на торговлю лесом и лесоматериалами на основе данных по экспорту России за 2006–2016 гг.; дается оценка эффективности тарифной политики и Единой государственной автоматизированной системы (ЕГАИС). Обобщены предложенные направления деятельности, способствующей расширению внутреннего рынка лесопроизводства и улучшению ситуации в отрасли в целом.

**Ключевые слова:** динамика внешней торговли лесом и лесоматериалами, тарифная политика, Единая государственная автоматизированная система (ЕГАИС).

I. V. GONCHARUK

### Contemporary Problems of Government Regulation of Trade in Timber and Timber Products in the Russian Federation

The article analyses the influence of government regulatory measures on timber trade and timber products on the basis of data on Russia's exports for 2006–2016, as well as gives the evaluation of the effectiveness of the tariff policy and the Unified State Automated Information System (EGAIS). The author generalizes the proposed activities which contribute to expanding the domestic market of timber products and improving the situation in the industry as a whole.

**Keywords:** dynamics of the foreign trade in timber and timber products, tariff policy, Unified State Automated Information System (EGAIS).

Российская Федерация располагает почти четвертью мировых запасов древесины,

ГОНЧАРУК Ирина Владимировна – кандидат географических наук, доцент кафедры таможенного дела. [goncharuk.irina@vfrta.ru](mailto:goncharuk.irina@vfrta.ru).

GONCHARUK I. V. – Candidate of Geographic Sciences, assistant professor at the Department of Customs.

\* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 V, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034.

однако ее место на бурно развивающемся мировом рынке лесопродукции не соответствует имеющемуся потенциалу. Наша страна является крупнейшим мировым поставщиком необработанной древесины, в 2006 г. ее доля составляла 44 % мировой торговли. На протяжении последнего десятилетия отмечается сокращение российского экспорта круглого леса, в 2015 г. Россия уже занимает третье место с долей 15 %, уступив первенство Новой Зеландии и США [9]. Намного скромнее положение России в торговле продукцией углубленной переработки, например, в мировой торговле лесобумажной продукцией ее доля составляет лишь 4 % [8].

Несмотря на наличие лесных запасов, в экономике страны на долю лесопромышленного комплекса (ЛПК) приходится лишь 1,2 % ВВП России, 4 % выпуска промышленной продукции и немногим более 4 % валютной выручки от экспорта. С начала 1990-х гг. отрасль, ранее работавшая на внутренний рынок, почти полностью переориентировалась на внешний; сейчас внутреннее потребление составляет не более 10 % всей продукции ЛПК. Сложившаяся в стране система производства лесопродукции определяет низкую эффективность экспортной деятельности. Слабое использование технологий глубокой переработки сырья, низкий процент производства и использования отходов снижают эффективность экспорта и не обеспечивают более значительного притока валютных средств. Это отражает динамика российского экспорта основных видов лесной продукции за последнее десятилетие (табл. 1).

Таблица 1

### Динамика экспорта основных видов лесной продукции из России

Вид продукции	Год										
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Лесоматериалы необработанные, млн м <sup>3</sup>	49,8	51,1	36,8	21,7	21,2	21,2	17,0	16,9	16,7	17,2	20,1
Пиломатериалы, млн м <sup>3</sup>	16,7	17,2	15,4	16,2	17,7	18,5	18,7	18,9	18,6	19,0	16,2
Фанера клееная, тыс. м <sup>3</sup>	1 477	1 493	1 326,4	1 325,2	1 511,9	1 516,8	1 527,3	1 544,4	1 560,2	1 520,1	2 460,0
Целлюлоза, тыс. т	1 733,1	1 797,9	1 921,1	1 582,3	1 984,0	1 921,0	2 068,5	2 088,3	2 095,7	2 114,6	2 147,0
Бумага и картон, тыс. т	2 545,5	2 469,9	2 737,3	2 595,5	2 578,1	2 519,2	2 540	2 532,9	2 540,6	2 566,1	1 062,8

Основными товарными группами в экспорте лесной продукции являются необработанные лесоматериалы и пиломатериалы. С 2008 г. наблюдается сокращение поставок круглого леса в основном за счет сокращения экспорта в Китай, на рынок которого поступает половина всего



российского экспорта. В 2006 г. 60 % китайского импорта древесины обеспечивалось Россией, на начало 2016 г. эта доля сократилась до 29 %. Рост российского экспорта в 2016 г. обусловлен увеличением поставок в Китай, что было определено конкурентными ценами российских лесозэкспортеров вследствие снижения курса рубля к американскому доллару и юаню [1].

Несмотря на всю важность развития ЛПК и деятельности в области торговли лесом и лесоматериалами, государственное регулирование в данной сфере имеет ряд существенных проблем и недостатков. Экономисты, анализирующие причины деградации лесоперерабатывающего сектора экономики России, обычно выделяют следующие проблемы государственного регулирования [5–7]:

- неэффективная таможенно-тарифная политика;
- незаконные рубки и нелегальный оборот древесины;
- недостаточно развитое отечественное производство по переработке древесины.

Первая проблема государственного регулирования деятельности в области торговли лесом и лесоматериалами – неэффективная таможенно-тарифная политика. Главной задачей тарифной политики, поставленной российским правительством, было изменение структуры экспорта в сторону увеличения доли продуктов более глубокой переработки. В целях преодоления тенденции сырьевого экспорта и развития переработки древесины внутри страны Правительством РФ 5 февраля 2007 г. было принято постановление о поэтапном повышении экспортных пошлин на необработанную древесину. Изменения не коснулись только лесоматериалов из березы диаметром менее 15 см. В 1999–2006 гг. экспортные пошлины на круглый лес составляли 6,5 % (но не менее 2,5 евро за м<sup>3</sup> деловой древесины), с 1 июля 2007 г. они поднялись до 20 % и 10 евро, соответственно, с 1 апреля 2008 г. – 25 % и 15 евро. В 2009 г. они должны были достичь 80 %, а это уровень практически заградительной пошлины. Для развития лесопереработки и стимулирования экспорта продукции одновременно были отменены экспортные пошлины на большинство видов продукции лесопереработки и импорт лесоперерабатывающих станков и оборудования. Начало мирового финансового кризиса и угрожающие требования основного импортера – Финляндии, заставили правительство отодвинуть сроки введения заградительной пошлины и впоследствии остановить рост пошлин на уровне 25 %, не доведя до заградительного уровня.

Поэтапным повышением экспортных пошлин на круглый лес правительство предполагало сократить вывоз сырья и стимулировать переработку древесины внутри страны. Действительно, в 2007–2009 гг. удельный вес круглого леса в объеме экспорта продукции отрасли снизился с 34,7 % в 2007 г. до 32,0 % в 2008 г. и 23,2 % в 2009 г.

Повышение экспортной таможенной пошлины на круглый лес привело к снижению конкурентоспособности российских компаний-экспортеров на мировых рынках из-за высоких цен на продукцию. Многие иностранные импортеры, в частности Китай, переориентировали свои закупки на новых поставщиков, на мировом рынке необработанной древесины Россию стали теснить конкуренты, прежде всего США и Канада. Сокращение экспорта круглого леса не компенсировалось, как ожидалось, увеличением притока в РФ иностранных капиталовложений в производство готовых изделий из древесины, хотя здесь еще сказалось влияние мирового финансового кризиса.

Таким образом, идея стимулировать приток иностранных инвестиций в производство изделий деревообработки на российской территории и их экспорт из РФ при помощи тарифного ограничения экспорта необработанного сортиментного круглого леса не была реализована.

Вторая проблема государственного регулирования торговли лесом и лесоматериалами – незаконные рубки и нелегальный оборот древесины.

Одновременно с сокращением экспорта проявились другие побочные негативные эффекты увеличения ставки экспортной пошлины. Отечественная деревообрабатывающая промышленность не смогла обеспечить переработку увеличившегося предложения круглого леса на внутреннем рынке, что привело к понижению цен на этот товар, ухудшению финансового состояния предприятий лесозаготовительного сектора и, как следствие, – к увеличению объемов леса, вырубленного и вывезенного с территории РФ контрабандным путем [7].

Внешняя торговля лесом и лесоматериалами входит в состав самых криминогенных сфер внешнеэкономической деятельности. Невзирая на реализуемые правительством меры по пресечению нелегального оборота древесины, не снижаются объемы теневой части лесопромышленного комплекса. Незаконная рубка является одной из наиболее актуальных проблем отечественной лесной промышленности, на ее долю приходится от 10 до 35 % всего объема лесозаготовок, а в некоторых регионах России объемы нелегальной заготовки древесины или древесины с сомнительным происхождением, не подтвержденным официальной документацией, составляют до 50 %. Наиболее остра эта проблема для приграничных районов Восточной Сибири и Дальневосточного федерального округа, где основным потребителем такой древесины является Китай.

Незаконные рубки леса и наличие нелегального оборота заготовленной древесины приносят большой ущерб отечественной экономике, приводят к ухудшению имиджа всей лесной промышленности России.

В последние годы был принят ряд мер, направленных на усиление контроля в этой сфере. В Евросоюзе с марта 2013 г. вступил в силу

регламент, согласно которому без документов, подтверждающих законность заготовки и переработки древесины, на западных рынках продать ее будет невозможно. 28 декабря 2013 г. федеральным законом № 415-ФЗ в Лесной кодекс Российской Федерации были внесены значительные поправки, которые должны учитывать все сделки по изменению прав собственности на древесину и переход права собственности – главным образом сделки по ее покупке и продаже [4]. Закон направлен в первую очередь против незаконных рубок лесных насаждений. С 1 февраля 2014 г. вступили в силу положения о Единой государственной автоматизированной системе (ЕГАИС), учитывающей древесину и сделки с ней. В систему включены права пользования лесными участками и декларации о сделках, что позволяет контролировать путь древесины с лесного участка до места переработки или экспорта. С 1 января 2015 г. обязательным является проведение учета всей срубленной древесины, при поставках за рубеж необходима поштучная маркировка древесины более ценных пород (дуба, бука и ясеня). Со второго полугодия 2015 г. все продавцы и покупатели древесины обязаны декларировать свои сделки с древесиной.

Предварительная оценка эффективности принятых постановлений была проведена в Докладе о состоянии и использовании лесов Российской Федерации за 2015 год (отчет Минприроды России) [6]. Объем древесины, заготовленной в результате незаконных рубок, выявленный в лесах, расположенных на землях лесного фонда, в 2015 г. составил 1,2 млн м<sup>3</sup>, общее число нарушений лесного законодательства в 2015 г. составило 48,7 тыс. случаев, сумма причиненного ущерба – 11 874 млн руб. В докладе были отмечены положительные сдвиги в оценке динамики незаконной рубки леса с введением ЕГАИС (табл. 2).

Таблица 2

#### Динамика незаконной рубки лесных насаждений в Российской Федерации

Показатель	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Объем, тыс. м <sup>3</sup>	1 054	1 082	1 308	1 208
Ущерб, млн руб.	20 442	18 916	18 433	17 089

В 2015 г. впервые с 2012 г. благодаря введению ЕГАИС удалось достичь снижения объема незаконных рубок лесных насаждений на 8 % и сократить ущерб на 20 %. Также сделан вывод, что уровень нелегальности рубок леса в 10 % будет достигнут только через 34 года [6].

Оптимизм государственных органов не разделяют общественные организации, такие как Лесной форум Гринпис России (<http://www.forestforum.ru/>), эксперты которого ранее не раз критиковали проект принятого закона, основанного на заниженных оценках объемов нелегальных

рубков леса – немногим более 1 млн м<sup>3</sup> (табл. 2). По данным Лесного форума Гринпис России неучтенная заготовка древесины в России составляет примерно 20 % общего объема, что соответствует примерно 35–65 млн м<sup>3</sup> в год. Даже в отчете Минприроды России сделан вывод, что «достоверных данных по незаконным рубкам нет» [6].

В практике лесозаготовителей технологии легализации незаконно заготовленного леса еще до его вовлечения в официальный оборот и до проверки соответствия декларациям о сделках давно отработаны, а также не налажен учет лесопользования, и ресурсы предоставляются лесопользователям в примерном количестве и в объемах расчетной лесосеки, поэтому любые объемы незаконно заготовленного леса можно легализовать и скрыть в общем обороте древесины. В связи с этим, по мнению экспертов Лесного форума Гринпис России, борьбе с незаконными рубками федеральный закон от 28.12.2013 № 415-ФЗ и ЕГАИС в настоящее время практически никак не помогут.

Третья проблема государственного регулирования в области торговли лесом и лесоматериалами заключается в недостаточном развитии отечественного производства по переработке древесины. Повышение пошлин на вывоз круглого леса спровоцировало не увеличение в экспорте доли древесины более углубленной переработки, а массовую переработку леса в технологическую щепу и ее последующий экспорт.

Российский ЛПК практически полностью ориентирован на мировой рынок, уровень потребления пиломатериалов в России не доходит до 10 % объема их производства. У ведущих лесных государств – США, Канады, стран Евросоюза – основой развития лесной отрасли является внутреннее потребление, экспорт составляет не более 30 % произведенной продукции. России необходимо создавать внутренний рынок пиломатериалов. Для этого, по мнению специалистов [3; 7; 8], необходимо обратить внимание на следующие направления, способствующие расширению внутреннего рынка лесопродукции.

Одним из направлений выступает развитие деревянного домостроения, которое в любой стране является главным потребителем пиломатериалов и любой другой продукции из стволовой древесины. Потребность в жилье для населения нашей страны составляет 1,5 млрд м<sup>2</sup>, специалисты предлагают частично переориентировать строительную отрасль на деревянное домостроение [3]. Массовое деревянное строительство – это современное и технологичное производство, основанное на использовании CLT-панелей (плит большого размера, состоящих из поперечно склеенной древесины). Такие технологии позволяют строить многоэтажные деревянные дома не только в 3 этажа, согласно СНИПам, разработанным в 60-х годах XX в. и нуждающимся в изменении. Дебаты и консультации по этому

вопросу уже идут, и мы уверены, что его решение – дело времени. Потому что здравый смысл нам всем подсказывает, что массовое деревянное строительство – это современно и очень технологично.

Развитию массового деревянного домостроения препятствует низкий уровень доходов россиян, и государство может оказать поддержку лесной отрасли, предоставив на деревянное домостроение не менее 30 % средств, выделяемых на строительство или покупку жилья для отдельных категорий граждан. Законодательное принятие нормы, согласно которой порядка 20–25 % жилья сдавалось бы в деревянном исполнении по современным технологиям, позволило бы увеличить объемы потребления пиломатериалов в несколько раз. Такой механизм смог бы привести к формированию внутренней потребности в пиломатериалах. Низкий уровень доходов населения можно было бы компенсировать государственным субсидированием процентных ставок по ипотечным кредитам, полученным на покупку или строительство деревянного дома, а также принятием льгот по налогу на недвижимость на индивидуальные дома в деревянном исполнении. Государственная программа расширения внутреннего спроса на деревянное домостроение смогла бы изменить структуру внутреннего потребления продукции лесного комплекса.

Другой подход к решению проблемы расширения внутреннего рынка пиломатериалов – целевое использование древесных отходов. В ЛПК России ежегодно формируется 68–79 млн кубометров отходов, из которых в переработку идут не более 40–46 %, в то время как в развитых странах мира переработке подвергается до 96 % всех отходов. Изготовление топливных гранул (пеллетов) и брикетов смогло бы решить проблему утилизации отходов лесной промышленности. Пеллеты – это топливо, которое изготавливается из древесных отходов (сухих опилок и стружки) под высоким давлением без добавления химических связующих, они абсолютно безопасны и экологичны. Топливные брикеты, которые называются евродровами, имеют плотность вдвое выше, а тепла дают в три-четыре раза больше, чем обычные дрова, их теплотворность практически равна теплотворности каменного угля, в процессе горения они выделяют значительно меньше серных соединений.

Подобное производство, которое начало активно развиваться при сокращении экспорта круглого леса и увеличении предложения на внутреннем рынке, сейчас ориентировано только на внешний рынок, поскольку в нашей стране для этих целей традиционно используются углеводороды – уголь, газ, мазут и даже в отдельных районах нефть. Для расширения использования биотоплива нужна государственная поддержка. В европейских странах государство стимулировало потребление: устанавливало нормы по использованию «зеленых» видов энергии и предоставляло

различные предпочтения покупателей. В большинстве государств ЕС выбор домохозяйствами пеллетов в качестве основного источника тепла стимулируется частичным возмещением затрат на приобретение специального оборудования для отопления и скидками на биотопливо. В России такие меры не только помогли бы расширить рынок сбыта продукции лесного комплекса, но и способствовали бы выбору более экологически чистого топлива и снижению потребления газа и нефти.

В зарубежной практике устанавливается обязательная норма по количеству вредных выбросов и применения экологически источников при производстве тепловой энергии. Используя этот подход в нашей стране, можно было бы внедрить применение биотоплива в промышленности и ЖКХ, хотя бы в тех регионах, где есть избыточные лесные ресурсы. В России сегодня на имеющихся мощностях ЛПК можно выпускать порядка 2–3 млн т гранул в год, но отсутствуют стимулы использования биотоплива. Субсидирование процентных ставок по кредитам, полученным на инвестиции в производство биотоплива из лесных ресурсов, снижение тарифов для предприятий, производящих электроэнергию из биотоплива, введение нулевых ставок таможенных пошлин на ввоз в страну необходимого оборудования способствовало бы расширению использования биотоплива и, соответственно, оказало поддержку развитию ЛПК [8].

Расширение внутреннего и внешнего рынка лесоматериалов должно идти за счет увеличения глубины переработки и производства более технологичной продукции [3]. Так, в России растет производство березовой фанеры, более качественной, чем фанера из хвой. Березовая фанера имеет очень прочную структуру, что позволяет использовать ее не только для упаковки, но и в строительстве и производстве мебели. Россия выпускает 70 % всей березовой фанеры в мире, это производство позволяет предприятиям получать высокую прибыль на внутреннем и внешнем рынке, и его развитие представляется очень перспективным.

Динамика развития национального и мирового лесопромышленного комплекса во многом зависит от совершенствования лесоперерабатывающих технологий и от производства товаров, заменяющих лесные материалы [2]. Продукция лесопромышленного комплекса конкурирует с другими недревесным товарам, стоимость которых часто ниже, а применение эффективнее, например, металлопластиковые окна, недревесные напольные покрытия и др. Древесные продукты конкурируют друг с другом, изделия из массива дерева заменяются композитными материалами. Например, в производстве мебели доминируют ДСтП и MDF, в сегменте строительных материалов – фанера и OSB, наибольшее распространение получают те товары, применение которых дешевле. В композитных материалах, изготовленных из смол и связующих, древесина является всего

лишь наполнителем. Она может быть самого низкого качества и, соответственно, низкой цены. Изделия, изготовленные из массива древесины, уже относятся к изделиям премиального сегмента рынка, это касается не только ценных пород дерева, но и традиционных, таких как сосна и ель. Необходимо расширять и стимулировать применение новых технологий в лесном комплексе, т. к. объем потребления древесных композитов давно превысил объем потребления массивной древесины.

Эксперты также прогнозируют, что на мировом рынке основной объем продукции сместится в сторону низкокачественной древесины с минимальной ценой. Преимуществом будут обладать страны, предлагающие древесное сырье по минимальной цене, зависящей от быстрого возобновления лесных ресурсов и небольших расстояний вывозки, что уменьшит инвестиции в лесную инфраструктуру и себестоимость выращивания, заготовки и транспортировки сырья.

Производство и экспорт продукции лесной промышленности зависит от множества факторов, как рыночных, так и административных, существенно различающихся по степени и характеру влияния. Оценить воздействие каждого из них на объем произведенной и экспортируемой продукции невозможно, т. к. эти факторы неизмеримы (налоговое и административное законодательство, таможенная политика, сертификация). Поэтому необходимо проводить качественную общественную экспертизу каждой законодательной меры.

Согласно Стратегии развития лесного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года, при инновационном варианте развития ЛПК должна быть осуществлена глубокая модернизация на основе технологического перевооружения предприятий ЛПК, позволяющая максимально обеспечить внутренний рынок продукцией собственного производства и укрепить позиции на внешнем рынке. Для реализации Стратегии необходимо использовать комплексный подход к совершенствованию государственной политики поддержки лесного комплекса.

#### *Список литературы*

1. Дмитриева Е. Тенденции экспортного рынка пиломатериалов в 2016 г. URL: [http://www.lesonline.ru/analytic/?cat\\_id=12&id=353201](http://www.lesonline.ru/analytic/?cat_id=12&id=353201) (дата обращения 15.07.2017).
2. Липский В. Тенденция развития мирового лесопромышленного комплекса и рынков лесных товаров // ЛесОнлайн.ру. 28.04.2017. URL: [http://www.lesonline.ru/news/?cat\\_id=13&id=351861](http://www.lesonline.ru/news/?cat_id=13&id=351861) (дата обращения 15.07.2017).
3. «Мы стремимся плясать не от леса, а от продукта»: интервью президента Segezha Group Камиля Закирова / Беседовала О. Мордюшенко // Коммерсант. 2017. 16 июля, № 106. С. 13. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3325280> (дата обращения 16.07.2017).

4. О внесении изменений в Лесной кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 28.12.2013 № 415-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. Писаренко А. И., Страхов В. В. Лесное хозяйство и лесной комплекс России на перепутье. URL: [http://www.priroda.ru/reviews/detail.php?ID=11454&SECTION\\_ID=](http://www.priroda.ru/reviews/detail.php?ID=11454&SECTION_ID=) (дата обращения 30.04.2017).

6. Природные ресурсы: эффективность и контроль. М.: Комитет Государственной Думы по природным ресурсам, собственности и земельным отношениям, 2017. URL: [http://www.komitet3-1.km.duma.gov.ru/upload/site49/document\\_news/000/264/228/doklad\\_postranichnyu.pdf](http://www.komitet3-1.km.duma.gov.ru/upload/site49/document_news/000/264/228/doklad_postranichnyu.pdf) (дата обращения 29.04.2017).

7. Соловьев Ю. П., Зайцева Ю. А. Экспорт лесной продукции: состояние и перспективы // Экономика природопользования. 2012. № 1. С. 124–133.

8. Чемоданова О. Доля России в мировой торговле лесобумажной продукцией составляет 4 % // Российские лесные вести. 2014. 24 нояб. URL: <http://www.wood.ru/ru/lonewsid-60296.html> (дата обращения 29.04.2017).

9. Экспорт круглого леса мировыми лидерами. URL: <http://www.lesonline.ru/n/3E27A> (дата обращения 30.04.2017).

© Гончарук И. В., 2017

© Goncharuk I. V., 2017

*Для цитирования:*

Гончарук И. В. Современные проблемы государственного регулирования торговли лесом и лесоматериалами в Российской Федерации // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 79–88.



## Антикварный рынок Китая и роль таможенных органов Китая в борьбе с контрабандой культурных ценностей

ЛЯПУСТИН

Сергей Николаевич – кандидат исторических наук, доцент, заведующий кафедрой таможенного дела. [lyapustin.sergej@vfrta.ru](mailto:lyapustin.sergej@vfrta.ru).

LYAPUSTIN S. N. – Docent, Candidate of Historical Sciences, head of the Department of Customs.

БАРЕЙ Наталья Сергеевна – кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин. [fpk\\_vf\\_rta@mail.ru](mailto:fpk_vf_rta@mail.ru).

BAREY N. S. – Candidate of Juridical Sciences, associate professor at the Department of Criminal Law.

В статье рассматриваются особенности китайского законодательства в области сохранения культурных ценностей, место и значение таможенных органов Китая в борьбе с контрабандой культурных ценностей.

*Ключевые слова:* Китай, таможня, культурные ценности, борьба с контрабандой.

S. N. LYAPUSTIN, N. S. BAREY

### Antiques Market in China and Role of the Chinese Customs Authorities in the Fight against Illegal Trafficking in Cultural Values

The article deals with the peculiarities of Chinese Law in the field of preservation of cultural values, the place and importance of the customs authorities of China in the fight against trafficking in cultural values.

*Keywords:* China, customs, cultural values, the fight against smuggling.

По данным Дальневосточного таможенного управления [9], соседство с Китаем оказывает серьезное влияние на антикварный рынок Дальнего Востока. Коллекционеры Поднебесной проявляют большой интерес к предметам старины Китая, России, стран Европы, но в первую очередь – к произведениям искусства и антиквариату Китая

---

\* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034.

\*\* Дальневосточный государственный университет путей сообщения. Социально-гуманитарный институт. 680021, г. Хабаровск, ул. Серышева, 47. Far Eastern State Transport University. Institute for Social Sciences and Humanities. 47, Serysheva street, 680021, Khabarovsk.

и, конечно, России как географически наиболее близкого рынка антиквариата. В последние годы практически все преступления и правонарушения, связанные с попытками незаконного вывоза культурных ценностей, пресечены дальневосточными таможнями на российско-китайской границе. Как правило, попытки незаконного вывоза предметов старины и искусства совершают физические лица, и в большей степени китайские граждане. Наиболее востребованными являются антикварные предметы китайского изобразительного и декоративно-прикладного искусства, предметы коллекционирования в области нумизматики, фалеристики, филателии, а также палеонтологические объекты. Китайские коллекционеры и инвесторы, вкладывающие средства в произведения искусства, предпочитают традиционную китайскую живопись, художественный фарфор и бронзу. Этически и эстетически китайские покупатели тяготеют к произведениям, связанным с культурой своей страны.

Последние пятнадцать лет в Китае наблюдается рост интереса населения к собирательству и коллекционированию предметов различных направлений искусства и антиквариата. Началом полноценного функционирования китайского рынка произведений искусств считается 2003 г. С этого времени стремительно возрастает спрос на работы китайских художников и мастеров декоративно-прикладного искусства на аукционах Европы, США и России, результатом чего становится появление многочисленных аукционных домов в материковой части Китая и Гонконге. Оборот на рынке современного китайского искусства с 2003 по 2010 г. вырос почти в 100 раз [2]. В последующие годы спрос на произведения китайского искусства не уменьшился. Как результат – во многих приграничных городах, а также Москве, Санкт-Петербурге и других часто посещаемых китайскими туристами городах России произошла переориентация антикварного рынка на китайского покупателя. В качестве примера можно привести информацию о появлении многочисленных объявлений на китайском языке в художественных салонах и антикварных магазинах на излюбленном туристами Арбате в Москве, Невском проспекте в Санкт-Петербурге, а также в антикварных салонах и лавках Хабаровска, Уссурийска, Владивостока. Как курьезный и в то же время заслуживающий внимания пример можно привести вывешенное на обувной мастерской, расположенной на улице Серышева в Хабаровске, объявление, гласящее, что хозяин (китаец) готов приобрести у местного населения старинные китайские вазы из фарфора.

В немалой степени росту спроса на произведения искусства в КНР содействуют публикуемые в средствах массовой информации статьи, а также проводимые, в том числе при поддержке государственных структур, различные телевизионные программы. Телевидение Китая предлагает свыше 20 программ по таким темам, как участие в торгах художественных

аукционов, идентификация культурных ценностей и реликвий, хранящихся дома и приобретенных во время туристических поездок, и др.

В 2006 г. в Китае стали праздновать специальный праздник «День китайского культурного наследия». Он отмечается во вторую субботу июня и ежегодно проходит под разными девизами. Несомненно, он служит целям привлечения большего внимания со стороны общественности и местных властей к важности охраны культурного наследия в Китае и, конечно, способствует росту интереса населения к различным произведениям искусства.

В то же время, как отмечают специалисты, китайский рынок произведений искусства обладает своеобразной спецификой – наличием большого количества подделок, производство которых, по оценкам экспертов, приобрело массовый характер [3]. История торговли поддельным антиквариатом в Китае насчитывает, по меньшей мере, полторы тысячи лет, и многие из этих подделок успели превратиться в ценный антиквариат: книги, монеты, бронза, фарфор и другие артефакты. Специалисты и коллекционеры, посещавшие антикварные рынки Китая, отмечают наличие широкого распространения имитаций под произведения искусства Древнего Китая. Многие якобы старые и ценные монеты, ордена, почтовые марки, изделия из фарфора и бронзы, предлагаемые в главных туристских городах, зачастую являются фальшивыми либо новоделами. Большинство произведений каллиграфии в Китае выполнены для туристов, не обладающих знаниями о критериях оценки китайского традиционного искусства.

Не случайно Министерство культуры КНР опубликовало заявление, согласно которому, начиная с 1 апреля 2017 г. в Китае ужесточаются правила торговли предметами искусства [1]. Принятые меры в первую очередь направлены на предотвращение нелегального вывоза и ввоза на территорию КНР предметов искусства. Газета «Сина синьвэнь» также сообщает, что согласно принятым поправкам в Закон КНР «Об охране памятников культуры» физические и юридические лица, выдающие подделки за подлинные предметы искусства, могут быть оштрафованы на сумму до 1 млн юаней в зависимости от нанесенного ими ущерба [1]. Коммерческие организации, ввозящие на территорию Китая контрафактные изделия искусства, также будут оштрафованы, а руководители данных организаций могут привлекаться к ответственности, вплоть до уголовного наказания. Как сообщает информационное агентство REGNUM, ссылающееся на данные китайской печати, китайским деятелям искусства запретили работать с сырьем и материалами животного и растительного происхождения, торговля которыми запрещена на территории КНР. Речь идет об изготовлении произведений декоративно-прикладного искусства из частей диких животных и дикорастущих растений, охраняемых китайским и международным законодательством, в частности СИТЕС [1].

Заметим, что китайское законодательство уделяет особое внимание вопросам сохранения культурных ценностей. Статья 22 Конституции Китайской Народной Республики гласит, что государство стимулирует развитие литературы и искусства, прессы, радио и телевидения, издательской и информационной деятельности, библиотек, музеев, культурных центров и других культурных учреждений, стоящих на службе народа и социализма, и оказывает поддержку массовым культурным мероприятиям. Государство стоит на защите объектов, представляющих культурную и историческую ценность, памятников культуры и реликвий, и других предметов, являющихся ценным историческим и культурным наследием Китая.

В 1970 г. государства – члены ООН подписали Конвенцию о мерах, направленных на запрещение и предупреждение незаконного ввоза, вывоза и передачи права собственности на культурные ценности, которая в целях обеспечения охраны культурных ценностей от незаконных ввоза, вывоза и передачи права собственности рекомендует создавать на территории стран, с учетом их условий, одну или несколько национальных служб охраны культурного наследия, если такие службы еще не созданы, обеспеченных квалифицированным персоналом в количестве, необходимом для того, чтобы осуществлять эффективным образом перечисленные ниже функции, а именно: «а) содействовать разработке проектов законодательных и регламентирующих текстов, обеспечивающих защиту культурного наследия и, в частности, пресечение незаконных ввоза, вывоза и передачи права собственности на важные культурные ценности; б) составлять и обновлять на базе национального охранного реестра перечень важных культурных ценностей, государственных и частных, вывоз которых означал бы значительное обеднение национального культурного наследия; в) содействовать развитию или созданию научных и технических учреждений (музеи, библиотеки, архивы, лаборатории, мастерские и т. д.), необходимых для сохранения и популяризации культурных ценностей; г) организовывать контроль за археологическими раскопками, обеспечивать сохранение «in situ» (на своем месте) определенных культурных ценностей и охранять некоторые районы, оставляемые для будущих археологических раскопок; д) устанавливать для заинтересованных лиц (хранителей, коллекционеров, антикваров и т. д.) правила, отвечающие этическим принципам, сформулированным в настоящей Конвенции, и следить за соблюдением этих правил; е) осуществлять воспитательную деятельность с целью пробуждения и укрепления уважения к культурному достоянию всех государств и популяризации положений настоящей Конвенции; ж) следить за тем, чтобы любому случаю исчезновения культурной ценности придавалась соответствующая огласка» [3]. Уделяя особое внимание охране культурных ценностей, Китай, присоединившись к данной Конвенции, приводит свое

законодательство в области охраны культуры в соответствие ее рекомендациям.

В настоящее время законодательство в области охраны исторического и культурного наследия, нормы уголовного и таможенного права служат защите объектов, представляющих культурное и историческое наследие, других предметов, относящихся к культурным ценностям Китая. В 1982 г. Китай впервые обнародовал важные законопроекты по охране памятников культуры. Закон КНР «Об охране памятников культуры» устанавливает особый порядок охраны: 1) исторических стоянок, захоронений, сооружений, имеющих историческую, художественную и (или) научную ценность; 2) произведений архитектуры и предметов нового и новейшего времени, связанных с важнейшими историческими событиями или выдающимися людьми, а также имеющими историческую и (или) образовательную ценность; 3) драгоценных произведений художественных промыслов и прикладного искусства всех исторических эпох; 4) важнейших архивов всех исторических эпох, а также рукописей и книг, имеющих историческую, художественную и (или) научную ценность; 5) репрезентативных предметов, отражающих особенности общественного строя, хозяйственной деятельности и быта различных народов в различные исторические эпохи. Положение «О применении Закона КНР об охране памятников культуры» устанавливает и конкретизирует порядок деятельности государственных органов на разных уровнях в области охраны культурного наследия, в области охраны археологических объектов, устанавливает правила оборота на внутреннем рынке антиквариата и т. п.

Периодически в Закон и положение вносятся изменения и дополнения. Ранее, в 2012 г., были внесены три изменения в положение «О применении Закона КНР об охране памятников культуры» – подзаконный акт, принятый Государственным советом КНР в целях применения Закона КНР «Об охране памятников культуры» [8]. Эти изменения коснулись порядка передачи в музеи памятников культуры, полученных в результате археологических раскопок; вопросов, связанных с передачей на нижестоящий уровень полномочий по выдаче управлениями по культуре различных уровней разрешений на изготовление печатных изданий, аудио- и видеопродукции и съемку культурных ценностей, размещенных в музеях и хранилищах; вопросов создания магазинов антиквариата. В частности, при создании магазина антиквариата предпринимателям необходимо обратиться за разрешением в управление культуры провинции, автономного района или города центрального подчинения, которое рассматривает заявление в течение 30 рабочих дней.

В целом за последние годы Министерством культуры КНР были разработаны и приняты более тридцати нормативных актов, в том числе Правила управления охраной культурных памятников.

Помимо указанного Закона «Об охране памятников культуры» целям охраны культурного наследия Китая служит Закон «О нематериальном культурном наследии», принятый в 2011 г. Статья 2 этого закона относит к нематериальному культурному наследию традиционные изящные искусства, каллиграфию, традиционные ремесла и другие объекты культурного наследия. Закон предусматривает в случае причинения вреда материальным ценностям, являющимися составными элементами нематериального культурного наследия, привлечение к гражданской ответственности, а при наличии состава преступления и к уголовной ответственности.

Закон КНР о таможене ст. 47 гл. VI «Юридическая ответственность» устанавливает, что совершение действий по уходу от таможенного контроля, а именно транспортировка, перевоз или пересылка за пределы территории страны культурных реликвий, запрещенных государством к вывозу, рассматривается как преступная контрабанда. Так же как и российским, китайским законодательством предусматриваются запреты и ограничения при вывозе за рубеж культурных ценностей. В частности, существует запрет на вывоз культурных ценностей возрастом более 50 лет. Из Китая нельзя вывозить исторические документы, предметы с культурной, исторической, художественной ценностью, произведения искусства, в том числе живопись, графику, каллиграфические работы. Вывоз произведений современных мастеров декоративно-прикладного искусства, живописи, графики и мастеров каллиграфии, изделий народных промыслов из полудрагоценных камней возможен при наличии чека магазина, художественного салона, подтверждающих их легальность приобретения (либо необходимо разрешение на вывоз, выданное Китайским административным отделом по культурным реликвиям). При вывозе культурных ценностей, относящихся к антиквариату и разрешенных к вывозу, необходимо получить соответствующее разрешение в Китайском административном отделе по культурным реликвиям.

Принятый на 5-й сессии Всекитайского собрания народных представителей шестого созыва 14 марта 1997 г. Уголовный кодекс Китайской Народной Республики предусматривает конкретные меры уголовного наказания за контрабанду культурных ценностей. Статья 151 УК КНР гласит, что контрабанда запрещенных государством к вывозу из страны культурных ценностей, золота, серебра и прочих драгоценных металлов, а также запрещенных государством к ввозу в страну ценных животных и произведенной из них продукции наказывается лишением свободы на срок свыше 5 лет и штрафом; при смягчающих обстоятельствах – лишением свободы на срок до 5 лет и штрафом. Указанная статья гласит, что данные преступления при особо отягчающих обстоятельствах наказываются бессрочным лишением свободы или смертной казнью, а также конфискацией

имущества. Как видно из ст. 151 УК КНР, государство предусматривает довольно жесткие меры в отношении лиц, предпринимающих попытки контрабандного перемещения культурных ценностей.

Непосредственно задача по предупреждению, выявлению и пресечению контрабанды культурных ценностей возлагается на специализированные подразделения таможенной полиции Китая. Руководство этими подразделениями осуществляет Управление по борьбе с контрабандой. Правовой статус таможенной полиции по борьбе с контрабандой был закреплен в июле 2006 г. в поправках к Закону КНР о таможне, где юридической основой ее деятельности определялись Уголовный кодекс КНР, Уголовно-процессуальный кодекс КНР, Закон КНР о таможне [4].

О результативности работы таможенной полиции на данном направлении свидетельствуют данные о задержании культурных ценностей Китая при попытках их контрабандного перемещения. В 2016 г. только Пекинская таможня передала Управлению по охране культурного наследия Пекина более 17,9 тыс. антикварных и археологических предметов, конфискованных в последние годы у лиц, предпринимавших попытки их контрабанды [6]. Среди переданных предметов – фарфоровые изделия, древние монеты, картины и каллиграфия, а также старинные книги, многие из которых обладают большой ценностью для исследований, сообщили в указанном управлении. Старейшие предметы датируются эпохой неолита. Все переданные ценности были направлены в музеи Пекина. Заместитель главы Государственного управления по охране культурного наследия Гуань Цян на церемонии передачи конфискованных предметов заявил, что таможенные службы и ведомства охраны культурного наследия сотрудничают уже долгие годы, благодаря этому удалось предотвратить потерю множества реликвий. В 2015 г. Главное таможенное управление Китая и Государственное управление по охране культурного наследия подписали меморандум о совместном надзоре за ввозом и вывозом культурных ценностей.

В немалой степени охране культурных ценностей и борьбе с их контрабандным вывозом содействуют нормативные акты, утвержденные на местном уровне. Как пример – принятые в провинции Шэньси Правила поощрения народных масс за охрану памятников культуры, вступившие в действие с 1 марта 2015 г. Фактически это был первый нормативно-правовой акт в Китае, принятый на уровне провинции и поощряющий инициативу рядовых граждан в области охраны культурного наследия. Правила устанавливают, что поощрение «...может быть моральным или материальным. Материальное поощрение выплачивается по решению местного народного правительства за препятствование краже, причинению вреда, уничтожению памятника культуры; информирование правоохранительных органов

о фактах хищения или контрабанды; значительный вклад в содействие органам общественной безопасности и органам, ответственным за охрану памятников культуры, в борьбе с преступлениями против памятников культуры и охрану памятников; а также за добровольную передачу найденных памятников культуры. В зависимости от количества памятников культуры и их классификации по значимости вознаграждение может составлять от 100 юаней до 10-кратного размера среднего ежемесячного дохода городского населения в провинции. Выплата вознаграждения не распространяется на служащих органов, ответственных за охрану памятников культуры, а также органов юстиции, общественной безопасности, таможни, торгово-промышленной администрации и других органов при выполнении ими служебных обязанностей. Моральное вознаграждение может быть выражено в форме благодарностей, почетных грамот, свидетельств, выдаваемых местными правительствами и музеями. Обладатели почетных грамот, выданных музеями, вправе бесплатно посещать музеи, выдавшие им грамоты, а обладатели почетных грамот от правительства провинции – все государственные музеи в пределах провинции. Кроме того, правительство провинции будет поощрять создание общественных организаций (фондов) для награждения населения за охрану памятников культуры» [7].

Таким образом, вопросы сохранения культурного наследия в Китае находятся под постоянным контролем государства. Особое место принадлежит таможенным органам, вносящим существенный вклад в реализацию мер, направленных на предотвращение и пресечение незаконного вывоза из страны китайского культурного наследия.

В последние годы отмечается повышенный спрос среди граждан Китая к произведениям китайских мастеров живописи, графики, традиционных ремесел прошлых веков и оказавшихся, волею судеб, за рубежом. Общественное мнение приветствует ввоз на территорию Китая предметов, относящихся к культурному наследию Китая. Вместе с тем должностным лицам таможенных органов России при принятии решения о выпуске товаров, относящихся к культурным ценностям, необходимо учитывать, что под культурными ценностями, в отношении которых существуют запреты и ограничения при их перемещении через таможенную границу, понимаются движимые предметы материального мира, находящиеся на территории Российской Федерации, в том числе культурные ценности китайского происхождения, обнаруженные на территории Российской Федерации; культурные ценности, приобретенные археологическими, этнологическими и естественно-научными экспедициями с согласия компетентных властей страны, откуда происходят эти ценности; культурные ценности, приобретенные в результате добровольных обменов; культурные ценности, полученные в качестве дара или законно



приобретенные с согласия компетентных властей страны, откуда происходят эти ценности [5].

#### *Список литературы*

1. В КНР ужесточили правила торговли предметами искусства. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2253000.html> (дата обращения 02.05.2017).

2. Китайский рынок произведений искусства. URL: <http://chinese-russian.ru/news/?news=182> (дата обращения 02.05.2017).

3. Конвенция о мерах, направленных на запрещение и предупреждение незаконного ввоза, вывоза и передачи права собственности на культурные ценности (Париж, 14 ноября 1970 г.). URL: <http://base.garant.ru/2540238/> (дата обращения 02.05.2017).

4. Николаев А. М. Борьба таможенных органов КНР с контрабандой // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2014. № 3(68). С. 110.

5. О вывозе и ввозе культурных ценностей: закон РФ от 15.04.1993 № 4804-1. URL: [http://base.garant.ru/10101361/#block\\_100](http://base.garant.ru/10101361/#block_100) (дата обращения 02.05.2017).

6. Пекинская таможня в пятницу передала более 17,9 тыс. антикварных и археологических предметов, конфискованных за последние годы, столичному Управлению по охране культурного наследия. URL: <http://polpred.com/news/?cnt=77&sector=12&page=2> (дата обращения 02.05.2017).

7. Правила поощрения за охрану памятников культуры. URL: [http://cnlegal.ru/2015/03/28/shaanxi\\_culture\\_relics\\_protection/](http://cnlegal.ru/2015/03/28/shaanxi_culture_relics_protection/) (дата обращения 02.05.2017).

8. Современное право Китайской Народной Республики (Обзор законодательства 1978–2010 гг.) / отв. ред. С. А. Горбунова. М.: ИДВ РАН, 2012. URL: [http://istina.msu.ru/media/publications/book/97d/49d/3401367/SV\\_Pravo\\_KNR\\_ch.1\\_2012.pdf](http://istina.msu.ru/media/publications/book/97d/49d/3401367/SV_Pravo_KNR_ch.1_2012.pdf) (дата обращения 02.05.2017).

9. Шичанина Т. Антикварный рынок Дальнего Востока. URL: [http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=21293:2017-03-27-03-47-33&catid=49:press-cat&Itemid=17B](http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=21293:2017-03-27-03-47-33&catid=49:press-cat&Itemid=17B) (дата обращения 02.05.2017).

© Ляпустин С. Н., Барей Н. С., 2017

© Lyapustin S. N., Barey N. S., 2017

#### *Для цитирования:*

Ляпустин С. Н., Барей Н. С. Антикварный рынок Китая и роль таможенных органов Китая в борьбе с контрабандой культурных ценностей // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 89–97.

А. М. НИКОЛАЕВ\*

## Деятельность таможенных органов КНР по защите прав интеллектуальной собственности

В статье освещается современная ситуация в области защиты прав интеллектуальной собственности в Китае. Автор рассматривает деятельность таможенных органов КНР по противодействию экспорту пиратской продукции, усилия таможенников и представителей других силовых ведомств по пресечению производства контрафакта, выделяет тенденции последних лет в этой сфере.

*Ключевые слова:* контрафакт, интеллектуальная собственность, торговая марка, экспорт, задержание товаров.

A. M. NIKOLAYEV

### The Chinese Customs Authorities' Work on the Protection of Intellectual Property Rights

The article covers the current situation in China in the field of the protection of intellectual property rights. The author describes the Chinese customs authorities' work on countering pirated goods export, efforts of customs officers and representatives of other enforcement agencies to prevent production of counterfeit goods, as well as identifies the trends of recent years in this field.

*Keywords:* counterfeiting, intellectual property, trademark, export, detention of goods.

Весной 2016 г. Организация экономического сотрудничества и развития опубликовала доклад «Торговля контрафактными и пиратскими товарами: оценка экономического воздействия». Согласно этому докладу годовой оборот контрафактной продукции на планете оценивается

НИКОЛАЕВ Алексей Максимович – доцент, кандидат исторических наук, профессор кафедры иностранных языков. *Nikolaev.alex@vfrta.ru*.

NIKOLAYEV A. M. – Candidate of Historical Sciences, professor at the Department of Foreign Languages.

\* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034.

в 461 млрд долл. США [10]. Эта цифра составляет примерно 2,5 % всего мирового импорта. В докладе отмечается, что безусловным лидером по производству пиратской продукции является Китай, на долю которого приходится 63,2 % всех поддельных товаров в мире. Эта цифра особенно впечатляет на фоне идущей на втором месте Турции, которая поставила на мировой рынок 3,3 % общего объема контрафакта.

Создается впечатление, что КНР представляет собой страну правового беспредела, в которой власти не предпринимают никаких усилий для защиты правообладателей брендов на территории страны. Однако на самом деле в Китае в последние годы были приняты значительные меры в сфере борьбы с пиратской продукцией, и немалая роль в этом принадлежит таможенным органам страны.

Система защиты прав интеллектуальной собственности в Китае начала складываться в 80-х годах прошлого века. После старта экономических реформ, разрешения частной предпринимательской деятельности и открытия страны для зарубежных инвестиций защита прав интеллектуальной собственности приобрела насущную необходимость. Вследствие этого в 1982 г. в КНР был принят закон «О торговых марках». В 2001 г. при вступлении страны во Всемирную торговую организацию этот закон был подвергнут основательной переработке.

Помимо этого, после начала эпохи экономических реформ Китай стал участником основных международных договоров в области охраны прав на объекты интеллектуальной собственности. В 1980 г. страна вступила во Всемирную организацию интеллектуальной собственности. В марте 1985 г. Китай присоединился к Парижской конвенции по охране промышленной собственности, которая была основана еще в 1883 г. и является основным международным соглашением в области охраны прав на промышленную собственность, в том числе товарные знаки, патенты и др. В 1989 г. КНР присоединилась к Мадридскому соглашению, став участницей Мадридской системы, которая позволяет охранять товарные знаки в большом числе государств посредством международной регистрации. В 2001 г. Китай вступил во Всемирную торговую организацию, что автоматически сделало его участником ТРИПС – Соглашения по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности.

Согласно общепринятым правилам присоединение страны к международным договорам автоматически делает их нормы обязательными для исполнения на ее территории, поэтому производственные предприятия Китая вынуждены учитывать их в своей деятельности. Особенно это

касается тех предприятий, которые ориентированы на вывоз своей продукции в зарубежные страны.

Однако на первом этапе проведения экономических реформ таможенные органы Китая практически не были вовлечены в процесс защиты интеллектуальной собственности и никак не участвовали в пресечении вывоза контрафактной продукции в другие страны. Процесс первоначального накопления капитала, тем более за счет зарубежного потребителя, не особенно беспокоил китайские власти, поэтому полноценный нормативный документ для таможенной сферы появился только через полтора десятилетия после начала экономических преобразований в Китае в виде инструкции «О таможенной защите прав интеллектуальной собственности», принятой Госсоветом Китая в октябре 1995 г. В настоящее время на территории КНР действует переработанный и дополненный вариант Инструкции, утвержденный Госсоветом страны в декабре 2003 г. [5]. Этот нормативный документ превратил таможенные органы в продуктивный инструмент контроля над соблюдением трех основных законов КНР об исключительных правах – «Закона о патентах», «Закона о торговых марках» и «Закона об авторском праве». Согласно ему таможенный контроль товаров, являющихся объектом интеллектуальной собственности, при перемещении через границу осуществляется таможенными органами КНР либо в рамках обычных таможенных процедур, либо в соответствии с заявлением правообладателя, который считает, что его права нарушаются кем-либо из участников внешнеторговой деятельности. В документе подробно расписан порядок действий правообладателя при обращении в таможенный орган и весь комплекс процедур, которые должны применить работники таможни после подобного заявления.

О том, что таможенные органы в настоящее время энергично занимаются вопросами защиты интеллектуальной собственности, свидетельствует тот факт, что Главное таможенное управление КНР в течение последних нескольких лет ежегодно публикует отчеты о состоянии этой работы в таможенной системе страны.

По данным таможенной статистики КНР, в 2013 г. доля контрафактных товаров, задержанных в ходе рутинного таможенного контроля, составляла 93 %<sup>1</sup>, а в 2016 г. она уменьшилась до 91,67 %<sup>2</sup>. При этом общее количество задержанных товаров составило 42 058 200 единиц. По мнению

---

<sup>1</sup> URL: [http://www.iprchn.com/Index\\_NewsContent.aspx?newsId=72573](http://www.iprchn.com/Index_NewsContent.aspx?newsId=72573) (дата обращения 10.07.2017).

<sup>2</sup> URL: <http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab49564/info846639.htm> (дата обращения 08.07.2017).

официальных лиц таможенных органов КНР, за это время в значительной степени интенсифицировалась работа китайских таможен с правообладателями интеллектуальной собственности. По инициативе таможенных органов на местах организовывались встречи с представителями компаний известных иностранных брендов для обмена опытом по методике определения поддельной продукции. Подобные мероприятия повышают уровень профессиональной компетенции таможенников в сфере защиты интеллектуальной собственности, а также стимулируют инициативу правообладателей в вопросах сбора информации о перемещении контрафактных товаров через границу и передачи этой информации в таможенные органы.

В последние годы обозначились два основных канала перемещения поддельных товаров через границу – это морской путь и почтовые отправления. В 2015 г. таможни Китая задержали 68 000 000 единиц контрафактных товаров, которые перевозились морским путем, это составило 97,6 % всего количества арестованных подделок. В том же году на китайских таможнях было задержано 20 000 посылок с товарами пиратского производства, что составило 84 % общего числа изъятий контрафакта<sup>3</sup>.

Очевидно, что организаторы поставок пиратской продукции используют все способы для своего преступного промысла. Масштабные по объему, но более редкие перевозки морским транспортом, который довольно успешно контролируется таможенными органами, дополняется мелкими, но частыми поставками посредством почтовых отправлений. В последнем случае исповедуется традиционный для Китая принцип «муравьи понемногу в состоянии и гору перенести».

В повседневной деятельности сотрудники таможен эффективно используют аналитическую работу с профилями риска, что помогает в обнаружении контрафакта. К рисковому факторам относят присутствие в черном списке производственных и торговых предприятий с сомнительной историей внешнеторговой деятельности, конечный регион поставки товаров и др.

Чаще всего пиратскую продукцию вывозят в страны Африки, Латинской Америки, в арабские государства. Россия не фигурирует в статистике ГТУ КНР как страна, предпочитаемая для вывоза контрафактной продукции, но случаев перехвата таких поставок российскими таможенниками достаточно много. Так, осенью 2008 г. в Новороссийске сотрудники таможни задержали и конфисковали около 2,5 тыс. женских сумок с эмблемой сочинских зимних игр 2014 г., следовавших из Китая. В 2009 г. там же

---

<sup>3</sup> URL: <http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab49564/info795832.htm> (дата обращения 05.07.2017).

была пресечена попытка ввоза из Китая почти 127 тыс. пластиковых стаканчиков с надписью «SOCHI 2014» [7]. В июне 2014 г. должностными лицами Тверской таможни в ходе таможенного контроля был выявлен факт перемещения из Китая в Россию 41 800 автомобильных ароматизаторов с признаками подделки под продукцию известной марки «Daimler AG» [8].

Достаточно много подобных случаев происходит и в таможенных органах ДВТУ. Товары с признаками контрафактности нередко выявляются в Биробиджанской, Благовещенской, Владивостокской, Находкинской, Усурийской и Хабаровской таможнях. В 2009 г. в регионе деятельности Хабаровской таможни была изъята партия сумок с признаками подделок, прибывшая из Китая. В том же году в Находке таможенники конфисковали поставленную из Китая партию пробок для водки с товарным знаком «Пять озер», которая производится только в нескольких странах Европы [6, с. 103].

Естественно, перемещение пиратских товаров происходит прежде всего в экспортном направлении, но таможенные органы КНР при этом отмечают, что уже на протяжении десяти лет наблюдается наращивание ввоза в страну поддельных товаров. В 2015 г. было выявлено 753 партии контрафакта, который пытались ввезти на территорию страны, что на 10 % превышает показатель 2014 г., а в 2016 г. прирост составил уже 33,6 %. В ценовом же измерении увеличение произошло на 536,89 %. Импортные подделки обнаруживали чаще всего в Шэньчжэне, Циндао, Куньмине<sup>4</sup>. По объему импорт не идет ни в какое сравнение с экспортом. На 753 партии ввоза поддельных товаров в 2015 г. приходится более 23 000 партий вывоза, однако тенденция обозначилась вполне очевидно.

В последние годы наиболее часто из Китая вывозят поддельные табачные изделия, косметические товары, аппаратное оборудование, предметы бытовой химии, одежду, обувь, запасные части для автомобилей, спортивные снаряды и принадлежности, бытовую технику, связанное оборудование, компьютерную периферию и др.

В 2013 г. Главное таможенное управление КНР опубликовало перечень десяти крупнейших дел, связанных с задержанием пиратской продукции таможенными органами. Помимо вышеперечисленных изделий, в списке фигурируют лекарственные средства, стимуляторы, сотовые телефоны, парфюмерия, батарейки, сухое молоко, бензиновые электрогенераторы, парики и даже сертификаты безопасности на товарную продукцию<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> URL: <http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab49564/info846639.htm> (дата обращения 04.07.2017).

<sup>5</sup> URL: [http://www.iprchn.com/Index\\_NewsContent.aspx?newsId=72573](http://www.iprchn.com/Index_NewsContent.aspx?newsId=72573) (дата обращения 10.07.2017).

Время от времени китайские таможенники осуществляют громкие задержания крупных партий поддельных товаров. В октября 1999 г. в зоне ответственности Гунбэйской таможни (провинция Гуандун) были задержаны два судна, на которых перевозилось 4,52 млн контрафактных лазерных дисков [1]. В марте 2010 г. в провинции Гуандун на борту судна с названием «Синьтай 33» были обнаружены контрафактные товары стоимостью в 60 млн юаней [2]. В 2014 г. таможня Шэньчжэня предотвратила вывоз более 27 млн сигарет марки Marlboro, которые пытались отправить в Европу, Юго-Восточную Азию, на Ближний Восток [4].

Проводя большой объем работы по защите интеллектуальной собственности иностранных правообладателей, таможенные органы страны также направляют немало усилий на ограждение от подделок продукции китайских предприятий, которые обладают исключительными правами на производство и сбыт за рубежом собственных фирменных товаров. Это направление работы особо важно для таможенных органов КНР, т. к. имеет ключевое значение для наращивания экспортного потенциала, которому политическое руководство страны отводит большую роль. Количество попыток экспортировать продукцию с логотипами известных китайских фирм растет из года в год. В 2013 г. на таможнях было задержано более 26 000 000 единиц подделок под китайские бренды, а в 2016 г. таможня только одного портового города Нинбо арестовала подготовленные к отправке в Аргентину и Мексику 5 810 000 единиц аналогичного контрафакта<sup>6</sup>.

Деятельность таможенных органов КНР по защите интеллектуальной собственности не сводится только к мероприятиям таможенного контроля. Руководство Главного таможенного управления КНР требует от подчиненных таможен энергичных мер по объединению усилий с правоохранительными органами с целью противодействия производству и сбыту пиратской продукции. Деятельность разных ведомств в этой сфере проходит под девизом «Два закона – единая цель» (имеются в виду законы об административной и уголовной ответственности).

В 2014 г. региональные таможни предоставили местным органам полиции сведения о нарушении интеллектуального права в рамках более двухсот дел. Одна только таможня Шанхая таким образом способствовала возбуждению местным Управлением общественной безопасности около 40 дел, в том числе по подделке торговых марок Ray Ban и CHANEL, с вывозом продукции через почтовые отправления в Англию. Впоследствии

<sup>6</sup> URL: <http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab49564/info846639.htm> (дата обращения 08.07.2017).

полицейские Англии и Китая в ходе совместной операции задержали четверых подозреваемых и успешно раскрыли механизм сбыта за рубеж поддельной продукции в особо крупных размерах, который организовал поданный Великобританией [3].

В 2016 г. таможенные органы нескольких южных провинций передали в территориальные департаменты общественной безопасности информацию о лицах, подозреваемых в незаконном производстве швейных машин, обуви, очков с известными за рубежом фабричными марками. В результате возбужденных уголовных дел виновные получили реальные сроки лишения свободы и выплатили крупные денежные штрафы.

Немалое значение таможенные органы КНР придают международному сотрудничеству в вопросах защиты интеллектуальной собственности. В рамках межгосударственных соглашений происходит обмен статистическими данными, опытом борьбы с контрафактом, а также сведениями оперативного характера. Особенно плодотворно, по мнению ГТУ КНР, осуществляется сотрудничество с США, Евросоюзом и Российской Федерацией.

Активная борьба таможенных органов Китая с контрафактом получает признание от международных организаций. В 2015 г. Интерпол вручил Главному таможенному управлению КНР награду за активное сотрудничество в вопросах пресечения противоправной деятельности в сфере интеллектуальной собственности. Торговая палата Евросоюза отметила Шанхай специальной наградой «Город, благоприятный для интеллектуальной собственности» за успешную совместную операцию местной таможни и Управления общественной безопасности по расследованию и привлечению к ответственности лиц, организовавших пиратское производство терморегуляторов Danfoss<sup>7</sup>.

Немалый потенциал в нормализации ситуации с интеллектуальной собственностью в стране китайские власти видят в активной просветительской работе с населением. С этой целью используются большие возможности пропагандистского аппарата центральных и региональных государственных органов. Таможенные структуры также активно вовлечены в этот процесс.

Ежегодно представители ГТУ КНР и региональных таможен в преддверии Международного дня интеллектуальной собственности, который отмечается 26 апреля, на телеканалах центрального и местного телевидения проводят недельные циклы просвещения на тему охраны

---

<sup>7</sup> URL: <http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab49564/info795832.htm> (дата обращения 05.07.2017).



интеллектуальной собственности в виде патентов, товарных знаков, промышленных образцов, авторского права. На телевидении регулярно появляются новости таможенной тематики с комментариями представителей таможенных органов по случаям ареста контрафактной продукции. При этом общественности разъясняется важность защиты интеллектуального права для стимулирования инноваций и реформирования предприятий в стране.

Просветительская деятельность по вопросам защиты интеллектуального права среди экспортно-импортных компаний, предприятий дачвальческой торговли, компаний-декларантов, пассажиров, пересекающих границу ведется также с использованием интернет-блогов таможни и платформ в мобильной программе «Вичат».

Предпринимаемые властями КНР меры по борьбе с контрафактом, безусловно, оказывают определенное влияние на ситуацию с интеллектуальной собственностью в стране, но назвать это решительной борьбой с производственными пиратами вряд ли возможно. Причины совершенно очевидны, ведь бескомпромиссное истребление производства подделок может негативно повлиять на экономическую и даже социальную ситуацию в стране. И без того снижающийся экспорт составлял 21,5 % ВВП страны в 2015 г., в то время, как в 2011 г. его доля равнялась почти 37 % [9]. Пока же прессинг правоохранительных структур заставляет производителей контрафакта действовать более осторожно и повышать качество пиратской продукции, чтобы ее было сложнее отличать от оригинальных товаров.

По этому поводу китайский миллиардер, основатель Alibaba Group Джек Ма, не отягощенный бременем политкорректности, которая обязательна для официальных государственных деятелей, заявил, что качество китайских подделок, продаваемых в онлайн-магазинах компании, в настоящее время выше, чем у подлинных товаров. Он утверждает, что контрафакт невозможно победить в принципе, потому что «речь идет о человеческой природе»<sup>8</sup>.

Руководство Китая не может позволить себе такого рода эмоциональные высказывания, но после публикации Организацией экономического сотрудничества и развития доклада, упомянутого выше, было вынуждено отреагировать на информацию о потоке китайского контрафакта в мировой торговле. В июле 2016 г. Госсовет КНР издал документ «Некоторые мнения об интенсификации работы сильного государства по защите прав

<sup>8</sup> URL: <http://www.livejournal.com/media/177409.html> (дата обращения 16.07.2017).

интеллектуальной собственности в новых условиях»<sup>9</sup>. В документе определены основные направления по совершенствованию деятельности правительства в сфере защиты интеллектуальной собственности и обозначены административные структуры, ответственные за эту работу. Среди основных задач административного аппарата – совершенствование нормативной базы с ужесточением ответственности за нарушение законодательства, перестройка механизма управления всей сферой интеллектуальной собственности, активное продвижение китайских брендов на зарубежных рынках, интенсификация взаимодействия с зарубежными партнерами, подготовка профессиональных кадров. Этот документ придал новый импульс работе государственной административной машины в сфере защиты интеллектуальной собственности, но насколько продуктивны будут предпринятые шаги, покажет время.

#### *Список литературы*

1. Десять лет со дня образования таможенной полиции по борьбе с контрабандой. URL: <http://news.sohu.com/20090105/n261570929.shtml> (дата обращения 30.06.2014).
2. Достижения Китая в борьбе с контрабандой в 2010 году. URL: <http://russian.people.com.cn/31516/7286311.html> (дата обращения 13.07.2017).
3. Деятельность таможни по защите интеллектуальной собственности в 2014 году // Чжунго хайгуань. 2015. № 8. С. 20–23.
4. Последовательное пресечение экспорта поддельных сигарет // Чжунго хайгуань. 2015. № 9. С. 25–26.
5. Постановление Госсовета № 395. Чжунхуа женьминь гунхэго хайгуань дзуншу. URL: <http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab2745/info3486.htm> (дата обращения 30.06.2017).
6. Потапова А. Роль таможенных органов в борьбе с оборотом контрафактной продукции // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2010. № 2 (51). С. 101–105.
7. Таможня защищает Олимпиаду от пиратов. URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3409](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=3409) (дата обращения 11.07.2017).
8. Тверские таможенники пресекли ввоз крупной партии контрафактных товаров. URL: [http://ctu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8637:2014-06-03-06-37-40&catid=4:news-tam-cat&Itemid=62](http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=8637:2014-06-03-06-37-40&catid=4:news-tam-cat&Itemid=62) (дата обращения 11.07.2017).

---

<sup>9</sup> URL: [http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-07/18/content\\_5092397.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-07/18/content_5092397.htm) (дата обращения 06.07.2017).

9. Фокин Н.И. Экономика Китая – экспортно-ориентированная? URL: <http://dictionary-economics.ru/news.php?id=339> (дата обращения 17.07.2017).

10. Alibaba как деструктивный элемент мировой экономики. URL: <http://www.customs1996.ru/posts/802/> (дата обращения 27.06.2017).

© Николаев А. М., 2017

© Nikolayev A. M., 2017

*Для цитирования:*

Николаев А.М. Деятельность таможенных органов КНР по защите прав интеллектуальной собственности // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 98–107.

## Итоги работы Дальневосточного таможенного управления за I полугодие 2017 года

### The Outcomes of the Far Eastern Customs Directorate for the First Half of 2017

Говоря об итогах работы таможенных органов Дальневосточного региона в I полугодии 2017 г. необходимо отметить, что ДВТУ продолжает работу, направленную на содействие развитию внешней торговли, упрощение и ускорение совершения таможенных операций, внедрение перспективных таможенных технологий при одновременном решении задач обеспечения экономической безопасности Российской Федерации и пополнения доходной части федерального бюджета. Впервые за последние три года внешнеэкономическая деятельность Дальнего Востока России начала показывать рост по большинству показателей<sup>1</sup>.

*Наполнение федерального бюджета.* В I полугодии 2017 г. таможенными органами ДВТУ перечислено в федеральный бюджет Российской Федерации 86,4 млрд руб. (в I полугодии 2016 г. – 84,3 млрд руб.). В лидерах по наполнению государственной казны традиционно Владивостокская, Находкинская, Хабаровская и Уссурийская таможни.

Приоритетным направлением для таможенных органов ДВТУ остается работа

---

<sup>1</sup> Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за I полугодие 2017 года // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3. С. 111–118.

по внедрению *перспективных таможенных технологий*. Это автоматическая регистрация деклараций на товары и автоматический выпуск, концентрация декларирования товаров, предварительное информирование на морском транспорте, эксперимент по оформлению пассажирских таможенных деклараций в электронном виде, эксперимент по электронному транзиту, а также вводимое с 1 апреля 2017 г. обязательное предварительное информирование о товарах, доставляемых воздушным транспортом.

При *автоматической регистрации и автоматическом выпуске деклараций на товары* одним из преимуществ является сокращение времени совершения таможенных операций (регистрация декларации на товары – 1–2 минуты, а автоматический выпуск – до 10 минут). Сегодня эта технология проходит стадию эксперимента и охватывает пока еще небольшой декларационный массив. Тем не менее, как показывает практика, она становится все более популярной у участников внешнеэкономической деятельности. Например, в I полугодии 2017 г. 20 185 деклараций на товары (61,5 % общего экспортного декларационного массива) зарегистрированы в автоматическом режиме, что в 2 раза больше, чем по итогам 2016 г. (28 %).

*Концентрация декларирования товаров* по принципу «одна таможня – один пост декларирования». Таможни Дальнего Востока (за исключением Находкинской) включены в эксперимент по концентрации декларирования товаров. Эксперимент предполагает разделение таможенных постов одной таможни на таможенный пост, который осуществляет таможенные операции, связанные с декларированием и выпуском товаров, и таможенные посты, осуществляющие фактический таможенный контроль. Первые итоги показали высокую заинтересованность бизнеса в проводимом эксперименте. Сегодня сконцентрировано 96 % декларационного массива. Лучшие результаты в эксперименте достигнуты Уссурийской и Магаданской таможнями, где сконцентрировано 100 % декларационного массива. Во Владивостокской таможне (включена в эксперимент во II квартале 2017 г.) сконцентрировано 23 % декларационного массива.

*Эксперимент по электронному транзиту*. В таможенных органах ДВТУ активно развивается технология электронного транзита. Эксперимент по совершению таможенными органами таможенных операций при таможенном декларировании товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, в электронной форме проводится в рамках реализации дорожной карты «Совершенствование таможенного администрирования», целью которой является сокращение сроков совершения таможенных операций при декларировании. В эксперимент включены все таможенные органы Дальневосточного региона. В I полугодии 2017 г. доля оформленных электронных транзитных деклараций, подпадающих под условия реализации эксперимента, в Дальневосточном регионе

составила 94 %. В электронной виде оформлено порядка 28 тыс. электронных транзитных деклараций.

В таможенных органах началось проведение *эксперимента по оформлению в электронном виде пассажирских таможенных деклараций на товары*. В Дальневосточном регионе в эксперименте участвуют таможенные посты «Аэропорт Владивосток» и «Первомайский» Владивостокской таможни, «Морской порт Восточный» Находкинской таможни, «Южно-Сахалинский» Сахалинской таможни и «Аэропорт Хабаровск» Хабаровской таможни. В I полугодии 2017 г. в электронном виде оформлено более 500 пассажирских таможенных деклараций на товары для личного пользования и более 350 пассажирских таможенных деклараций на валюту.

*Предварительное информирование.* С 1 октября 2016 г. в соответствии с федеральным законом «О свободном порте Владивосток» в пунктах пропуска Приморского края, входящих в территорию свободного порта Владивосток, введено обязательное предварительное информирование о прибывающих товарах и транспортных средствах, а также электронный документооборот при проведении государственного контроля в отношении товаров, прибывающих морским транспортом. Для этих целей в морских пунктах пропуска внедрен КПС «Портал Морской порт», обеспечивающий электронное взаимодействие всех участников процесса оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска. К КПС «Портал Морской порт» подключены государственные органы (Россельхознадзор, Роспотребнадзор, Пограничная служба), а также администрации морских портов и участники внешнеэкономической деятельности, осуществляющие подачу в таможенный орган предварительной информации. Сегодня оформление прибытия/убытия морских судов и перевозимых ими товаров на таможенных постах Владивостокской и Находкинской таможен осуществляется исключительно с применением КПС «Портал Морской порт». Все документы в отношении прибывающих/убывающих морских судов и перевозимых ими товаров представляются перевозчиками в таможенные органы исключительно в электронном виде. По итогам I полугодия 2017 г. доля предварительной информации о товарах, ввозимых морским транспортом, составляет порядка 60 %.

*Предварительное информирование на воздушном транспорте.* С 1 апреля 2017 г. таможенными органами региона оформлено прибытие более 500 воздушных судов с грузом на борту, 96 % из них оформлено на основе предварительной информации, поданной перевозчиками.

*Для цитирования:*

Итоги работы Дальневосточного таможенного управления за I полугодие 2017 года // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 108–110.

## Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за I полугодие 2017 года

### The Review of the Far Eastern Region Foreign Economic Activities for the First Half of 2017

В настоящем обзоре приведены данные по участникам внешнеэкономической деятельности, зарегистрированным на территории Дальнего Востока. Сведения таможенной статистики внешней торговли дополнены данными о торговле с государствами – членами Евразийского экономического союза, содержащимися в статистических формах учета перемещения товаров.

Внешнеэкономическую деятельность в I полугодии 2017 г. осуществляли 4 072 участника ВЭД (без учета данных взаимной торговли с государствами – членами ЕАЭС). Количество участников по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года возросло на 2,6 % (табл. 1).

Внешнеторговый оборот составил 13 611,6 млн долл. США, что на 2 142,0 млн долл. США (18,7 %) больше, чем в I полугодии 2016 г., при этом экспорт увеличился на 1 359,0 млн долл. США (15,2 %), а импорт – на 783,0 млн долл. США (31,1 %).

Количество стран-контрагентов, с которыми осуществляли внешнеэкономическую деятельность участники ВЭД Дальнего Востока, уменьшилось с 141 до 134 (на 5,0 %).

Наибольший объем внешнеторгового оборота Дальнего Востока пришелся на группы стран, представленные на рис. 1.

Таблица 1

## Общие итоги внешней торговли Дальневосточного региона в I полугодии 2017 г., тыс. долл. США

Показатель	2016 г.		2017 г.		Отчетный квартал 2017 г./ отчетный квартал 2016 г.	Темп роста, %	Нарастающий итог 2017 г./ нарастающий итог 2016 г.
	II квартал	01.01.2016– 30.06.2016	II квартал	01.01.2017– 30.06.2017			
	Дальневосточный федеральный округ						
Товарооборот	5 766 656,6	11 469 619,8	7 531 548,0	13 611 647,1	130,6	118,7	
Экспорт	4 197 531,1	8 951 626,7	5 424 633,5	10 310 636,6	129,2	115,2	
Импорт	1 569 125,5	2 517 993,2	2 106 914,5	3 301 010,5	134,3	131,1	
Сальдо	2 628 405,6	6 433 633,5	3 317 719,0	7 009 626,1	0	0	
	Амурская область						
Товарооборот	129 587,6	263 751,0	117 286,7	212 371,9	90,5	80,5	
Экспорт	85 761,1	182 024,6	66 279,3	118 171,1	77,3	64,9	
Импорт	43 826,5	81 726,4	51 007,4	94 200,8	116,4	115,3	
Сальдо	41 934,6	100 298,2	15 271,9	23 970,3	0	0	
	Еврейская АО						
Товарооборот	11 685,9	33 118,2	38 368,8	67 396,3	328,3	203,5	
Экспорт	5 244,1	19 929,6	31 901,8	54 247,2	608,3	272,2	
Импорт	6 441,9	13 188,6	6 466,9	13 149,1	100,4	99,7	
Сальдо	-1 197,8	6 741,1	25 434,9	41 098,1	0	0	
	Камчатский край						
Товарооборот	110 983,8	200 674,7	208 490,1	380 891,0	187,9	189,8	
Экспорт	89 965,7	165 552,2	182 926,6	339 736,8	203,3	205,2	
Импорт	21 018,2	35 122,5	25 563,5	41 154,2	121,6	117,2	
Сальдо	68 947,5	130 429,7	157 363,2	298 582,6	0	0	
	Магаданская область						
Товарооборот	115 894,3	214 690,5	137 309,0	221 930,7	118,5	103,4	
Экспорт	100 794,6	184 346,8	112 914,0	179 068,3	112,0	97,1	
Импорт	15 099,7	30 343,7	24 394,9	42 862,5	161,6	141,3	
Сальдо	85 694,9	154 003,1	88 519,1	136 205,8	0	0	



Окончание табл. 1

Показатель	2016 г.		2017 г.		Отчетный квартал 2017 г./ отчетный квартал 2016 г.	Темп роста, %	Нарастающий итог 2017 г./ нарастающий итог 2016 г.
	II квартал	01.01.2016– 30.06.2016	II квартал	01.01.2017– 30.06.2017			
	<b>Приморский край</b>						
Товарооборот	1 297 317,3	2 383 973,3	1 621 409,6	2 944 338,5	125,0	123,5	
Экспорт	525 620,5	1 026 505,2	577 939,2	1 161 309,1	110,0	113,1	
Импорт	771 696,8	1 357 468,1	1 043 470,4	1 783 029,5	135,2	131,3	
Сальдо	-246 076,3	-330 962,9	-465 531,2	-621 720,4	0	0	
	<b>Республика Саха (Якутия)</b>						
Товарооборот	1 236 234,7	2 565 323,0	1 250 963,3	2 735 754,5	101,2	106,6	
Экспорт	1 189 840,5	2 507 283,6	1 235 746,6	2 707 234,7	103,9	108,0	
Импорт	46 394,3	58 039,4	15 216,7	28 519,8	32,8	49,1	
Сальдо	1 143 446,2	2 449 244,3	1 220 529,9	2 678 714,8	0	0	
	<b>Сахалинская область</b>						
Товарооборот	2 455 365,0	5 056 308,5	3 307 324,1	5 765 303,9	134,7	114,0	
Экспорт	1 886 302,8	4 287 289,9	2 507 505,6	4 711 978,7	132,9	109,9	
Импорт	569 062,2	769 018,6	799 818,5	1 053 325,2	140,6	137,0	
Сальдо	1 317 240,6	3 518 271,3	1 707 687,0	3 658 653,5	0	0	
	<b>Хабаровский край</b>						
Товарооборот	393 368,8	729 810,8	843 154,4	1 268 764,8	214,3	173,8	
Экспорт	301 414,1	565 656,3	706 528,8	1 035 999,0	234,4	183,1	
Импорт	91 954,7	164 154,5	136 625,6	232 765,7	148,6	141,8	
Сальдо	209 459,4	401 501,9	569 903,2	803 233,3	0	0	
	<b>Чукотский АО</b>						
Товарооборот	16 219,1	21 969,8	7 242,0	14 895,4	44,7	67,8	
Экспорт	12 587,8	13 038,3	2 891,5	2 891,7	23,0	22,2	
Импорт	3 631,3	8 931,5	4 350,5	12 003,7	119,8	134,4	
Сальдо	8 956,4	4 106,8	-1 459,0	-9 112,0	0	0	

АТЭС – 10 599,8 млн долл. США, или 77,9 % стоимости внешнеторгового оборота; увеличение на 24,4 % к уровню I полугодия 2016 г.;  
 ОЭСР – 8 588,8 млн долл. США, или 63,1 %; увеличение на 15,2 %;  
 ЕС – 1 722,8 млн долл. США, или 12,7 %; увеличение на 2,7 %.

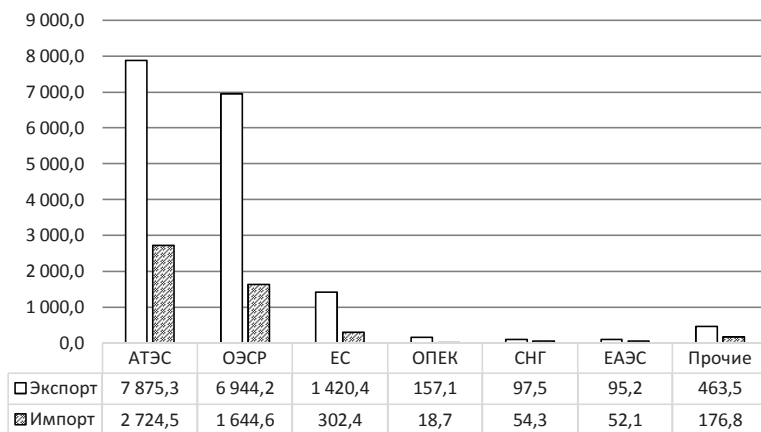


Рис. 1. Общие итоги внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона в I полугодии 2017 г., млн долл. США

Внешнеторговый оборот между странами-контрагентами распределился следующим образом.

Крупнейшие страны-контрагенты во внешнеторговом обороте (рис. 2):

Республика Корея – 3 785,2 млн долл. США, или 27,8 % стоимости товарооборота Дальнего Востока. Увеличение стоимости на 46,3%, или на 1 198,8 млн долл. США;

Китай – 3 561,8 млн долл. США, или 26,2 %. Увеличение стоимости на 34,4 %, или на 911,6 млн долл. США;

Япония – 2 300,2 млн долл. США, или 16,9 %. Уменьшение стоимости на 8,2 %, или на 206,7 млн долл. США,

Бельгия – 1 350,3 млн долл. США, или 9,9 %. Увеличение стоимости на 3,3 %, или на 43,2 млн долл. США;

Индия – 427,7 млн долл. США, или 3,1 %. Уменьшение стоимости на 11,3 %, или на 54,4 млн долл. США;

Израиль – 245,0 млн долл. США, или 1,8 %. Уменьшение стоимости на 7,6 %, или на 20,2 млн долл. США;

США – 219,6 млн долл. США, или 1,6 %. Уменьшение стоимости товарооборота на 33,6 %, или на 111,0 млн долл. США;

Канада – 215,2 млн долл. США, или 1,6 %. Увеличение стоимости товарооборота в 10,8 раза, или на 215,2 млн долл. США;

Тайвань (Китай) – 170,9 млн долл. США, или 1,3 %. Увеличение стоимости в 1,7 раза, или на 67,9 млн долл. США.

Экспорт региона в отчетном периоде составил 10 310,6 млн долл. США, произошло увеличение на 15,2 % по сравнению с I полугодием 2016 г.

Основные торговые партнеры Дальнего Востока при экспорте (рис. 3): Республика Корея – 3 118,5 млн долл. США, или 30,2 % экспорта. Произошло увеличение стоимости на 843,2 млн долл. США (37,1%). Главные статьи экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые – 60,1; рыба мороженая – 9,3; газы нефтяные и углевод. газообр. пр. – 8,8 % стоимости экспорта;

Китай – 2 304,7 млн долл. США, или 22,4 % экспорта. Произошло увеличение экспорта на 710,8 млн долл. США (44,6 %). Основные статьи экспорта: рыба мороженая – 20,5; вертолеты, самолеты, космические аппараты и ракеты – 15,2; уголь каменный и твердое топливо из него – 15,0 %.

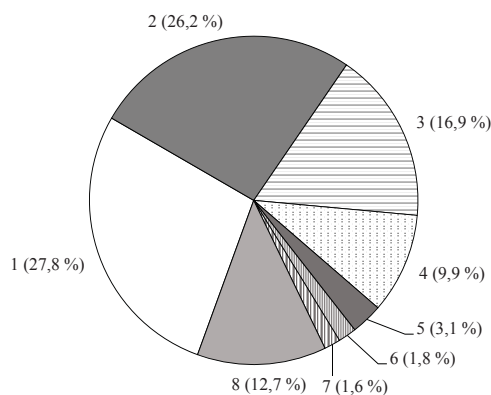


Рис. 2. Удельный вес стран-контрагентов во внешнеторговом обороте Дальневосточного региона в I полугодии 2017 г.: 1 – Респ. Корея, 2 – Китай, 3 – Япония, 4 – Бельгия, 5 – Индия, 6 – Израиль, 7 – США, 8 – другие страны

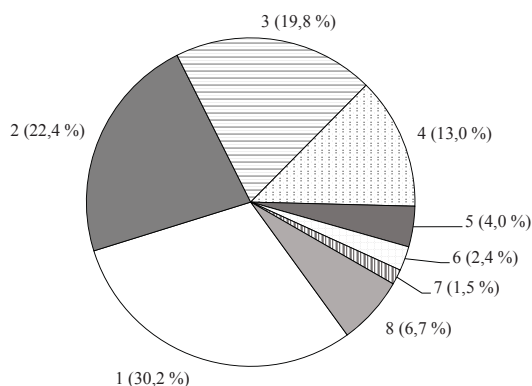


Рис. 3. Удельный вес стран-контрагентов в экспорте Дальневосточного региона в I полугодии 2017 г.: 1 – Респ. Корея, 2 – Китай, 3 – Япония, 4 – Бельгия, 5 – Индия, 6 – Израиль, 7 – Тайвань (Китай), 8 – другие страны

Япония – 2 038,5 млн долл. США, или 19,8 % экспорта. Произошло уменьшение экспорта на 281 млн долл. США (12,1 %). Главные статьи экспорта: газы нефтяные и углевод. газообр. пр. – 46,3; нефть сырая и нефтепродукты сырые – 35,9; уголь каменный и твердое топливо из него – 6,0 %;

Тайвань (Китай) – 157,5 млн долл. США, или 1,5 % экспорта. Произошло увеличение экспорта на 70,5 млн долл. США (в 1,8 раза). Главные статьи экспорта: газы нефтяные и углевод. газообр. пр. – 73,1; уголь каменный и твердое топливо из него – 13,6 %.

Товарная структура экспорта Дальнего Востока в I полугодии 2017 г. представлена в табл. 2.

Таблица 2

**Товарная структура экспорта Дальневосточного региона  
в I полугодии 2017 г., тыс. долл. США**

Код группы	Наименование товара	I полугодие 2016 г.	I полугодие 2017 г.	Темп роста, %
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	1 133 587,85	1 289 970,45	113,8
В том числе: 03	Рыба, ракообразные и моллюски	959 217,17	1 150 117,14	119,9
25–27	Минеральные продукты	4 647 235,74	5 606 048,06	120,6
В том числе: 27	Топливо-энергетические товары	4 394 539,08	5 381 529,32	122,5
28–40	Продукция химической промышленности, каучук	19 612,06	19 377,62	98,8
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	366,84	463,40	126,3
44–49	Древесина и целлюлозно- бумажные изделия	450 587,63	511 507,16	113,5
50–67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	992,60	824,02	83,0
72–83	Металлы и изделия из них	148 369,36	106 826,73	72,0
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	221 902,86	521 383,75	135,0
68–71, 91–97	Прочие товары	2 328 971,73	2 254 235,38	96,8

Импорт региона в отчетном периоде составил 3 301,0 млн долл. США, что на 31,1 % больше, чем в I полугодии 2016 г.

Основными торговыми партнерами при импорте стали (рис. 4):

Китай – 1 257,1 млн долл. США, или 38,1 %. Увеличение импорта на 200,8 млн долл. США (19,0 %). Основные статьи импорта: судовые деррик-краны и др. – 3,8; вычислительные машины и их блоки – 2,8; шины пневматические резиновые новые – 2,7 % стоимости импорта;

Республика Корея – 666,7 млн долл. США, или 20,2 % импорта. Увеличение импорта на 355,6 млн долл. США (в 2,1 раза). Основные статьи импорта: насосы жидкостные – 20,4; центрифуги, агрегаты для фильтрования – 12,4; электрогенераторные установки – 11,9 %;

Япония – 261,7 млн долл. США, или 7,9 % импорта. Увеличение импорта на 74,3 млн долл. США (39,6 %). Главные статьи импорта: части и оборудование автомобилей 8701-8705 – 20,7; автомобили легковые, кроме 8702 – 12,1; суда круизные, паромы, грузовые и др. – 9,4 %;

Канада – 201,1 млн долл. США, или 6,1 % импорта. Увеличение импорта на 185,9 млн долл. США (в 13,2 раза). Главные статьи импорта: прочие суда – 64,6; вертолеты, самолеты, космические аппараты и ракеты – 25,1; носители звука – 1,3 %;

США – 179,7 млн долл. США, или 5,4 % импорта. Уменьшение импорта на 124,9 млн долл. США (в 1,7 раза). Главные статьи импорта: насосы жидкостные – 8,7; фитинги для труб из черных металлов – 6,8; машины подъемные – 6,5 %;

Бразилия – 108,8 млн долл. США, или 3,3 % импорта. Увеличение импорта на 36,2 млн долл. США (49,9 %). Главные статьи импорта: свинина – 73,0; мясо крупного рогатого скота, замороженное – 16,2; мясо и пищевые субпродукты домашней птицы – 8,2 %;

Финляндия – 55,8 млн долл. США, или 1,7 % импорта. Увеличение импорта на 48,3 млн долл. США (в 7,4 раза). Главные статьи импорта: прочие суда – 89,6; нефть и нефтепродукты, кроме сырых – 4,0; судовые деррик-краны и др. – 3,0 %;

Сингапур – 55,1 млн долл. США, или 1,7 % импорта. Увеличение импорта на 10,1 млн долл. США (22,4 %). Главные статьи импорта: прочие суда – 60,8; нефть и нефтепродукты, кроме сырых – 19,7; насосы жидкостные – 4,6 %.

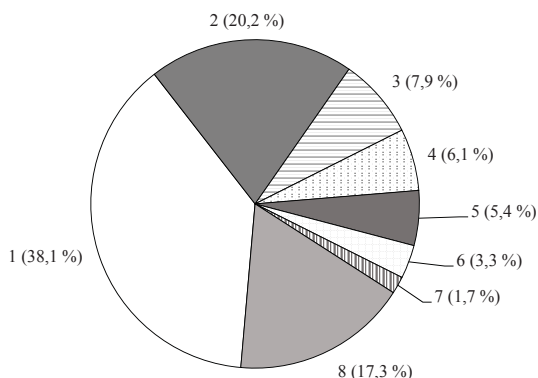


Рис. 4. Удельный вес стран-контрагентов в импорте Дальневосточного региона в I полугодии 2017 г.: 1 – Китай, 2 – Респ. Корея, 3 – Япония, 4 – Канада, 5 – США, 6 – Бразилия, 7 – Финляндия, 8 – другие страны

Товарная структура импорта Дальнего Востока представлена в табл. 3.

Таблица 3

**Товарная структура импорта Дальневосточного региона  
в I полугодии 2017 г., тыс. долл. США**

Код группы	Наименование товара	I полугодие 2016 г.	I полугодие 2017 г.	Темп роста, %
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	402 604,2	491 832,6	122,2
В том числе: 03	Рыба, ракообразные и моллюски	37 354,0	37 339,6	100,0
25–27	Минеральные продукты	36 861,9	63 010,6	71,0
В том числе: 27	Топливо-энергетические товары	32 540,3	42 485,8	130,6
28–40	Продукция химической промышленности, каучук	226 473,7	263 172,0	116,2
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	7 747,7	5 591,2	72,2
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	34 386,1	44 357,4	129,0
50–67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	101 366,9	122 801,7	121,1
72–83	Металлы и изделия из них	258 572,9	273 104,6	105,6
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	1 231 859,0	1 890 710,6	53,5
68–71, 91–97	Прочие товары	218 120,7	146 429,8	67,1

Обзор внешнеэкономической деятельности предприятий и организаций Дальнего Востока в I полугодии 2017 г. показал рост объема внешнеторгового оборота на 2 142,0 млн долл. США (18,7 %). В отчетном периоде произошло увеличение стоимости экспорта на 1 359,0 млн долл. США (15,2 %) по сравнению с I полугодием 2016 г., а импорт увеличился на 783,0 млн долл. США (31,1 %). Основными странами-контрагентами при экспорте в отчетном периоде являлись: Республика Корея, Китай, Япония, Индия, Тайвань (Китай), при импорте – Китай, Республика Корея, Япония, Канада, Соединенные Штаты, Бразилия, Финляндия, Сингапур. Сальдо торгового баланса сложилось положительным и составило 7 009,6 млн долл. США.

*Для цитирования:*

Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за I полугодие 2017 года // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 111–118.

Т. И. ШИЧАНИНА\*

## Дальневосточной оперативной таможне – 20 лет

### The Far Eastern Operational Customs celebrates 20th anniversary

В июле 2017 г. Дальневосточная оперативная таможня (ДВОТ) отметила 20-летний юбилей. Подразделение было создано 15 июля 1997 г. на основании приказа ГТК России и стало головным органом в Дальневосточном федеральном округе по осуществлению оперативно-розыскной деятельности, борьбы с контрабандой, уклонением от уплаты таможенных платежей и иными правонарушениями в сфере таможенного дела. За прошедшие 20 лет ДВОТ и правоохранительными подразделениями ДВТУ выявлено более 5 тыс. преступлений и свыше 130 тыс. нарушений таможенных правил и административных правонарушений.

В 2017 г. таможнями ДВФО было возбуждено 199 уголовных дел, что сопоставимо с результатами работы в прошлом году. В том числе ДВОТ возбуждено 28 уголовных дел.

Более половины выявленных преступлений, а именно 132, или 66 %, связаны с контрабандой стратегически важных товаров и ресурсов, таких как лесоматериалы, водные биоресурсы, цветные и драгоценные металлы, дериваты диких животных, полудрагоценный камень нефрит. Стоимость выявленной контрабанды

ШИЧАНИНА Татьяна Ивановна –  
пресс-секретарь.  
[press-dvot@mail.ru](mailto:press-dvot@mail.ru).

SHICHANINA T. I. – press secretary.

---

\* Дальневосточная оперативная таможня. 690014, г. Владивосток, пр-т Красного Знамени, 66А.  
Far Eastern Operational Customs. 66A, Krasnogo Znameni Prospekt, Vladivostok, Russian Federation, 690014.

в 2,5 раза превысила прошлогодний показатель и составила 1,8 млрд руб. Так, по фактам незаконного экспорта лесоматериалов в этом году таможенными ДВТУ возбуждено 49 уголовных и 208 дел об административных правонарушениях. Стоимость незаконно вывезенного леса ценных дальневосточных пород, таких как дуб, ясень, сосна, составила в общей сложности 135 млн руб. Только ДВОТ в 2017 г. возбуждено 11 уголовных дел по фактам контрабанды в Китай лесоматериалов из ясеня и дуба монгольского общей стоимостью 22,5 млн руб. В 2 раза возросло число выявленных преступлений, связанных с незаконным перемещением водных биоресурсов – возбуждено 62 уголовных и 134 административных дела. Противозаконным способом перемещено 27 тыс. т морепродукции, что в 13,5 раза больше, чем за весь 2016 г. В разы выросла и стоимость контрабанды, только по уголовным делам она составила более полутора миллиардов рублей, а размер неуплаченных недобросовестными участниками ВЭД таможенных платежей достиг 26,5 млн руб.

По фактам нарушения при перемещении морских судов за первую половину текущего года возбуждено 3 уголовных и 6 административных дел, по которым размер неуплаты таможенных платежей превысил 48 млн руб.

Немало внимания уделяется борьбе с особо опасными видами контрабанды. В этой сфере возбуждено 12 уголовных дел. Среди предметов контрабанды – полудрагоценный камень нефрит, дериваты диких животных (мускусная железа кабарги, желчные пузыри гималайского и бурого медведя), предметы палеонтологии (рога шерстистого носорога, фрагменты бивней мамонта), драгоценные металлы, а также изделия военного назначения. Стоимость изъятых предметов оценена в 63,5 млн руб. Например, сотрудники Дальневосточной оперативной таможни в результате оперативно-розыскных мероприятий пресекли в этом году четыре попытки незаконного вывоза в Республику Корея дериватов кабарги общим весом почти 20 кг стоимостью более 18 млн руб.

На канале борьбы с контрабандой наркотиков и сильнодействующих веществ выявлено 22 преступления, в том числе в 19 случаях запрещенные препараты перемещались в почтовых отправлениях. Всего изъято около килограмма подконтрольных веществ.

Кроме того, дальневосточными таможенными выявлено 16 фактов, связанных с уклонением от уплаты таможенных платежей в крупном и особо крупном размере, в том числе совершенных организованными группами лиц. Общая сумма выявленных уклонений от уплаты таможенных платежей при перемещении товаров народного потребления, автотранспортных средств, морских судов, морепродукции и других товаров составила 165 млн руб. К примеру, Дальневосточной оперативной таможней пресечена деятельность организованной преступной группы, которая обман-



ным способом ввезла из Китая партию дорогостоящих товаров народного потребления стоимостью 40 млн руб. без уплаты причитающихся таможенных платежей в размере 8 млн руб.

По уголовным делам, возбужденным дальневосточными таможенными, в текущем году вынесено 25 обвинительных приговоров, в том числе 15 фигурантов приговорено к лишению свободы, штрафные санкции составили 10,5 млн руб., а конфисковано предметов преступления на 7 млн руб.

В рамках борьбы с административными правонарушениями в таможенной сфере таможни Дальнего Востока выявили около 4 тыс. правонарушений, из них 60 % связаны с недекларированием либо недостоверным декларированием или сокрытием от таможенного контроля таких товаров, как товары народного потребления, лесоматериалы, недрагоценные металлы и изделия из них, алкогольные напитки, табачные изделия, транспортные средства и запчасти к ним, продукты питания, водные биоресурсы.

Сумма назначенных штрафных санкций по правонарушениям в сфере таможенного дела составила 311,5 млн руб. В настоящий момент взыскано почти 73 млн руб.

© Шичанина Т. И., 2017

© Shichanina T. I., 2017

*Для цитирования:*

Шичанина Т. И. Дальневосточной оперативной таможне – 20 лет // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 119–121.

В. В. СТЕЦЮК\*

## Приоритетные направления развития региональных программ РФФИ

### Priorities for the Development of the Regional Programmes of the Russian Foundation for Basic Research

18 июля 2017 г. в кампусе ДВФУ состоялся круглый стол «Региональные конкурсы, проводимые Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ) совместно с субъектами Российской Федерации», к участию в котором были приглашены представители ведущих вузов и Администрации Приморского края. Данное мероприятие проходило под эгидой федеральных органов власти в поддержку приоритетных направлений развития регионов Дальнего Востока РФ в рамках интеграции в АТР.

Председатель Совета Российского фонда фундаментальных исследований, академик РАН Владислав Яковлевич Панченко осветил основные положения деятельности фонда и обозначил приоритеты и перспективы научно-технического развития РФ. К ключевым направлениям В. Я. Панченко отнес участие РФФИ в реализации принятых и принимаемых Правительством РФ стратегий развития; решение проблем регионов РФ с поддержкой РФФИ; реализацию модели адресной поддержки талантливой молодежи по цепочке «студент – аспирант – научный сотрудник»; развитие международных мероприятий РФФИ.

СТЕЦЮК Виктор Викторович – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела.  
*stecjuk.viktor@vfrta.ru.*

STETSUK V. V. – Candidate of Economic Sciences, senior research officer at the Department of Research and Development Office.

\* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034.

Наибольший интерес, по мнению автора, представляла часть доклада, в которой Владислав Яковлевич показал развитие системы взаимодействия РФФИ с регионами. Докладчик отметил, что в 2017 г. число регионов, получивших поддержку грантов РФ, увеличилось до 62 по сравнению с 9 регионами в 1997 г., а также что РФФИ, как и регионы в целом, выделили на поддержку грантов по 500 млн руб.

Но, к сожалению, информация в докладе отражала общую ситуацию по деятельности РФФИ и не учитывала возможностей, перспектив и особенностей развития как регионов Дальнего Востока РФ в целом, так и Приморского края в частности. Никаких новых приоритетных направлений и возможностей развития сотрудничества РФФИ и регионов Дальнего Востока России не было озвучено. Владислав Яковлевич, как и представители Администрации Приморского края, лишь отметил, что соглашение подписано, но без региональной финансовой поддержки.

В ходе круглого стола было задано большое количество вопросов, которые имели практический характер и касались возможности получения поддержки грантов РФФИ.

Таким образом, существует надежда, что дальнейшее развитие диалога РФФИ и научного сообщества Дальнего Востока России будет учитывать особенности, перспективы и приоритетные направления решения региональных проблем развития территорий при поддержке Фонда.

© Стецюк В. В., 2017

© Stetsuk V. V., 2017

*Для цитирования:*

Стецюк В. В. Приоритетные направления развития региональных программ РФФИ // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 122–123.

Подписано в печать 22.09.2017 г.  
Формат 70×100/16.  
Печать офсетная. Гарнитура Minion Pro, Palatino Linotype.  
Усл. печ. л. 9,75. Уч.-изд. л. 7,52.  
Изд. № 257. Тираж 100 экз. Заказ № 26.

Отпечатано в редакционно-издательском отделе Владивостокского филиала  
Российской таможенной академии  
690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16 в