



# ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

3.2007



# ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

3 (40)

2007

Ежеквартальный научно-практический журнал

Издается с октября 1997 г.

## Учредитель:

Дальневосточное таможенное  
управление ФТС России

## Издатель:

Владивостокский филиал  
Российской таможенной  
академии

## Главный редактор

*В.В. Горчаков*, доктор  
технических наук, профессор

## Заместители главного редактора:

*С.С. Ерошенко*, директор  
Владивостокского филиала  
Российской таможенной  
академии  
*В.М. Холичев*, зам. начальника  
ДВТУ

## Редакционная коллегия:

*П.Я. Бакланов*, академик РАН,  
профессор  
*Н.А. Беляева*, доктор  
исторических наук, профессор  
*В.Ю. Дианова*, кандидат  
экономических наук, доцент  
*В.И. Дьяков*, доктор  
исторических наук, профессор  
*В.Л. Ларин*, доктор исторических  
наук, профессор  
*Ю.В. Малышенко*, доктор  
технических наук, профессор  
*П.А. Минакир*, академик РАН,  
профессор  
*Б.Н. Сторожевых*, генерал-  
майор таможенной службы

## Ответственный секретарь

*А.Е. Стрикаускас*

## Содержание

*Журналу «Таможенная политика России  
на Дальнем Востоке» – 10 лет* 3

### ОФИЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Итоги работы Дальневосточного таможенного управления  
в первом полугодии 2007 г. 4

#### НАШИ ЮБИЛЕИ

Дальневосточной оперативной таможне – 10 лет 11  
15 лет Амурской таможне 12

#### НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ

И.А. Власенко – новый руководитель Дальневосточного  
таможенного управления 15  
В.А. Карпов – начальник Магаданской таможни 16

#### В ПОМОЩЬ УЧАСТНИКУ ВЭД

О лекарственных средствах 17

Внесены изменения в Список оборудования,  
материалов и технологий, которые могут быть  
использованы при создании ракетного оружия 18  
Таможенные льготы участникам Государственной  
программы по оказанию содействия добровольному  
переселению в Россию 18

### РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

**В.В. Горчаков.** Стратегия развития приграничных  
отношений России: взгляд из региона 20

**С.С. Ерошенко.** Региональный аспект формирования  
таможенной политики и обеспечения экономической  
безопасности Российской Федерации 30

### ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

**П.Я. Бакланов.** Факторы и направления развития  
российско-китайского сотрудничества 34

**Ю.В. Рожков, И.П. Чёрная.** Таможенное регулирование  
приграничного сотрудничества в ракурсе  
институционального анализа 44

Свидетельство о регистрации  
средства массовой информации  
ПИ № ФС 19-0011, выданное  
Приморским управлением  
Федеральной службы  
по надзору за соблюдением  
законодательства в сфере  
массовых коммуникаций  
и охране культурного наследия  
20 января 2005 г.

Номер к печати подготовили:

*Л.Е. Стрикаускас*

*И.К. Вельяотс*

*В.А. Моргунов*

При информационной  
поддержке пресс-службы ДВТУ

Адрес редакции:

690034, Владивосток,  
ул. Стрелковая, 16в

Тел.: 8 (4232) 250-237

Факс: 8 (4232) 638-968

E-mail: [vfrta@vtc.ru](mailto:vfrta@vtc.ru)

Подписано в печать

12.10.2007 г.

Формат 70×100/16

Усл. печ. л. 11,6.

Уч.-изд. л. 10,8.

Заказ 725. Тираж 300.

Отпечатано с оригинала-

макета в типографии ФГУП

«Издательство "Дальнаука"»

690041, г. Владивосток,

ул. Радио, 7

ISSN 1815-0683

© Российская  
таможенная академия,  
Владивостокский филиал, 2007

## ТАМОЖНЯ В ДЕЙСТВИИ

- Г.А. Кича.* Практика применения СУР: реализация принципа выборочности таможенного контроля (на примере Владивостокской таможни) 54
- Таможенный флот успешно борется с контрабандистами. *Пресс-служба ДВТУ* 63
- Авиаторы таможни на страже воздушных границ России. *Пресс-служба ДВТУ* 65
- Правовая служба Дальневосточного таможенного управления информирует. *Пресс-служба ДВТУ* 67
- Рекорд в 6 миллиардов рублей. *С. Григоров* 69

## НАУКА И ТЕХНИКА – НА СЛУЖБУ ТАМОЖНЕ

- Ю.В. Малышенко.* Электронное декларирование в России: теория и реалии 70
- В.Н. Шлеин.* Задачи эксплуатации технических средств ТКДРМ 76

## ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

- С.В. Поварёнкин.* Контейнеризация: комплексные решения государства и бизнеса 82

## ОХРАНА БИОРЕСУРСОВ

- С.Н. Ляпустин, Ю.А. Тютюненко.* Морские млекопитающие Дальнего Востока: незаконный промысел и контрабанда 87

## НАШЕ ИНТЕРВЬЮ

- Реалии таможенной службы: вечные и переменные приоритеты (интервью с генералом-майором таможенной службы В.И. Голоскоковым). *Л. Стрикаускас* 94

## ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- В.Ф. Печерица.* Таможенно-тарифное регулирование ВЭД КНР в условиях глобализации 103

## ПРАКТИКУМ ТАМОЖЕННИКА

- Н.В. Берлова, Т.М. Туникова, Н.Н. Алексеева, Л.А. Новицкая.* Диагностика и идентификация нефти и нефтепродуктов при таможенном оформлении и таможенном контроле 114

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

- Н.А. Беляева.* Формирование таможенных учреждений в Забайкалье после отмены порто-франко 125

## ХРОНИКА СОБЫТИЙ

- Российское золото в Китай не ушло. *Е. Вербицкая* 133
- Задержаны 3 контейнера с контрабандой лекарств, БАДов и других товаров. *Пресс-служба ДВТУ* 134
- Встреча с японской делегацией. *С. Щедрин* 134
- Контрафактный товар как угроза здоровью россиян. *И. Яшина* 135
- Пресечена контрабанда 120 тонн опасного для здоровья риса. *Ю. Рожковский* 136
- О системе анализа и управления рисками на американский лад. *Л. Стрикаускас* 137
- Защита прав интеллектуальной собственности: российский и зарубежный опыт. *Пресс-служба ДВТУ* 139
- Дни науки в ВФ РТА. *И. Сагитова* 140
- Новая политика Российской таможенной академии. *Л. Стрикаускас* 141

## Журналу «Таможенная политика России на Дальнем Востоке» – 10 лет

*Перед вами юбилейный номер – журналу «Таможенная политика России на Дальнем Востоке» исполнилось 10 лет. Возраст относительно небольшой – в свет вышло 40 номеров этого периодического издания Владивостокского филиала Российской таможенной академии, учрежденного Дальневосточным таможенным управлением.*

*10 лет своего существования при активной информационной поддержке сотрудников таможенной службы, государственных, правоохранительных органов и коммерческих структур не только Дальнего Востока, но и других регионов страны журнал способствовал проведению и разъяснению государственной таможенной политики в регионе, координации научной и практической деятельности дальневосточных ученых и таможенников.*

*Спектр научных публикаций, аналитических и информационных материалов журнала отражает многогранный и сложный процесс реализации таможенной политики государства в регионе, проблемы и перспективы взаимодействия на российско-китайской границе, внешнеэкономической деятельности, становления высшего специального таможенного образования, а также историю таможенного дела и борьбы с контрабандой биоресурсов Дальнего Востока.*

*Журнал получил широкое признание в различных общественных кругах – имеет достаточный индекс цитируемости в научных публикациях. Как лучшее периодическое издание он был неоднократно награжден дипломами Дальневосточной книжной выставки-ярмарки «Печатный двор».*

*Редколлегия журнала и далее намерена стремиться к глубокому анализу происходящих изменений в таможенном деле, определению путей решения проблем таможенного оформления и контроля, а также легальных способов укрепления партнерских отношений института таможни, бизнеса и правоохранительных структур. Журнал ждут позитивные изменения на новом этапе развития в свете требований времени и расширения читательской территории.*

*Хочется пожелать здоровья, успехов и процветания всем нашим читателям. Мы будем рады вашим отзывам и предложениям, касающимся вопросов совершенствования нашего журнала. До новых встреч!*

Редколлегия

## **Итоги работы Дальневосточного таможенного управления в первом полугодии 2007 г.**

**13 июля 2007 г. во Владивостоке состоялось заседание коллегии Дальневосточного таможенного управления, в котором приняли участие руководители таможенных органов Дальнего Востока. На заседании были подведены итоги работы дальневосточных таможенников в первом полугодии 2007 г. и обозначены перспективы развития таможенных органов ДВФО.**

Дальневосточное таможенное управление – самое крупное по занимаемой территории региональное управление Федеральной таможенной службы России. В зоне ответственности ДВТУ 9 субъектов Федерации, входящих в Дальневосточный федеральный округ – Камчатский, Приморский и Хабаровский края, Амурская, Сахалинская и Магаданская области, Еврейская автономная область, Республика Саха (Якутия), Чукотский автономный округ. Общая площадь территории ДВФО – 6,2 млн. кв. м, протяженность государственной границы – 25 575 км, в т. ч.: с КНР – 2 536 км, с КНДР – 78,4 км, с США – 49,0 км, Японией – 194,3 км; а также 23000 км морской границы с нейтральными водами.

Дальневосточное таможенное управление сегодня – это 16 таможен, в т. ч. Дальневосточная оперативная, и 57 таможенных постов. В регионе деятельности ДВТУ – 83 пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации: 53 морских, 10 воздушных, 5 автомобильных, 3 железнодорожных, 3 речных и 9 смешанного типа (авторечных). Функционирует только 53 пункта пропуска (64 % от всех имеющихся): 28 морских, 10 воздушных, 5 автомобильных, 2 железнодорожных, 2 речных, 6 смешанных. На российско-китайской границе функционируют 13 пунктов пропуска.

На страже экономических интересов России на Дальнем Востоке стоит 4 406 таможенников (штатная численность, утвержденная Федеральной таможенной службой России, – 4 789 человек).

В первом полугодии 2007 г. таможенники Дальневосточного таможенного управления перечислили в федеральный бюджет России 50 млрд. 892 млн. руб. (за тот же период прошлого года – чуть более 46 млрд. руб.), выполнив установленные контрольные показатели на 109 %. Таким образом, каждый дальневосточный таможенник обеспечил перечисление в федеральный бюджет

11 млн. 550 тыс. рублей, при том, что затраты на полугодовое содержание одного дальневосточного таможенника составили 386 тыс. рублей (включая оснащение рабочего места, в т. ч. отопление, освещение, ремонт и пр., обеспечение рабочими принадлежностями, зарплата, форменная одежда и т.д.). Больше всего средств перечислили в государственную казну Владивостокская (18,4 млрд. руб.) и Находкинская (14,9 млрд. руб.) таможни.

За 6 месяцев 2007 г. таможнями Дальневосточного таможенного управления было оформлено 106 194 грузовых таможенных деклараций (рост по сравнению с 1 полугодием прошлого года 14 %). Внешнеэкономическую деятельность через таможни ДВТУ осуществляли 9 866 участников (рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 11 %), из которых 87 % (или 8 615) составили участники внешнеэкономической деятельности, зарегистрированные на территории Дальнего Востока. В этом году, по сравнению с тем же периодом прошлого года, сократилось количество экспортеров на 2 %, а импортеров возросло на 12 %.

Учитываемый во внешней торговле товарооборот через таможни ДВТУ составил 9,8 млрд. долл. США (по сравнению с первым полугодием прошлого года рост на 34 %). Стоимость экспорта составила 6 млрд. долл. США или 61 % товарооборота, а импорта соответственно – 3,8 млрд. долл. США. За отчетный период было перемещено 22,9 млн. тонн грузов (рост на 31 %). Основная часть грузооборота пришлось на экспорт – 20,7 млн. тонн или 90 %. По сравнению с первым полугодием прошлого года в этом году количество экспортируемых грузов возросло на 5,8 млн. тонн (или 33 %), а импортируемых – на 400 тыс. тонн (или на 14 %).

Крупнейшими торговыми партнерами Дальнего Востока при экспорте в этом году были: Япония – 32 %, Республика Корея – 27 %, Китай – 21 %, Сингапур – 4 %, Швейцария – 4 %.

Крупнейшими торговыми партнерами Дальнего Востока при импорте выступали: Китай – 34 % стоимости, Япония – 30 %, Республика Корея – 13 %, США – 7 %.

Среди важнейших товарных статей экспорта за январь-июнь 2007 г. выделены:

- *нефть сырая* (41 % от общей стоимости экспорта). Грузооборот экспортируемой нефти по сравнению с тем же периодом прошлого года возрос в 4 раза;

- *нефтепродукты* (25 % от общей стоимости экспорта). Грузооборот экспортируемых нефтепродуктов по сравнению с тем же периодом прошлого года возрос на 21 %;

- *древесина и изделия из нее* (16 % от общей стоимости экспорта). Грузооборот экспортируемой древесины и изделий из нее по сравнению с тем же периодом прошлого года возрос на 7 %;



– *черные металлы* (3,5 % от общей стоимости экспорта). Грузооборот экспортируемых черных металлов по сравнению с тем же периодом прошлого года снизился на 20 %;

– *рыба, ракообразные и моллюски* (1,4 % от общей стоимости экспорта). Грузооборот экспортируемых рыбы, ракообразных и моллюсков по сравнению с тем же периодом прошлого года снизился на 21 %.

Важнейшими товарными статьями при импорте за январь-июнь 2007 г. являлись следующие товарные группы:

– *машины и оборудование* (22 % от общей стоимости импорта). Грузооборот импортируемых машин и оборудования по сравнению с тем же периодом прошлого года возрос на 29 %;

– *средства наземного транспорта* (23 % от общей стоимости импорта). Грузооборот импортируемых средств наземного транспорта по сравнению с тем же периодом прошлого года возрос на 35 %;

– *пластмассы и изделия из них* (9 % от общей стоимости импорта). Грузооборот импортируемых пластмасс и изделий из них по сравнению с тем же периодом прошлого года возрос на 20 %;

– *электрические машины и оборудование* (6 % от общей стоимости импорта). Грузооборот импортируемых электрических машин и оборудования по сравнению с тем же периодом прошлого года снизился на 3 %;

– *изделия из черных металлов* (5 % от общей стоимости импорта). Грузооборот импортируемых изделий из черных металлов по сравнению с тем же периодом прошлого года снизился на 16 %;

– *обувь* (6 % от общей стоимости импорта). Количество импортируемой обуви по сравнению с тем же периодом прошлого года возросло на 54 %;

– *мясо и пищевые мясные субпродукты* (3 % от общей стоимости импорта). Грузооборот импортируемых мяса и пищевых мясных субпродуктов по сравнению с тем же периодом прошлого года возрос на 7 %.

Главный принцип работы Дальневосточного таможенного управления – соблюдение законности и усиление контроля за соблюдением законодательства. Неукоснительное следование этому принципу помогает в решении основных задач: содействие внешнеэкономической деятельности, пополнение федерального бюджета путем взимания таможенных пошлин, налогов и сборов, а также защита экономических интересов страны и борьба с контрабандой.

В сравнении с аналогичным периодом 2006 г. уменьшилось количество исков, предъявленных к таможенным органам (с 1 400 до 1 190). Всего за первое полугодие 2007 г. вынесено 365 судебных решений, из которых 75 % приходится на споры по таможенной стоимости, 16 % – на обжалование постановлений о привлечении к административной ответственности.

Кардинально изменилась ситуация, связанная с обжалованием постановлений о привлечении к административной ответственности. При увеличении количества вынесенных постановлений на 353, уменьшилось количество жалоб, поданных в судебные органы на 222, т. е. на 48 % по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Из рассмотренных судами жалоб удовлетворено 37 %, в то время как в 2006 г. количество проигранных споров составляло 52 %.

Оперативная обстановка в зоне ответственности Дальневосточного таможенного управления в 2007 г. оставалась достаточно сложной. Острой проблемой остается вопрос занижения таможенной стоимости товаров и их недостоверное декларирование участниками внешнеэкономической деятельности.

В первом полугодии 2007 г. таможенными органами ДВТУ было возбуждено 194 уголовных (на 5 % больше, чем в аналогичном периоде прошлого года). Подавляющее большинство уголовных дел (186 дел или 96 %) возбуждено по признакам контрабанды. Возросло количество уголовных дел, возбужденных в отношении конкретных лиц, в этом году возбуждено 113 уголовных дел в отношении конкретных лиц (аналогичный период прошлого года – 73). По 101 уголовному делу субъектами преступлений являлись граждане РФ и по остальным – иностранные граждане.

Нельзя не отметить повышение роли таможенных органов в борьбе с организованной преступностью – из общего числа уголовных дел, возбужденных по контрабанде, 47 дел возбуждено по ч. 4 ст. 188 Уголовного кодекса РФ (деяния, ... совершенные организованной группой). За аналогичный период прошлого года таможенными органами было возбуждено только 22 таких уголовных дела, из них 20 уголовных дел было возбуждено в отношении конкретных лиц (аналогичный период прошлого года – 3).

По ч. 1 ст. 188 УК РФ (контрабанда) таможенными органами возбуждено в 2007 г. 114 уголовных дел, по ч. 2 ст. 188 УК РФ – 25 уголовных дел, по ст. 194 УК РФ (уклонение от уплаты таможенных платежей) – 8 уголовных дел. В результате повышения качества оперативно-розыскной деятельности достигнут высокий уровень числа уголовных дел, возбужденных по оперативным данным, который составил в целом по всему региону деятельности ДВТУ более 77 %.

Общая стоимость товаров по возбужденным уголовным делам составила 1,3 млрд. руб., что почти в 5 раз больше, чем за тот же период прошлого года. Общая сумма уклонения от уплаты таможенных платежей по уголовным делам, возбужденным по ст. 194 УК РФ, составила 26,6 млн. руб.

Активизация правоохранительной деятельности привела к улучшению результатов по выявлению и пресечению фактов незаконного экспорта лесоматериалов и морских биоресурсов. В этом году возбуждено 32 уголовных дела по фактам контрабандного вывоза леса и лесоматериалов стоимостью



110 млн. руб. По фактам незаконного экспорта морских биоресурсов возбуждено 19 уголовных дел, в т. ч. 2 по фактам незаконного перемещения трепанга и 1 – по факту вывоза рыб осетровых пород. Общий вес предмета преступлений (биоресурсов) по уголовным делам составил более 434 тонн стоимостью более 68 млн. руб.

Повысилась эффективность деятельности правоохранительных подразделений таможен в борьбе с контрабандой товаров народного потребления из КНР и стран Юго-Восточной Азии – возбуждено 38 уголовных дел, общая стоимость изъятых товаров составила более 132 млн. руб.

43 уголовных дела возбуждено по фактам незаконного ввоза автотранспорта и запчастей к нему, стоимость изъятых незаконно перемещенных товаров составила 54,4 млн. руб., размер уклонения от уплаты таможенных платежей – 18,2 млн. руб.

Отмечено увеличение количества уголовных дел, возбужденных по фактам контрабанды через таможенную границу России иностранной и национальной валюты, в этом году возбуждено 17 уголовных дел (в первом полугодии 2006 г. – 8). Возбуждено 22 уголовных дела по фактам контрабанды через таможенную границу наркотических средств и сильнодействующих веществ. Изъято 56,9 г наркотических веществ, 5,28 г сильнодействующих веществ и 14 772 капсулы.

В первом полугодии 2007 г. дальневосточными таможами выявлено 2 735 правонарушений (за тот же период прошлого года – 2601). Ориентировочная стоимость предметов правонарушений составила 695,8 млн. руб. Предметами правонарушений чаще всего являлись:

- *автомобили* (легковые, грузовые и прочие транспортные средства, а также их части) – 471 дело об административных правонарушениях;
- *товары народного потребления* – 393 дела об административных правонарушениях;
- *лес и лесоматериалы* – 140 дел об административных правонарушениях;
- *незаконный ввоз лекарственных препаратов*, в т. ч. наркотические средств, сильнодействующие и психотропные вещества – 125 дел об административных правонарушениях;
- *мясопродукция* – 31 дело об административных правонарушениях;
- *экспорт морских биоресурсов* – 24 дела об административных правонарушениях;
- *экспорт лома черных и цветных металлов* – 9 дел об административных правонарушениях.

Три четверти правонарушений (2 040) совершаются при ввозе товаров.

Среди дел об административных правонарушениях преобладают правонарушения, совершенные юридическими лицами, – 50 % (или 1 355 дел). В отношении физических лиц возбуждено 1 000 дел об административных

правонарушениях (37 %); в отношении должностных лиц различных организаций и предпринимателей без образования юридического лица – 299 дел (11 %). В остальных случаях на момент возбуждения дело правонарушитель не был установлен.

По контрабандообразующим составам правонарушений (статьи 16.1, 16.2, 16.3 КоАП РФ) возбуждено 1 542 дела об административных правонарушениях.

В этом году заведено 261 дело о нарушениях валютного законодательства – в 3,6 раза больше, чем за тот же периода прошлого года.

Таможенными органами и судами вынесено 2 325 постановлений о назначении наказаний (в первом полугодии прошлого года – 2 533), при этом сумма назначенных санкций по сравнению с прошлым годом увеличилась в 1,5 раза и составила 432 млн. руб., в т. ч. сумма штрафов – 157,5 млн. руб. Решение о конфискации принималось судами 487 раз, стоимость предмета административных правонарушений – 274 млн. руб.

Другим важным направлением деятельности таможенных органов Дальнего Востока стало строгое соблюдение запретов и ограничений, установленных законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности. В 2007 г. дальневосточные таможенники активно работали над обеспечением эффективного контроля таможенного оформления товаров, подлежащих внешнеторговым ограничениям, в первую очередь это касается защиты прав интеллектуальной собственности, экспортного контроля и безопасности ввозимых товаров. В мае 2007 г. в г. Хабаровск прошел российско-американский семинар на тему «Проблемы защиты прав интеллектуальной собственности», в котором приняли участие представители таможенной службы США, правообладателей («Леви Страус», «Проктер энд Гэмбл» и др.), ФТС России, ДВТУ, таможен региона.

Оперативная обстановка, постоянный дефицит интеллектуальных и материально-технических ресурсов требуют от дальневосточных таможенников концентрации усилий на главных направлениях, в местах сосредоточения основных товарных логистических потоков. В соответствии с решением коллегии Федеральной таможенной службы, посвященной итогам работы за 2006 г., в настоящее время пересматривается компетенция таможенных органов по проведению операций с товарами, перемещаемыми воздушным и морским видами транспорта. Формируется перечень таможенных органов с ограничением компетенции таможенных операций с лесом.

Дальневосточное таможенное управление также направило предложения по принципиальному изменению компетенции ряда таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска через российско-китайскую границу. ДВТУ готово и далее идти по пути реорганизации таможенных органов с низкими показателями в области таможенного контроля.

Большое внимание уделяется кадровым вопросам и, прежде всего, проблемам повышения качества управленческой деятельности. Система управления в таможенных органах является многогранным механизмом, с помощью которого, опираясь на возможности современного менеджмента, осуществляются функции таможенного органа и контроль за качеством исполнения этих функций. Сегодня 100 % руководителей таможенных органов прошли соответствующую переподготовку на базе Владивостокского филиала РТА. В то же время медленно продвигается дело по созданию надлежащих условий для обучения должностных лиц таможенных органов непосредственно на рабочем месте.

В первом полугодии 2007 г., по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, снизилось количество нарушений служебной и трудовой дисциплины – на 29 %, грубых – на 7 %, нарушений, допущенных руководителями всех уровней, – на 14,2 %. Показатель нарушений служебной дисциплины по отношению к фактической численности в таможенном органе в первом полугодии 2007 г. составил 3,33 %, в то время как в аналогичном периоде 2006 г. – 4,57 %.

Деятельность подразделений собственной безопасности Дальневосточного таможенного управления подчинена решению главных задач таможенных органов России, при этом особое внимание уделяется выявлению и пресечению фактов содействия должностных лиц таможенных органов недостоверному декларированию товаров, занижению таможенной стоимости. В первом полугодии 2007 г. подразделениями собственной безопасности таможенных органов ДВТУ направлено в органы прокуратуры для принятия решения в порядке статей 144, 145 УПК РФ 82 материалов, из которых 64 – по признакам должностных преступлений. По направленным материалам возбуждено 38 уголовных дел, из них:

- 25 уголовных дел по преступлениям коррупционной направленности в отношении должностных лиц таможенных органов (статьи 285, 286, 290, 292, 293 УК РФ);

- 11 уголовных дел по ч. 1 ст. 188 УК РФ;
- 1 уголовное дело по ст. 327 УК РФ;
- 1 уголовное дело по ст. 159 УК РФ.

По возбужденным уголовным делам проходят 16 должностных лиц таможенных органов и 13 иных лиц.

*Пресс-служба ДВТУ*

## Дальневосточной оперативной таможне – 10 лет

10 лет назад, 15 июля 1997 г., в составе Государственного таможенного комитета Российской Федерации, в целях реализации Федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности» был создан специализированный таможенный орган – Дальневосточная оперативная таможня, на которую возложены задачи организации борьбы с контрабандой и усиления борьбы с таможенными правонарушениями на таможенной границе в Дальневосточном регионе.

В большинстве таможен Дальнего Востока были созданы специализированные правоохранительные подразделения, сотрудники которых осуществляют выявление и пресечение контрабандных операций, дознание по возбужденным уголовным делам и расследование дел об административных правонарушениях.

Вот только некоторые цифры, дающие представление о пути, пройденном за 10 лет: более 2 000 уголовных дел, по которым проведено дознание; свыше 60 тысяч расследованных дел об административных правонарушениях; 3,5 млрд. руб. наложенных взысканий; сотни тонн, вернувшихся в естественную среду обитания морских биологических ресурсов, обнаруженных оперативниками на судах-нарушителях.

Оперативные сотрудники ДВОТ принимали участие в различных операциях по выявлению таможенных преступлений: «Лес», «Восток», «Декларация», «Луч», «Эдельвейс», «Антиквариат», «Брэнд» и др. Самостоятельно, с использованием больших таможенных судов и во взаимодействии с другими правоохранительными органами, прежде всего с пограничниками, проводили специальные морские операции, по результатам которых задержаны и привлечены к ответственности десятки рыбопромысловых и транспортных судов.

Достигнутые результаты – следствие самоотверженного и высокопрофессионального труда нескольких сотен сотрудников, государственных служащих и работников, основу которых составляют оперативники, дознаватели и расследователи.

С каждым годом возрастает образовательный и профессиональный уровень сотрудников, осуществляющих борьбу с контрабандой. Сегодня на службу в таможенные органы всё чаще вливаются выпускники Владивостокского филиала Российской таможенной академии. Приобретённые ими теоретические знания подкрепляются практическими навыками оперативной и правоохранительной деятельности, которые прививают им те, кто стоял у истоков создания Дальневосточной оперативной таможни.

*Дальневосточная оперативная таможня*

## 15 лет Амурской таможне

5 августа 2007 г. Амурская таможня отметила свое 15-летие. Образование таможни происходило на основе таможенного поста, созданного в г. Комсомольск-на-Амуре в мае 1990 г., предназначенного для осуществления таможенного контроля по пропуску товаров участников внешнеэкономической деятельности через границу СССР.

Согласно штатному расписанию численный состав сотрудников поста в то время был незначительный – 7 человек. Возглавлял таможенный пост советник таможенной службы 3-го ранга *Хренов Борис Александрович* – профессиональный таможенник, прибывший в Комсомольск-на-Амуре из Ванинской таможни по решению Главного управления таможенного контроля СССР. Функционально пост подчинялся Хабаровской таможне.

Приказом ГТК России от 05.08.1992 г. № 310 в целях совершенствования системы таможенного контроля, повышения его эффективности и культуры таможенный пост Комсомольск-на-Амуре Хабаровской таможни был преобразован в Амурскую таможню, с определением зоны ее деятельности – территории Комсомольского, Солнечного, Амурского районов Хабаровского края – и выведением из подчинения Хабаровской таможни. В 1993 г. Б.А. Хренов был назначен начальником Амурской таможни, а в мае 1999 г. ушел на заслуженный отдых. В настоящее время Борис Александрович возглавляет Комсомольский-на-Амуре Совет ветеранов таможенной службы, с 2004 г. работает специалистом 1 разряда на Комсомольском-на-Амуре таможенном посту.

С 10.06.1999 г. Амурскую таможню возглавляет полковник таможенной службы *Владимир Петрович Игнатьев*.

Сегодня зоной деятельности Амурской таможни определены районы Хабаровского края: Амурский, Комсомольский, Николаевский, Солнечный, Ульчский, общей площадью более 326 тыс. кв. км с протяженностью границы ответственности более 2200 км; города Амурск, Комсомольск-на-Амуре, Николаевск-на-Амуре; акватория вод территориального моря Российской Федерации, омывающего берега вышеперечисленных административных образований.

Участниками внешнеэкономической деятельности, работающими в зоне деятельности Амурской таможни, являются крупные предприятия с мощной конкурентоспособной промышленностью, экономикой инновационного типа, переживающей широкомасштабную модернизацию производства, опирающуюся на самые высокие достижения науки и техники, способствующие развитию экономики всего Дальневосточного федерального округа.

В Амурской таможне в настоящее время работают 147 человек. В структуре таможни 4 таможенных поста: Комсомольский-на-Амуре, Ленинский, Николаевский и Де-Кастринский, 14 отделов и отделений.

За неполные 15 лет таможней было оформлено в общей сложности более 55 000 грузовых таможенных деклараций, грузовой и внешнеторговый оборот по которым составил соответственно 51 млн 914 тыс. тонн и 20 млрд. 354 млн. 448 тыс. долл. США.

Ежегодно Амурская таможня выполняет плановые задания по перечислению таможенных платежей в федеральный бюджет: в период с 05.08.1992 по 29.06.2007 г. перечислено в федеральный бюджет в виде налогов и сборов более 55 млрд. руб.

По итогам 2006 г. в результате повышения качества таможенного администрирования Амурской таможней в федеральный бюджет перечислено 21,1 млрд. руб. таможенных платежей (101,9 % планового задания), что более чем на 30 % превышает объем таможенных платежей, перечисленных в 2005 г.

Амурской таможней регулярно выполняются контрольные показатели эффективности деятельности таможни. Так, контрольный показатель «Сумма вывозной пошлины, взимаемой при экспорте лесоматериалов» выполнен на 120,32 %.

В результате правильной организации процессов таможенного оформления и контроля срок проверки и выпуска грузовых таможенных деклараций в Амурской таможне в течение 1 дня в 2006 г. составил 98 %, что на 18 % превысило показатель 2005 г. За истекший период 2007 г. в Амурской таможне в течение 1 дня оформляется 99,3 % грузовых таможенных деклараций.

За 2006 г. благодаря точному анализу и своевременной координации действий подразделений таможни, в результате применения системы управления рисками, доначислено и взыскано 7 млн. 317 тыс. руб., возбуждено 23 дела об административном правонарушении. Результативность таможенных досмотров на конец 2006 г. в Амурской таможне составила 14 % при ввозе и 50 % при вывозе товаров.

Впервые в Дальневосточном регионе Амурской таможней было выдано 5 разрешений на постройку судов в режиме переработки на таможенной территории, общей суммой 216 млн. 611 тыс. долл. США.

В связи с тем, что важность контроля за экспортом необработанных лесоматериалов обозначена Президентом Российской Федерации, Генеральным прокурором России, губернатором Хабаровского края правоохранительной службой Амурской таможни усилен контроль по направлению работы, связанной с пресечением нарушений таможенных правил, совершаемых участниками внешнеэкономической деятельности при осуществлении вывоза лесоматериалов с таможенной территории Российской Федерации.

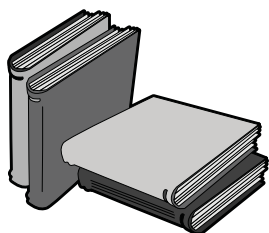


За 6 месяцев 2007 г. правоохранительной службой Амурской таможни было возбуждено 45 дел об административных правонарушениях, где объектом правонарушения являются лес и лесоматериалы. Нарушителям назначено наказание в виде административных штрафов на сумму 1 млн 128 тыс. 800 руб.

В 2007 г. правоохранительной службой Амурской таможни возбуждено 7 уголовных дел, 6 из них по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 188 УК РФ, а именно – перемещение через таможенную границу Российской Федерации лесоматериалов, совершенное с обманным использованием документов, и 1 дело, где предметом преступления являются строительные материалы.

Все успехи в делах Амурской таможни стали возможными благодаря самоотверженному, нелегкому труду всего коллектива таможни.

*Анна Бурмистрова,  
пресс-секретарь Амурской таможни*



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

**Камышников, А. П.** Основы управления в правоохранительных органах : учебник / А.П. Камышников, В.И. Махинин ; отв. ред. д-р юрид. наук, проф. Б.С. Тетерин. – М. : Щит-М, 2005. – 240 с.

Основы управления в правоохранительных органах разработаны на базе традиционного подхода к управлению в этих органах, учитывают достижения теории и практики современного управления в различных социальных сферах.

Впервые представлена логически обоснованная и внутренне непротиворечивая система взаимообусловленных основных управленческих категорий в правоохранительных органах: организационные звенья, сущность, назначение, типы, цели, методы, средства, процессы, результаты, функции, технология, культура, закономерности, принципы и проблемы управления. Практически важным является описание 11 методик осуществления всех функций управления в правоохранительных органах.

Для студентов вузов юридических и управленческих специальностей, руководителей и специалистов-управленцев, прежде всего, в правоохранительных органах, законодательно наделенных правом осуществления оперативно-розыскной деятельности.

## **И.А. Власенко – новый руководитель Дальневосточного таможенного управления**

13 сентября 2007 г. коллективу Дальневосточного таможенного управления был представлен новый исполняющий обязанности начальника ДВТУ – генерал-майор таможенной службы *Игорь Александрович Власенко*. По традиции в мероприятии принял участие представитель Федеральной таможенной службы – заместитель руководителя ФТС России *Леонид Иванович Шорников*, который охарактеризовал И.А. Власенко как успешного руководителя, хорошо знающего тонкости таможенного дела, прошедшего все ступени таможенной службы. В свою очередь



И.А. Власенко, обратившись с короткой речью к коллективу ДВТУ, сказал, что его задача – поднять деятельность ДВТУ на более высокий уровень. При этом он отметил заслуги в этом направлении предыдущего руководителя – генерал-майора таможенной службы В.И. Голоскокова. Особую поддержку И.А. Власенко рассчитывает получить от начальников таможен, однако много работы предстоит всем. «Успех общего дела зависит от каждого, в том числе от инспектора на посту», – подчеркнул Игорь Власенко.

Игорь Александрович Власенко родился 29 сентября 1957 г. в г. Кропоткин Краснодарского края. Окончил Кубанский сельскохозяйственный институт по специальности инженер-механик. Кандидат технических наук. Службу в таможенных органах начал в 1993 г. с должности инспектора грузового отдела Краснодарской таможни. Занимал должности от начальника отделов товарной номенклатуры и происхождения товаров, таможенного оформления и таможенного контроля до первого заместителя начальника Краснодарской таможни по таможенному контролю. С июня 2005 г. выполнял обязанности первого заместителя начальника Приволжского таможенного управления по таможенному контролю. С июня 2006 г. руководил Северо-Западным таможенным управлением.

## **В.А. Карпов – начальник Магаданской таможни**

13 сентября 2007 г. приступил к своим обязанностям новый начальник Магаданской таможни – полковник таможенной службы *Владимир Анатольевич Карпов*.

В.А. Карпов родился в 1960 г. в г. Херсон. Имеет два высших образования по специальностям: таможенное дело, английский и немецкий языки. Трудовой путь начал в 1984 г. с работы в горкоме ВЛКСМ. С 1987 по 1994 г. служил в органах ФСБ СССР – ФСК России.

В таможенные органы В.А. Карпов был принят в июне 1994 г. на должность заместителя начальника отдела по контролю за доставкой товаров Восточной таможни. Через год возглавил данный отдел, а затем – отдел таможенного оформления и таможенного контроля. В 1998 г. был назначен первым заместителем начальника Восточной таможни. С 2000 по 2007 г. исполнял обязанности первого заместителя начальника таможни в Уссурийской таможне.

За годы службы В.А. Карпов дважды был удостоен ведомственных наград: в 2002 г. награжден нагрудным знаком «Отличник таможенной службы», в 2004 г. – медалью «За службу в таможенных органах» III степени.



## О лекарственных средствах

В соответствии с Федеральным законом от 22.06.1998 № 86-ФЗ «О лекарственных средствах» государственному контролю подлежат все лекарственные средства, произведенные на территории Российской Федерации и ввозимые на территорию Российской Федерации.

Проведение экспертизы качества при осуществлении предварительного государственного контроля лекарственных средств осуществляется:

- для впервые производимых и впервые ввозимых на территорию Российской Федерации лекарственных средств;
- для лекарственных средств, выпускаемых по измененной технологии;
- для лекарственных средств, выпускаемых после перерыва производства данного лекарственного средства от трех лет и более;
- для иных лекарственных средств вследствие выявления ухудшения их качества.

Предварительному контролю подлежат три промышленные серии впервые ввозимых лекарственных средств. Иностранному предприятию-производителю или организации-импортеру одновременно с регистрационными удостоверениями на впервые ввозимые препараты Росздравнадзором выдается соответствующее уведомление о необходимости прохождения процедуры предварительного контроля. Отбор образцов для проведения предварительного контроля должен осуществляться представителями территориальных органов Росздравнадзора либо центров контроля качества лекарственных средств с разрешения таможенных органов.

В письме ФТС России от 28.05.2007 № 06-73/19856 «О лекарственных средствах» приведен перечень впервые ввозимых лекарственных средств, зарегистрированных в период с 24 ноября 2006 г. по 21 марта 2007 г. и подлежащих предварительному государственному контролю качества. ФТС России периодически информирует письмами подчиненные таможенные органы о принятии решения о предварительном государственном контроле качества лекарственных средств либо о снятии лекарственного средства с режима предварительного контроля.

С полным текстом письма ФТС России от 28.05.2007 № 06-73/19856 «О лекарственных средствах» можно ознакомиться на сайте ДВТУ: [www.dvtu.customs.ru](http://www.dvtu.customs.ru) в разделе «Информация для участников ВЭД».

## **Внесены изменения в Список оборудования, материалов и технологий, которые могут быть использованы при создании ракетного оружия**

В целях обеспечения выполнения Указа Президента Российской Федерации от 6 августа 2007 г. № 1030 «О внесении изменений в список оборудования, материалов и технологий, которые могут быть использованы при создании ракетного оружия и в отношении которых установлен экспортный контроль» 13 сентября 2007 г. Федеральной таможенной службой был издан приказ № 1133 «О внесении изменений в приложение 9 к приказу ГТК России от 23 мая 1996 г. № 315». Действие данного приказа распространяется на правоотношения, возникшие с 10 ноября 2007 г., т. е. со дня вступления в силу Указа Президента Российской Федерации от 6 августа 2007 г. № 1030.

*С полным текстом приказа можно ознакомиться на сайте Федеральной таможенной службы России ([www.customs.ru](http://www.customs.ru)) в разделе «Таможенное законодательство».*

*Пресс-служба ДВТУ*

## **Таможенные льготы участникам Государственной программы по оказанию содействия добровольному переселению в Россию**

В целях реализации постановлений Правительства Российской Федерации от 29.11.2003 г. № 718 «Об утверждении Положения о применении единых ставок таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации физическими лицами для личного пользования» (в ред. постановлений Правительства РФ от 23.01.2006 № 29, от 16.09.2006 № 567, от 03.03.2007 № 142)

Федеральная таможенная служба России издала приказ № 862 от 13.07.2007 г. «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 29 ноября 2003 г. № 718». Данный приказ был издан взамен отмененного приказа ГТК № 1440 от 11.12.2003 г. «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 29.11.2003 № 718» (в ред. приказов ФТС РФ от 26.02.2006 № 147, от 19.10.2006 № 1025).

Основное отличие вновь изданного приказа в том, что в нем был добавлен следующий подпункт в п. 4:

8) физические лица – участники Государственной программы по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 22 июня 2006 г. № 637 «О мерах по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом» (Собрание законодательства Российской Федерации. 2006. № 26. Ст. 2820) (далее – Государственная программа), и члены их семей, совместно переселяющиеся на постоянное место жительства в Российскую Федерацию, могут без уплаты таможенных пошлин, налогов и сборов ввозить товары (включая автомобили), приобретенные ими до въезда на территорию Российской Федерации, при въезде на территорию Российской Федерации с заявленной таможенными органами целью переселения на постоянное место жительства в Российскую Федерацию в течение срока действия Государственной программы.

Данные таможенные льготы предоставляются однократно при предъявлении свидетельства участника Государственной программы.

Освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов и сборов в отношении автомобилей предоставляется участникам Государственной программы, переселяющимся на постоянное место жительства в Российскую Федерацию, имеющим свидетельство участника Государственной программы, из расчета один автомобиль на семью переселенца независимо от страны происхождения автомобиля при условии, что такой автомобиль находится в собственности участника Государственной программы или члена его семьи и был зарегистрирован на указанное лицо в государстве выезда не менее чем за один год до въезда на территорию Российской Федерации.

*С полным текстом приказа ФТС России № 862 от 13.07.2007 г. «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 29 ноября 2003 г. № 718» можно ознакомиться на официальном сайте ФТС России [www.customs.ru](http://www.customs.ru) в разделе ТАМОЖЕННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО.*



В.В. ГОРЧАКОВ

### **Стратегия развития приграничных отношений России: взгляд из региона**

В начале XX в. британский лорд Керзон говорил: «Границы – это бритвенные лезвия, на которых зависят насущные вопросы войны и мира, жизни и смерти целых народов». В начале XXI в. это утверждение под воздействием процессов глобализации потерпело существенное изменение. И все же приграничье остается самой болезненной и щекотливой темой отношений между государствами. Ее можно до времени откладывать, обходить, но пока она присутствует хотя бы на заднем плане – отношения нормально развиваться не могут.

Краткий исторический экскурс о деятельности российского Правительства по поиску новых алгоритмов приграничных отношений.

В начале 1990-х годов Россия начала переход к новой стратегии приграничных отношений. При этом возник ряд проблем, потребовавших концептуального пересмотра сущности приграничной безопасности.

До 1993 г. пограничная политика была едина на всем протяжении границы СССР. Ее суть состояла в обеспечении военно-политической и идеологической безопасности системы социализма. При этом на приграничных территориях действовал запрет на социально-экономическую и инвестиционную деятельность иностранных резидентов.

После 1993 г. произошел распад единой системы пограничной безопасности. Ситуация в приграничье изменилась коренным образом: 2/3 границ сместились на периметр бывших союзных республик, приграничными стали 55 % российских регионов. Граница стала проходить внутри единого социального и экономического пространства. При этом свыше 13,5 тыс. км границы оказались не обустроенными – более половины всей сухопутной российской границы. Новая граница выпала из концепции приграничной безопасности и целиком оказалась в сфере экономической безопасности.

*В качестве примера.* Граница между Россией и Казахстаном составляет более 7,5 тыс. км – абсолютный мировой рекорд. В последнее десятилетие преступные трансграничные группировки пытаются создать здесь устойчивые каналы наркотрафика, незаконной миграции и контрабанды в Россию, в т. ч. оружия и проникновения членов террористических организаций. Так, в 2004 г. российскими пограничниками было конфисковано более 410 кг наркотических средств, в 2005 г. в 4,5 раза больше – более 1 850 кг. Всего же за период 2001–2005 гг. на этом участке изъято свыше 2,5 тонн наркотических средств.

Подобные угрозы национальной безопасности потребовали пересмотра приграничной стратегии России. Этот процесс можно условно разделить на три этапа:

- *первый этап* (1993–1999 гг.) – поиск универсальной модели либеральной приграничной интеграции;

- *второй (современный этап)* – 2000–2012 гг.) – переход к модели кластерной приграничной стратегии. Идеологическую суть этого перехода можно выразить следующим тезисом: «все приграничные территории России равны, но для каждой есть особые административные ограничения на пользование этим правом»;

- *третий* (за пределами 2012 г.) – начало реализации Концепции открытой приграничной интеграции, суть которой в постепенной трансформации военной приграничной инфраструктуры в социально-экономическую инфраструктуру. Содержание данной стратегии состоит в создании правовых режимов совместного управления видами деятельности на приграничных территориях.

*Особенностями первого этапа* стало то, что в качестве основы новой приграничной стратегии был взят европейский опыт либеральной трансформации приграничных отношений. В этот период усилия были направлены на отмену различных ограничений, сформированных в эпоху противостояния социализма и капитализма. Среди них следует отметить следующие:

- отмена статуса закрытых приграничных территорий и населенных пунктов;

- отмена денежных выплат населению, проживающему в приграничных населенных пунктах;

- введение безвизовых режимов пересечения границы для туристических групп жителей приграничных территорий;

- вовлечение частного капитала в инфраструктурное обустройство пограничных пунктов пропуска;

- передача из Центра на уровень территорий (субъекта Федерации) ряда управленческих функций, регулирующих приграничную торговлю и совместную хозяйственную деятельность.

Следует отметить, что на этом этапе не удалось решить следующие задачи:

- завершение демаркации границ, прежде всего – со странами СНГ;

– не выстроена эффективная система таможенного контроля приграничной торговли и в целом ВЭД. Низкая эффективность контроля привела к росту экономической контрабанды. К концу 90-х годов ее объемы достигли такого уровня, что стали угрожать потерей полной конкурентоспособности российских потребительских товаров на внутреннем рынке. Данное обстоятельство стало основным фактором приостановки программы либерализации приграничных отношений и обусловило переход к модели кластерной приграничной интеграции;

– не в полном объеме профинансирована программа инфраструктурного обустройства пограничной инфраструктуры. Так, в 2006 г. через 442 пограничных пункта пропуска было оформлено около 110 млн. человек, при этом инфраструктура 65 % пунктов пропуска не в полной мере соответствовала нормативным требованиям. Свыше 290 пунктов пропуска не были укомплектованы необходимым техническим оборудованием, более половины из них функционировали по временной схеме, свыше 7 % пограничных застав построены в конце XIX – начале XX в., 9 % – в 50-е годы прошлого столетия, 50 % – в 60–70-е годы.

*Для второго этапа* характерны пять основных тенденций:

1) ограничение прав приграничных территорий на регулирование приграничной торговли и совместной хозяйственной деятельности;

2) рост нетаможенных и административных барьеров в отношении потребительского импорта;

3) усиление административного контроля за индивидуальным, малым и средним бизнесом, занимающегося ВЭД и являющегося одним из главных производителей различного рода «серых» таможенных схем;

4) отказ от единых правил регулирования приграничных отношений для различных территорий. В частности, на границе с Китаем, ЕС и Грузией действует режим военной охраны, для других участков – экономический;

5) передача построенной на частные инвестиции и дальнейшее строительство пограничных пунктов пропуска только за счет государственных ресурсов. Полное обустройство приграничных пунктов пропуска на основе новых технологий будет завершена к 2012 г.

*Основное содержание третьего этапа* – это постепенный переход от модели партнерских приграничных отношений к модели трансграничных отношений. Ключевой акцент данной модели – запуск механизмов совместной юрисдикции управления видами хозяйственной деятельности на приграничных территориях.

В настоящее время в качестве концептуальных направлений развития приграничных отношений экспертами прорабатываются следующие идеи:

– возможность индивидуального безвизового режима для жителей приграничных территорий на всех участках, включая Китай;

– создание трансграничных торгово-экономических зон;

- возможность уведомительного порядка для устройства на работу на территории соседнего государства в приграничных районах для жителей, постоянно проживающих в приграничных населенных пунктах;
- снятие ограничений на использование приграничных земель при реализации совместных инвестиционных проектов.

### **Особенности развития приграничных отношений на Дальнем Востоке России**

Развитие приграничных отношений на Дальнем Востоке осуществляется по трем направлениям:

- 1) в районах соприкосновения исключительных экономических зон (Япония, США, Республика Корея, КНДР);
- 2) по сухопутной границе, имеющей постоянно действующие железнодорожные и автомобильные пункты пропуска (Китай и КНДР);
- 3) по фарватерам рек Амур, Уссури, Туманган, с временно действующими пунктами пропуска.

### **Приграничные отношения в исключительной экономической зоне**

Под юрисдикцией России находится свыше 8,6 млн. кв. км исключительной экономической зоны и 4,6 млн. кв. км континентального шельфа. Площадь морского пограничного пространства составляет более половины континентальной территории России.

Приграничные отношения в исключительной экономической зоне характеризуются двумя основными особенностями.

*Первая особенность* – это растущее хозяйственное давление на российскую исключительную экономическую зону (ИЭЗ), в т. ч. со стороны приграничных государств. Так, по оценкам экспертов, около 30 % морских водных биоресурсов добывается браконьерским способом. В 2006 г. силами береговой охраны России осмотрено около 29 000 российских и более 1 200 иностранных судов. За различные нарушения задержано свыше 1 000 судов. Оштрафовано более 1 500 юридических и должностных лиц (73 иностранных) и около 3 600 граждан (11 иностранных). Изъято около 5 тыс. тонн незаконно выловленных морских биоресурсов. Общая сумма штрафов и предъявленных исков составила 455 млн. руб. и около 350 тыс. долл. США. По решению суда в пользу государства конфисковано 20 российских и 3 иностранных судна. Пресечена деятельность 130 преступных групп, занимающихся незаконным промыслом морепродуктов. На Дальнем Востоке морские пограничники 14 раз были вынуждены применять оружие, в т. ч. 5 раз в отношении иностранных судов.

В целях усиления контроля за ИЭЗ, по поручению Президента, ведется работа по созданию эффективной системы береговой охраны. Разработана соответствующая Концепция на период до 2010 г. Запланированные в ней мероприятия направлены:

- на создание современной комплексной и эффективной системы противодействия угрозам безопасности России в пограничной сфере на морских направлениях;

- на формирование благоприятных условий для осуществления законной экономической, промысловой и иной деятельности на морском побережье, во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации;

- на создание единой государственной системы освещения обстановки, осуществляющей автоматизированный сбор, обработку и распределение информации о местоположении и действиях морских судов, объектах и о состоянии морской среды;

- на формирование механизмов усиления экономической и административной ответственности за контрабанду и браконьерство. В частности, с 2008 г. в отношении всей браконьерской и контрабандной продукции вводятся новые методики оценки ущерба и режим полного уничтожения.

*Вторая особенность* – это активизация поиска механизмов перехода от партнерских к союзническим принципам совместного использования биоресурсов исключительных экономических зон Баренцева и Японского морей. Переход к союзническим принципам означает введение правила «зеркального» действия, связанного с равноправным доступом к биоресурсам ИЭЗ приграничных стран. Для введения союзнических принципов в практику реальных отношений потребуется создать новые межправительственные институты и наделить их соответствующими правами.

Эксперты предлагают создать межстрановой Центр координации береговых служб северо-восточной части Тихого океана по контролю за браконьерским ловом и использовать для этого накопленный в последние годы опыт взаимодействия береговых служб по спасению на море и борьбе с морским терроризмом.

### **Российско-китайские приграничные отношения**

Протяженность российско-китайской сухопутной границы составляет 4 тыс. км. Тридцать лет назад, в 1969 г. в районе о-ва Даманский произошли боевые действия с большим кровопролитием. Напряженность в зоне границы повлекла развертывание с двух сторон мощных военных группировок, стоявших друг против друга на протяжении двух с лишним десятилетий. По остроте и военным последствиям конфликт СССР/России с Китаем намного превосходил территориальный спор с Японией. Тем не менее, когда в 90-е годы возникли серьезные экономические и политические стимулы к компромиссу, то он был довольно быстро найден.

В настоящее время развитие российско-китайских приграничных отношений характеризуется тремя особенностями:

- 1) усиление тенденций трансграничности;
- 2) ускоряющая динамика роста объемов услуг, прежде всего образовательных и инновационных в общем

балансе приграничной торговли; 3) опережающая динамика прироста прямых инвестиций, по сравнению с темпами прироста торговли товарами.

В последние три года российскими и китайскими внешнеэкономическими экспертами активно обсуждается новый грандиозный проект, который, по их мнению, может принципиально изменить экономическую ситуацию на Дальнем Востоке. Речь идет о создании российско-китайской трансграничной зоны свободной торговли (ТЗСТ), которая должна обеспечить прорыв в приграничном сотрудничестве. Цель проекта – максимально сблизить народы двух стран и «превратить северо-восток Китая и Дальний Восток России в один из основных торгово-экономических центров в АТР».

По мнению экспертов, в будущую российско-китайскую ТЗСТ могли бы войти три северо-восточные провинции и автономный район Внутренняя Монголия Китая, а с российской стороны – 10 краев и областей Дальнего Востока. Основной аргумент в пользу создания ТЗСТ состоит в том, что в отношениях между РФ и КНР фактически отсутствуют противоречия, а это – благодатная почва для поиска новых стратегически выгодных направлений экономического сотрудничества. Интрига создания зоны трансграничной зоны свободной торговли заключается в том, что в этот процесс могут быть вовлечены Япония и Корея, это придаст проекту более устойчивый характер.

### **Приграничные отношения по совместному использованию приграничных рек Амур, Уссури, Туманган**

Российско-китайское приграничное разграничение на Дальнем Востоке документально было оформлено в 1860 г. Его особенность состояла в том, что водные поверхности рек Амур и Уссури не разграничивались, граница между двумя государствами проходила по кромке китайского берега (по урезу воды). Китайская сторона могла использовать пограничные реки только по разрешению российской стороны. В 2004 г. главами государств были подписаны документы, по которым граница фиксировалась для судоходных рек – по фарватеру, а для несудоходных – по середине реки. Тем самым российско-китайские приграничные отношения были приведены в соответствие с международными правилами.

Совместное использование приграничных рек выявило ряд проблем:

1) отсутствие согласованных программ и проектов использования речных биоресурсов, не урегулированность вопросов об объемах и ограничениях на вылов рыбы, а также затратах по восстановлению ее популяций;

2) отсутствие единой системы мониторинга за загрязнением рек, а также согласованных объемов и стандартов по промышленным и бытовым сбросам;

3) отсутствие совместной системы управления по предотвращению и устранению чрезвычайных происшествий, прежде всего аварийных промышленных сбросов.

Совместное хозяйственное использование приграничных рек обострило проблему разработки механизмов трансграничного регулирования



социально-экономического развития прилегающих территорий. Все эксперты единодушны в том, что совместный поиск путей перехода к трансграничному управлению выводит российско-китайские приграничные отношения на качественно новый уровень.

### **Подходы и проекты развития Приморского края как экспериментальной площадки для выработки новых моделей приграничных отношений России со странами Северо-Восточной Азии в XXI в.**

При рассмотрении данного вопроса необходимо выделить три группы проблем, которые позволяют рассматривать Приморье как «специфический» приграничный регион:

1) растущий ускоренными темпами отрицательный дисбаланс торгового оборота с приграничными территориями Китая и растущая в нем доля высокотехнологичной продукции;

2) специфическая демографическая ситуация, выражающаяся в том, что приграничные территории Приморья демографически подавляются приграничными территориями Китая;

3) формирование особых инвестиционных режимов, выражающееся в том, что Китай приступил к отработке режимов создания «особых экономических зон» на приграничных территориях России.

Исходя из анализа динамики и объемов внешней торговли Приморского края Китай – это ключевой внешнеэкономический партнер. За 2001–2006 гг. объем внешнеторговых операций приморских предприятий с китайским бизнесом вырос в 5,3 раза (1650,1 млн. долл. США). Особенно быстрыми темпами он рос в последние два года: в 2005 г. относительно 2004 г. – в 1,6 раза, в 2006 г. относительно 2005 г. – в 1,2 раза. Экспорт в 2006 г. относительно 2005 г. увеличился на 115,1 %, импорт – на 126,9 %.

Выбор временного периода с 2001 по 2006 г. для анализа тенденций приграничного сотрудничества с Китаем обусловлен тем, что до 2000 г. сальдо торгового баланса Приморского края с Китаем было положительным. Самой высокой величины оно достигло накануне дефолта в 1997 г. (192,7 млн. долл. США). В 2001 г. положительное сальдо торгового баланса сменилось на отрицательное: на территорию края импортных товаров из Китая было ввезено на 39 млн. долл. больше, чем по экспорту. В 2005 г. отрицательное сальдо выросло до 187 млн. долл., а в 2006 г. – до 307 млн. долл. (т. е. за 4 года рост – почти в 8 раз). Таких темпов не имел ни один приграничный регион России. Для сравнения: в Хабаровском крае положительное торговое сальдо в 2005 г. составило 969,6 млн. долл., в 2006 г. выросло на 1,1 %. Приморский край является лидером по темпам роста чистого импорта товаров из Китая.

Доля Китая во внешнеторговом обороте приморских предприятий за период 1997–2006 гг. выросла с 15,6 % до 45 %. При этом в структуре внеш-

неторгового товарооборота приморских предприятий с Китаем опережающими темпами растет доля высокотехнологичной продукции. В 2006 г. удельный вес машин и оборудования составили около 40 %. Китай для приморских предприятий становится ведущим партнером по группе индустриальных товаров, оттеснив на второе и третье места Японию и Республика Корея.

Данная ситуация неоднозначно воспринимается правительством Российской Федерации: в 2006–2007 гг. вырос масштаб нетарифных ограничений на китайский импорт. В частности, были введены ограничения для безвизовых коммерческих посещений приграничных городов Китая, созданы искусственные административные ограничения на железнодорожных и автомобильных пунктах пропуска, введены дополнительные фитосанитарные барьеры на овощную и продовольственную продукцию из Китая.

В качестве одной из угроз, которая оказывает существенное влияние на стратегию приграничного сотрудничества с Китаем, является растущий «демографический дисбаланс», под которым понимают соотношение показателей динамики численности и плотности населения дальневосточных регионов России и северо-восточных провинций Китая. Практически все политики при анализе приграничного взаимодействия и построении сценариев развития российско-китайских отношений акцентируют свое внимание на данной угрозе.

На первый взгляд, цифры, на которые до начала 1990-х годов не обращали внимания ни эксперты, ни публицисты, выглядят впечатляюще. На всем российском Дальнем Востоке проживает 7,4 млн. человек. В северо-восточных провинциях КНР – 102,4 миллиона. При этом плотность населения в первом случае составляет всего 1,2 человека на 1 кв. км, во втором – 124,4 человека. Как следствие, при оценке перспектив приграничных отношений России и Китая большинство аналитиков рассматривают демографический фактор как первостепенный, полагая, что данная ситуация создает дополнительное давление на государственную границу, грозит нарушить этносоциальный дисбаланс в регионе, вызывает алармистские настроения в общественном мнении и восприятии, способна повлиять на политику официального Пекина и провинциальных китайских властей.

Однако, если на данную проблему взглянуть с региональных позиций, то демографическая ситуация видится в несколько ином ракурсе. На наш взгляд, основная ошибка при анализе демографического дисбаланса заключается не в том, что внимание акцентируется на соотношении плотности населения, а в том, как это делается. Методически не совсем корректно производить для последующих сравнений расчет плотности, исходя из общей площади административно-территориальных образований, прилегающих к государственной границе, сильно различающихся по конфигурации и площади. С научной точки зрения, было бы вернее очертить некие пространства по обе стороны государственной границы, равномерно вдоль нее вытянутые и одинаковые по площади (они могут не совпадать с административно-территориальными образованиями). После чего можно подсчитать население

на этих равновеликих территориях, проанализировать его структуру и состав. Только так можно было бы выявить реальное «демографическое давление» на границы. Технически такие расчеты выполнимы. Трудность заключается только в определении размеров сопоставляемых территорий.

При анализе распределения плотности населения Северо-Восточной Азии прослеживается общая закономерность как для России, так и для Китая. Она заключается в том, что от районов Центрального Китая плотность населения уменьшается к северу и северо-востоку. На российской территории действуют те же закономерности. Это хорошо подтверждается цифрами: в провинции Ляонин плотность населения составляет 276,7 человек на кв. км, а в провинции Хэйлунцзян только – 80,2. На территории России эта закономерность выражена следующим образом: в Приморском крае плотность населения в среднем 13,5 человек на кв. км, в Хабаровском крае – 2,0; в Еврейской АО – 5,7; в Амурской области – 2,8; в Якутии – 0,3; на Чукотке – 0,1.

Большинство населения провинции Хэйлунцзян проживает в центральном районе, вдали от границы, вдоль среднего течения р. Сунгари. Географически плотность сельского населения здесь составляет 200 и более человек на 1 кв. км. Населенность приграничных районов в непосредственной близости к Приморскому краю сопоставима с населенностью прилегающей российской территории. Так, в районе городов Цзиси, Мишань и Хулинь плотность населения колеблется от 50 до 100 человек на 1 кв. км. В районе Дуннин и Суйфэньхэ – от 30 до 50, Шуанъяшаня – от 10 до 20. Это сопоставимо со средней плотностью населения Приморского края – 13,5 человек на 1 кв. км. При этом необходимо отметить, что в приграничном Уссурийском районе Приморья плотность населения даже несколько выше, чем на китайской стороне: здесь она составляет от 50 до 150 человек на 1 кв. км. В большинстве других районов, выходящих к границе либо расположенных на незначительном удалении от нее – в Лесозаводском, Спасском, Ханкайском, Октябрьском, Черниговском, Хорольском, Михайловском, – плотность населения ниже: от 15 до 50 человек. В частности, Октябрьский район заселен по плотности практически так же, как соседний уезд Дуннин, в который ведет пограничный переход Полтавка. В Кировском и Пограничном районах, выходящих к границе и также располагающих важными переходами через нее, плотность населения составляет от 5 до 15 человек на 1 кв. км. Менее плотно в сельской местности заселены приграничные районы на северо-западе Приморского края – Дальнереченский и Лучегорский (меньше 5 человек на 1 кв. км). Похожая ситуация сложилась и на китайской стороне. Плотность населения в районах, прилегающих к р. Уссури с запада, на китайской территории, – ниже, чем к востоку от Уссури, на территории Приморья. Здешние приграничные китайские земли заболочены, издавна они назывались Бэйдахуан (Большое северное захолустье). В ходе начавшегося экономического подъема район стал быстро осваиваться, но вблизи государственной границы рядом с Приморьем есть лишь один населенный пункт со статусом города – Хулинь. На российской стороне городов больше: Спасск-Дальний, Лесозаводск, Дальнереченск, пос. Лучегорск.

Помимо плотности населения, демографическая ситуация характеризуется и другими, не менее значимыми показателями, например, – соотношением лиц мужского и женского пола на российском Дальнем Востоке и в КНР. Во всех регионах России, за исключением крайнего Севера, больше женщин. В Китае картина обратная: половозрастной дисбаланс в КНР имеет устойчивую тенденцию к усилению, является серьезной внутренней демографической проблемой. Согласно переписи 1990 г., в Китае на 100 женщин приходилось почти 112 мужчин, в 1995 г. – 117, а в 2005 г. – 121. При этом в северо-восточных провинциях эта диспропорция несколько выше. В России картина совершенно противоположна китайской: на 100 мужчин приходится 113 женщин.

По экспертным оценкам, к 2010 г. «дефицит невест» в Китае достигнет более 10 млн. человек. Такое положение автоматически будет стимулировать молодых мужчин к поиску жен за рубежом. Учитывая рост китайской экономики, повышение жизненного уровня населения, нетрудно предположить, что данная сторона демографического дисбаланса должна сказаться на характере взаимоотношений приграничных территорий Китая и России.

### **Создание особых инвестиционных режимов в приграничье**

Анализируя тенденции движения иностранного капитала на территории Приморья за последние два года, можно сделать однозначный вывод: Китай начал экспорт своего опыта по созданию особых экономических зон на приграничные территории соседей, приступив к реализации стратегии «открытого пограничья». В отношении приграничных СЭЗ применяются особые инвестиционные режимы, режимы «посреднических льгот». Они выражаются в следующем:

1) китайский бизнес, размещающий свои предприятия в приграничных районах Приморского края, получает доступ к государственным долгосрочным кредитным ресурсам;

2) «приграничные» налоговые льготы, действующие в Китае, получают все компании, работающие на партнерских связях с предприятиями, размещенными в российском пограничье;

3) китайская рабочая сила, привлекаемая для работы на территории российского приграничья, в первоочередном порядке и бесплатно получает иностранные паспорта;

4) выпускники средних школ из приграничных китайских городов получают государственные кредиты для обучения в дальневосточных вузах России.

Все это создает предпосылки для формирования новой инвестиционной и социальной ситуации. Будучи активным участником поиска новых подходов к развитию приграничных отношений считаю, что все приграничные проблемы, даже самые сложные, имеют решения, если стороны готовы к компромиссу и взаимному уважению.

С.С. ЕРОШЕНКО

## **Региональный аспект формирования таможенной политики и обеспечения экономической безопасности Российской Федерации**

В настоящее время стратегически важными для России направлениями государственной политики являются развитие и укрепление экономики, социальной сферы Дальнего Востока и рассмотрение всестороннего сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона: Китаем, Японией, КНДР, Республикой Корея, Индией, Вьетнамом, Монголией, а также поиск баланса интересов и форм сотрудничества с Соединенными Штатами Америки.

Одна из важнейших задач – обеспечение суверенитета и территориальной целостности страны, преодоление дезинтеграционных тенденций, к числу которых можно отнести и расширение противоправной деятельности преступных группировок, имеющей в последние годы транснациональный характер. Прежде всего, это хищническое использование природных богатств Дальнего Востока, Охотского моря, откровенное браконьерство в морской экономической зоне. Это, наконец, незаконное проникновение на российскую территорию и компактное оседание на ней граждан некоторых сопредельных стран, что ведет к возникновению конфликтной ситуации в отношениях с местным российским населением.

В случае ослабления связей восточной части страны с центром и последующего нарушения территориальной целостности может возникнуть реальная угроза безопасности России, а дальнейшее сокращение российского населения в восточных регионах страны – привести к утрате позиций главных производительных сил Дальневосточного региона. Транспортные и другие тарифы таковы, что гражданам, проживающим в этом регионе, доступнее выезжать в Пекин, Сеул, Нью-Йорк, чем в Москву. Все это грозит утратой не только культурно-позиционной самобытности живущих здесь народов, но и превращением Востока России в сырьевой придаток экономически развитых соседних государств.

---

ЕРОШЕНКО Сергей Сергеевич – директор Владивостокского филиала Российской таможенной академии.

Таким образом, важно и необходимо усиление роли государства в осуществлении перспективных проектов, направленных на освоение природных ресурсов, включая создание в Северо-Восточной Азии единого сообщества с опорой на топливные, энергетические ресурсы Дальнего Востока; разработку долгосрочной поэтапной переселенческой программы; создание условий жизни, не уступающих по качеству таковым в центральных районах страны.

Важно обеспечить реальное участие в углубляющейся экономической интеграции страны в АТР через подключение к механизму координации финансовой политики на двусторонней и многосторонней основе. Одним из перспективных направлений российского участия в торгово-финансовых потоках в АТР является развитие военно-технического сотрудничества со странами региона. Поставка российского оружия рассматривается международными экспертами как способ обеспечения реального военного присутствия в АТР и проекция российского влияния в регионе. Исключительная роль в этом принадлежит Приморскому краю, где расположены предприятия военно-промышленного комплекса, выпускающие продукцию мирового класса. Сейчас многие из них являются действующими только благодаря внешнеэкономическим связям. Без этих связей предприятия были бы вынуждены остановиться, а это более 50 тысяч рабочих мест.

Необходимо развивать институционные предпосылки, обеспечивающие и подчеркивающие внимание высшего руководства страны к развитию Дальневосточного региона.

Особые инвестиционный и таможенный режимы Дальнего Востока предопределяют создание соответствующих законов, соответствующей таможенной инфраструктуры, а также и инфраструктуры Центрального банка со своими собственными резервами. Для привлечения иностранных инвестиций требуется создать особые условия хозяйствования в этом регионе.

Сохраняются недопустимыми многие положения государственного регулирования в сфере охраны морских биологических ресурсов Дальнего Востока. В условиях крайне низкой конкурентоспособности отечественная рыбная отрасль остается поставщиком сырья на мировой рынок и импортером готовой продукции.

Следует осуществлять целенаправленную государственную политику, включающую такие стратегические направления, как:

- переход на производство готового продукта;
- строительство береговых предприятий по переработке рыбы как в отечественных, так и в иностранных портах;
- обновление рыбопромыслового флота;



- приобретение контрольных пакетов акций крупнейших международных компаний, торгующих продукцией, изготовленной из российского сырья;

- формирование современных логистических и маркетинговых схем;
- выход на мировой рынок, согласованными ценами.

Государство должно установить стабильные правила работы отрасли:

- учет и декларирование в отечественных портах всех биоресурсов, добытых в исключительной экономической зоне России;
- разработка механизма свободного обращения квот на вторичном рынке;
- финансирование отраслевой науки в полном объеме;
- защита национальных интересов долгосрочными международными программами.

Отечественные производители должны быть защищены государством: на основных мировых рынках – от необоснованных тарифных и нетарифных ограничений, на внутреннем рынке – от избыточного рыбного импорта.

Следует ввести упрощенный контроль над многократным пересечением таможенной границы рыбопромысловыми судами, ведущими прибрежный лов. Государство должно субсидировать процентные ставки по тем кредитам, которые предприятие привлекает для реализации проектов по углублению переработки биоресурсов или строительства нового промыслового флота.

Кроме того, слабые социально-экономические возможности российского Дальнего Востока для интеграции в экономику стран АТР предопределяют большое опасение по поводу возможности обеспечения энергобезопасности региона со стороны государства. И это несмотря на то, что восточные районы располагают весьма значительными запасами топливно-энергетических ресурсов, хотя и слабо разведанными и не всегда благоприятными по своему местонахождению.

В последние годы в рамках правительственных структур Российской Федерации созданы специальные институты, координирующие направления законодательной и исполнительной деятельности по развитию Дальнего Востока и обеспечению безопасности России. Началась реализация конкретных проектов, направленных на стабилизацию ситуации в энергетической сфере региона:

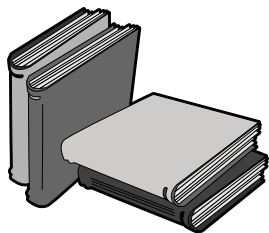
- нефтегазовые проекты на шельфе Сахалина;
- проекты создания трубопроводной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке с выходом на рынок Северо-Восточной Азии (СВА);
- проекты по нефтепереработке;
- проекты электроэнергетических мостов «Восточная Сибирь – Китай», «Сахалин – Япония»;
- проекты развития приграничной торговли электроэнергией с КНР, Монголией, КНДР.

Если говорить об экономической составляющей безопасности, то реализация проектов в энергетической сфере может способствовать экономической интеграции азиатской части России в регионы СВА и АТР, развитию Дальневосточного федерального округа.

К решению многих проблем безопасности России в регионе причастны и привлекаются дальневосточные таможенники. В первую очередь, – это эффективная организация таможенного контроля за экспортом сырьевых ресурсов.

По результатам опроса, проведенного Дальневосточным таможенным управлением в 2007 г., 73 % участников ВЭД Дальневосточного региона определили самым значимым для бизнеса функционально-технологическим направлением развития таможенных органов – совершенствование технологий и организации таможенного оформления и контроля.

Для успешного решения задач, стоящих перед таможенными органами, необходимо глубокое изучение опыта зарубежных таможенных служб, работающих в условиях открытой экономики в рамках ВТО, а также научно обоснованные методики построения и расчеты штатной численности структуры таможенных органов с учетом специфики их деятельности. Безусловно, имеет право на жизнь и региональный аспект, в большей или меньшей степени присутствующий в ключевых проблемах таможенного дела.



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

**Брюховец, Н. А.** Английский язык. Менеджмент, маркетинг, таможенное дело : учебник / Н.А. Брюховец, Л.П. Чахоян. – СПб. : Профессия, 2005. – 288 с. – (Серия «Специалист»).

Учебник предназначен для студентов высших учебных заведений, подготавливающих специалистов в области управления, экономики и таможенного дела, а также для студентов и аспирантов, специализирующихся в области внешнеэкономической деятельности.

Продуманные упражнения на устную и письменную речь, глоссарий специальных терминов, прекрасный методический аппарат способствуют успешному овладению сложным материалом. Тематический материал (кадровые вопросы, страхование, маркетинг и реклама, платежи, таможенное дело, документооборот) представляет интерес и для широкого круга читателей – работников коммерческих структур и фирм, совместных предприятий, представителей малого бизнеса и переводчиков.

Учебник рассчитан на лиц, овладевших базовой грамматикой и лексикой английского языка.

П.Я. БАКЛАНОВ

## **Факторы и направления развития российско-китайского сотрудничества**

Основными факторами развития российско-китайского сотрудничества в целом являются долгосрочные, стратегические интересы России и Китая в двухстороннем сотрудничестве.

*Долгосрочные экономические интересы России* сводятся к следующему:

- получение потребительских товаров из КНР;
- использование китайских рынков для российских экспортных товаров, в т. ч.: энергоресурсов, сырья и электроэнергии, определенных видов оборудования, военно-технической продукции, наукоёмких технологий;
- получение китайских инвестиций;
- получение определенного количества и качества китайской рабочей силы;
- перевозка китайских грузов, в т. ч. межрегиональные и транзитные, и др.

*Основные долгосрочные экономические интересы Китая* состоят в следующем:

- получение из России различных природных ресурсов, сырья, стройматериалов, водных биоресурсов;
- получение энергоресурсов, прежде всего нефти и газа, а также электроэнергии;
- сбыт на российских рынках продовольственных и других потребительских товаров;
- получение чистой питьевой воды;
- широкий доступ на российские рынки иностранной рабочей силы;
- доступ к российским морским портам с целью транзитных перевозок китайских грузов;
- доступ к российской военно-технической продукции;
- доступ к российским наукоемким технологиям, и др.

*Объективными предпосылками* развития российско-китайского сотрудничества являются: непосредственное соседство, протяженность границы между РФ и КНР, целостность трансграничных бассейновых экосистем: рек Амур, Уссури, оз. Ханка и др.; взаимодополняемость экономик, сочетаний природных ресурсов, совпадение ряда интересов в сотрудничестве, формирование трансграничных географических структур, сходство многих направлений реформ в РФ и КНР, устойчивые высокие темпы развития экономики КНР (9–10 % в год) и, в последние годы, – экономики России (6–7 % в год), большие различия в истории, культуре, традициях населения РФ и КНР. Есть совпадение и некоторых геополитических интересов, прежде всего – стремление к многополярному миру.

*Субъективные предпосылки* – наличие межгосударственных договоров и стремлений в развитии взаимовыгодного сотрудничества как на государственном, так и на региональных и частных уровнях.

Разумеется, существуют и серьезные проблемы в развитии российско-китайского сотрудничества: различия в институциональной основе, в рыночной инфраструктуре, в возможностях привлечения инвестиционных ресурсов, большие культурные и языковые различия, и др.<sup>1</sup> Отдельные из этих проблем могут быть решены и решаются, другие требуют совместного поиска путей решения. В целом же за последние годы многие формы российско-китайского сотрудничества развиваются высокими темпами. Например, внешнеэкономические связи РФ и КНР к 2006 г., по сравнению с началом 1990-х годов, выросли более чем в 5 раз<sup>2</sup>.

В разнообразных международных связях с КНР участвуют почти все районы РФ, наиболее активно – около 60 субъектов РФ.

В целом выстраивается следующая иерархия российских районов, территорий, развивающих международное сотрудничество с Китаем:

- 1) Россия в целом с центральным управлением из Москвы;
- 2) приграничные субъекты РФ с управлением из центров субъектов (Республика Алтай, Читинская и Амурская области, Еврейская автономная область, Хабаровский и Приморский края);
- 3) приграничные территории – отдельные приграничные муниципальные (низовые) районы и их сочетания;
- 4) приграничные узлы международного сотрудничества – приграничные города, небольшие поселения, транспортные узлы с развитием приграничной инфраструктуры.

<sup>1</sup> Ивасито Акихиро. 4000 километров проблем. Российско-китайская граница. М.: Восток-Запад, 2006. 336 с.; Ларин В.Л. В тени проснувшегося дракона. Российско-китайские отношения на рубеже XX–XXI веков. Владивосток: Дальнаука, 2006. 423 с.

<sup>2</sup> Теоретико-методологические основы экономической интеграции России в Азиатско-Тихоокеанский регион. Владивосток: Дальнаука, 2005. 216 с.; Регионы России – 2006. М.: Росгосстат, 2007. 981 с.

Наиболее благоприятные предпосылки в развитии российско-китайского сотрудничества имеют приграничные районы, приграничные территории. Яркий пример этого – развитие сотрудничества между Читинской и Амурской областями, Еврейской автономной областью, Хабаровским и Приморским краями и северо-восточными районами Китая.

В целом во внешней торговле дальневосточных районов России с Китаем до 50 % оборота приходится на приграничную торговлю<sup>3</sup>. При этом важны двухсторонние оценки экономической эффективности конкретных видов российско-китайских связей, эффективность для российской стороны и для китайской и их соотношение (специфические балансы эффективности).

В более строгом смысле приграничные территории – это территории РФ (и КНР), непосредственно прилегающие к государственной границе РФ–КНР, испытывающие на себе наибольшее экономическое, социальное и экологическое влияние соседней страны и обладающие особым, дополнительным потенциалом развития и международного сотрудничества. Его можно назвать интеграционным потенциалом приграничья. Специфический интеграционный потенциал приграничья складывается из следующих составляющих, или факторов:

1) географическое положение приграничной территории, ее близость к государственной границе – до 100–150 км при 1,5–2-часовой доступности;

2) специфическая инфраструктура приграничья: наличие транспортных переходов государственной границы, причем часто для различных видов транспорта; наличие энергетических переходов; наличие инфраструктуры пограничного и таможенного контроля, связи, объектов сервиса и др.;

3) возможность широкого использования ресурсов и потенциала приграничья соседней страны, в том числе различных природных ресурсов: земельных, лесных, водных, рекреационных, и др.;

4) возможность привлечения к различным формам сотрудничества населения из приграничья КНР в приграничье РФ и наоборот;

5) возможность вовлечения в различные формы международного сотрудничества, в т. ч. во внешнеэкономическую деятельность значительной доли населения приграничья (до 50 % и более);

6) широкое использование рынков двух стран;

7) возможность развития в приграничье целого сочетания видов деятельности на основе взаимовыгодного международного сотрудничества: в сфере торговли, экспортноориентированных производств, в т.ч. небольших и малых предприятий, компаний, производств по переработке импортного сырья, полуфабрикатов, т. е. основанных на экспортно-импортных связях;

<sup>3</sup> Ларин В.Л. Понять «красного дракона» / под ред. Г.С. Зверева. Владивосток: Золотой Рог, 2006. 216 с.; Чёрная И.П. Конкурентный потенциал в системе управления устойчивым развитием приграничного региона: автореф. ... д-ра экон. наук. Владивосток, 2007. 43 с.

туристических компаний и объектов международного туризма; развитие культурно-образовательных видов деятельности и др.

И.П. Чёрная предлагает рассчитывать конкурентный потенциал приграничных районов с учетом их ресурсного, трудового, экспортного инвестиционного потенциалов<sup>4</sup>. Однако представляется, что интеграционный потенциал приграничных территорий шире конкурентного потенциала, т. к. зависит не только от составляющих собственного потенциала приграничной территории, но и экономического, социального и экологического влияния на нее соседней страны. При этом экономическое влияние соседней страны на приграничную территорию проявляется в возможности её существенного воздействия на производство товаров и услуг, на их ценовые характеристики в приграничной территории. Здесь также, как правило, выше доля товаров из соседней страны.

Социальное влияние соседней страны на приграничную территорию проявляется в возможности существенного влияния на занятость и рынок труда, на уровень жизни населения приграничной территории при широких возможностях международного туризма, использования различных форм безвизовых поездок.

Экологическое влияние соседней страны проявляется в возможностях существенного негативного техногенного воздействия с её территории на приграничную, особенно в аварийных ситуациях, и экстремальных загрязнений воздушной и водной среды. Такие трансграничные потенциальные экологические угрозы наиболее реальны для приграничных территорий.

Таким образом, в пределах приграничной территории одной страны реализуется значительное влияние приграничной территории другой страны. В процессе многостороннего взаимовлияния и взаимодействия приграничных территорий двух соседних стран происходит формирование особой достаточно целостной территории – международной трансграничной территории, а в её пределах – специфических трансграничных географических структур.

Если какую-либо целостную социально-экономическую или географическую структуру пересекает государственная граница, то такая структура является трансграничной. Можно выделить несколько типов трансграничных структур.

1. *Природные* – целостные географические системы, которые пересекаются государственными границами. Наиболее характерными являются бассейны рек, озер, морей, через которые проходит государственная граница. Например, бассейн р. Амур – крупная целостная геосистема (площадью около 1,8 млн. кв. км), расположенная одновременно в России, Китае, Монголии и даже, около 60 кв. км, в КНДР. Бассейн оз. Ханка размещен в России

<sup>4</sup> Чёрная И.П. Указ. соч. 43 с.

и Китае. Бассейн р. Туманная – зона известного международного регионального проекта «Туманган», расположенного на территории трех стран – России, Китая и КНДР. Крупной геосистемой трансграничного типа является бассейн Японского моря.

2. *Природно-ресурсные* – территориальные или акватерриториальные сочетания природных ресурсов с тесными межресурсными связями, которые пересекаются государственными границами. Например, природно-ресурсная географическая структура рек Амур, Уссури, оз. Ханка. Возможно пересечение отдельного крупного месторождения природных ресурсов государственной границей, например, угольного, нефтегазового и др. В этом случае такое месторождение становится трансграничной географической структурой.

3. *Экономические* – крупные звенья территориально-хозяйственных структур, пересекаемые государственной границей. Прежде всего, это транспортные трансграничные структуры – железные и автомобильные дороги, пересекающие государственную границу. Их часто называют международными транспортными переходами. Если государственную границу пересекают трубопроводные системы – нефтепроводы, газопроводы, водопроводы, – то они также являются трансграничными структурами. Специфическими трансграничными структурами являются линии электропередачи, пересекающие государственную границу, – так называемые трансграничные энергомагистраль. Наконец, если, например, два и более предприятия, размещенные в приграничных районах соседних стран, работают в тесной кооперации, с устойчивыми производственно-экономическими связями, то территориальное сочетание таких предприятий также образует трансграничную территориально-хозяйственную структуру.

4. Особый тип трансграничных географических структур представляют *международные трансграничные* особо охраняемые природные территории – заповедники, заказники, национальные парки, размещенные в приграничных районах соседних стран и выполняющие общие, скоординированные природоохранные функции.

5. Муниципальные образования, административные районы соседних стран, прилегающие к государственной границе и тесно взаимодействующие между собой в разных сферах, в том числе в экономической, гуманитарной, можно рассматривать как *комплексные социально-экономические трансграничные структуры*.

6. Если между приграничными административными районами соседних стран – областями, краями, провинциями, городами и городскими районами – установлены различные договорные отношения и образованы координационные органы, то такие структуры можно рассматривать как *трансграничные геополитические структуры*.



Для всех выделенных типов трансграничных структур характерно наличие следующих свойств.

Установление государственной границы всегда ведет к формированию значительной дифференциации, различий по обе стороны границы в структуре и типах природопользования, в воздействиях на окружающую среду антропогенных факторов, в экологических нормах и ограничениях, и как следствие – в изменениях и нарушениях природных систем, а также в различных социально-экономических и политических структурах, развивающихся по разные стороны государственной границы.

В результате формируется двухзвенность трансграничных структур – наличие двух различающихся звеньев по обе стороны границы. При этом существует определенная связанность, взаимодействие и взаимовлияние соседних парных звеньев. Разнообразные взаимодействия между соседними звеньями складываются в природно-ресурсной, экономической, экологической, гуманитарной и геополитической сферах. В то же время отдельным звеньям присуща определенная самостоятельность в их динамике и развитии, а парным звеньям – определенная целостность.

Важным свойством трансграничных географических структур является асимметрия и асинхронность в их структурном развитии, что можно оценивать в таких показателях, как *трансграничные градиенты*. Например, соотношения однородных показателей приграничных районов: плотность населения, урожайность сельскохозяйственных культур, продуктивность лесов, состояние окружающей среды и т.д.<sup>5</sup>

Многие типы таких трансграничных структур уже формируются между южными районами Дальнего Востока России и Северо-Восточным Китаем. Здесь существуют наиболее благоприятные предпосылки для их эффективного взаимовыгодного развития. Все подобные типы трансграничных структур играют большую роль в установлении и развитии разнообразных международных интеграционных процессов, являясь важнейшим фактором российско-китайского международного сотрудничества.

Важны количественные оценки вклада определенных трансграничных структур и связей в экономическую, социальную и экологическую эффективность регионального развития – для российских территорий и для китайских. При этом также могут рассчитываться однородные оценки и их различия для российских и китайских территорий (балансовые оценки).

Природные трансграничные структуры в виде бассейновых геосистем создают предпосылки международной координации в их освоении, в решении проблем природопользования. Например, многие проблемы устойчивого развития, рационального природопользования в бассейне рек Амур, Уссури и оз. Ханка должны решаться на основе совместных международных

<sup>5</sup> Бакланов П.Я., Ганзей С.С. Приграничные и трансграничные территории, как объект географических исследований // Известия РАН. Сер. География. 2004. № 4. С. 27–34.

российско-китайских программ. Несмотря на огромную и разнообразную территорию бассейна р. Амур, освоение ряда природных ресурсов (лесных, земельных, водных) на территории одной страны затрагивает природопользование на территории другой страны<sup>6</sup>. Отдельные формы природопользования в одной стране могут порождать экологические проблемы в другой стране в границах бассейна. Все это связано со свойствами целостности и взаимосвязанности в бассейновых геосистемах. То же характерно и для бассейна оз. Ханка, бассейнов рек Уссури и Туманная, бассейна Японского моря. Для всех подобных трансграничных географических структур необходима значительная координация в природопользовании, вплоть до разработки совместных международных программ устойчивого развития совместных российско-китайских координационных комиссий и организации системы международного экологического мониторинга.

Природно-ресурсные трансграничные структуры также остаются целостными, несмотря на пересечение их государственной границей. Существующие в таких структурах межресурсные связи обуславливают взаимосвязи и взаимозависимости отдельных природных ресурсов, размещенных в разных странах, поэтому необходима совместная оценка природных ресурсов во всей трансграничной системе и определение наиболее эффективных путей их освоения в обеих соседних странах. Например, сочетания природных ресурсов оз. Ханка (водных, рыбных), побережья (земельных, строительных материалов) образуют целостную акваториальную природно-ресурсную систему. Рациональное, устойчивое природопользование в пределах всего бассейна оз. Ханка возможно лишь при скоординированных действиях в российской и китайской частях бассейна. Во всех этих случаях формируются особые формы международных интеграционных отношений.

Территориальные сочетания природных ресурсов приграничных районов соседних стран могут создавать предпосылки развития взаимодополняемости в хозяйственных структурах этих стран. Например, в приграничных районах Северо-Восточного Китая в последние годы активно развивается деревообработка на основе лесных ресурсов юга Дальнего Востока России. При этом возникают устойчивые внешние экономические связи. Такие связи парных предприятий (компаний) приграничных районов целесообразно закреплять долгосрочными договорными отношениями.

Особую роль в развитии интеграционных процессов играют инфраструктурные трансграничные структуры: железнодорожные и автомобильные мосты и переходы, энергомосты, а также нефтегазопроводы, пересекающие государственную границу. Например, на юге российского Дальнего

<sup>6</sup> Бакланов П.Я. Устойчивое развитие бассейновых геосистем в условиях трансграничности / П.Я. Бакланов, С.С. Ганзей, А.Н. Качур // Природно-ресурсные, экологические и социально-экономические проблемы окружающей среды в крупных речных бассейнах. М.: Медиа-Пресс, 2005. С. 17–32.

Востока существует несколько железнодорожных и автомобильных переходов в Китай и КНДР. В отдельных случаях при росте грузо- и пассажиропо- токов в зонах пограничных транспортных переходов формируются новые, дополнительные инфраструктурные звенья – таможенные склады, торговые и гостиничные комплексы, узлы связи и банковского обслуживания и др. Подобный крупный трансграничный инфраструктурный комплекс форми- руется в настоящее время в российской и китайской зонах железнодорож- но-автомобильного транспортного перехода «Гродеково–Суйфэньхэ». По- добные комплексные трансграничные инфраструктурные звенья создают предпосылки значительного роста устойчивых взаимовыгодных интеграци- онных процессов, устойчивого международного сотрудничества. Большие перспективы развития имеют трансграничные энергомагистральные по передаче на экспорт электроэнергии. Пока что энергетические трансграничные струк- туры имеются в Амурской области с передачей электроэнергии в Китай. В будущем крупные трансграничные энергомагистрали могут сформироваться на юге Приморского края с передачей электроэнергии в Китай и КНДР.

В перспективе также возможно строительство трансграничных нефте- газопроводов из южных районов Дальнего Востока России в Китай, в КНДР, в Республику Корея, а из Сахалина – в Японию, что также значительно уси- лит международные интеграционные процессы, сделает их более надежными и устойчивыми.

Одним из новых видов развивающихся международных трансгранич- ных географических структур является формирование международных трансграничных особо охраняемых природных территорий. Первой такой структурой можно считать создание в 1990-е годы российского и китайского заповедников на побережье оз. Ханка, охраняющих один и тот же комплекс биоразнообразия, по существу – одну экосистему озера и работающих в тес- ной координации. Они создают хорошую основу развития экологического туризма, в т. ч. формирование кольцевого тура вокруг оз. Ханка.

В настоящее время происходит формирование еще одной международ- ной трансграничной природоохранной структуры – для охраны амурского тигра и дальневосточного леопарда. Эта структура состоит из заповедников и заказников в южных приграничных районах Приморского края, провин- ции Цзилинь (Китай) и в зоне Рассон (КНДР), а также соединяющих их эко- логических коридоров.

Скоординированная деятельность отдельных природоохранных струк- тур разных стран в составе международной трансграничной системы осо- бо охраняемых природных территорий – это одна из форм интеграционных процессов, которая будет активно развиваться в Северо-Восточной Азии.

Таким образом, в российско-китайской приграничной (контактной) зоне имеются благоприятные предпосылки формирования различных транс-

граничных структур, которые могут стать основой крупных инвестиционных проектов.

На основе обобщения некоторого опыта развития приграничного сотрудничества, научной литературы<sup>7</sup>, а также собственных оценок ниже приводятся основные направления развития российско-китайского сотрудничества в приграничных районах.

1) Строительство жилья в российских районах с использованием китайской рабочей силы и части китайских стройматериалов, и в Китае с использованием российских стройматериалов и комплектов из древесины. С ростом благосостояния населения КНР будут возрастать потребности в индивидуальном жилье.

2) Лесоразработки в российских районах по наиболее рациональным нормам и технологиям, включая массовые лесопосадки в лесных районах юга Дальнего Востока России. Использование низкосортной древесины.

3) Строительство автодорог на юге Дальнего Востока, в т. ч. к государственной границе, т.е. в российских приграничных районах.

4) Развитие речного транспорта по пограничным рекам Амуру, Уссури, оз. Ханка. Создание международной Российско-Китайской судоходной компании по Амуру, включая тип: «река–море».

5) Развитие морских грузо-пассажирских линий (например – Владивосток–Шанхай, Владивосток–Далянь и др.).

6) Рыборазведение – на основе марикультуры, а также создания ряда водохранилищ в горных районах юга Дальнего Востока и сдачи их в долгосрочную аренду китайским специалистам для выращивания рыбы.

7) Формирование 2–3 российско-китайских зон наукоёмких технологий в приграничных российских районах. Участие российских специалистов в развитии китайских зон высоких технологий.

8) Создание в российских приграничных регионах комплексных китайских культурных центров, а в китайских – российских культурных центров с музеями, киноконцертными залами, библиотеками, российскими и китайскими колледжами и т.п.

9) Создание совместного российско-китайского университета с двумя отделениями, например, во Владивостоке и Харбине.

10) Развитие новых совместных форм туризма, например, вокруг озера Ханка с остановками в КНР и РФ; по Амуру с остановками на китайском и российском берегах; морские круизы от портов Дальнего Востока к портам КНР до Шанхая. Возможны круизы с заходом в порты Японского моря.

<sup>7</sup> Экономическая интеграция: пространственный аспект / под ред. П.А. Минакира. М.: Экономика, 2004. 352 с.; Стратегические проблемы национального развития и международного сотрудничества: дальневосточный вектор. Хабаровск: Отдел. обществ. наук РАН, 2005. 304 с.; Экономическое сотрудничество Дальнего Востока России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона / отв. ред. П.А. Минакир. Хабаровск: Риотип, 2007. 208 с.

11) Создание международных медицинских центров на основе использования методов тибетской и китайской медицины, а также новейших российских лекарственных веществ.

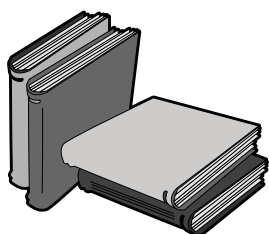
12) Выполнение совместных научных проектов и программ, в т. ч. по изучению и разработке совместных программ устойчивого развития трансграничных геосистем: бассейнов рек Амур, Уссури, Туманная, оз. Ханка.

13) Организация систем международного экологического мониторинга по трансграничным геосистемам, в т. ч. бассейна рек Амур, Уссури, Туманная, оз. Ханка.

14) Организация совместных различных культурных и спортивных мероприятий в приграничных районах.

15) Формирование различных двухсторонних интеграционных структур на неправительственном уровне.

16) Формирование и развитие трансграничных природоохранных структур (например, по охране амурского тигра и дальневосточного леопарда, координации деятельности приграничных заповедников и природных парков и т.п.).



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

---

**Соклакова, Н. А.** Криминалистическое исследование материалов документов : учебно-метод. пособие / Н.А. Соклакова, В.Н. Хрусталева. – 2-е изд. – СПб. : Питер, 2005. – 176 с.

В учебно-методическом пособии рассматриваются научные основы и методики криминалистического исследования материалов документов, в том числе подробно изложены методики предварительного исследования, необходимые для экспертов, осуществляющих исследование как реквизитов, так и материалов документов.

Пособие рассчитано на курсантов, слушателей и студентов образовательных учреждений системы МВД и иных ведомств, проходящих обучение по специальности 350600 – Судебная экспертиза, а также сотрудников судебно-экспертных учреждений, работников правоохранительных органов различных ведомств, студентов юридических вузов.

Ю.В. РОЖКОВ, И.П. ЧЁРНАЯ

## **Таможенное регулирование приграничного сотрудничества в ракурсе институционального анализа**

В настоящее время приграничное сотрудничество в регионах РФ находится на стадии институционального становления, когда формируются механизмы, предполагающие смягчение барьерных запретов участникам приграничного сотрудничества, но ужесточающие контроль для нарушителей законодательства. В этом процессе особую роль должна сыграть таможенная политика, т. к. реализующие её таможенные органы, используя инструменты таможенного контроля и регулирования товарообмена, выполняют две взаимосвязанные функции: ограждают национальную экономику от неблагоприятного внешнего воздействия и, создавая условия для развития национальной экономики, способствуют её интегрированию в мировое хозяйство. От эффективности таможенной политики во многом зависит достижение финансовой стабилизации, регулирование внутреннего рынка и его надёжная защита от недобросовестной конкуренции импортёров, стимулирование привлечения иностранных инвестиций в производство, освобождение отечественного производителя от непосильного налогового бремени, наведение порядка при вывозе из страны сырья, формирование оптимальной структуры импорта, обеспечение валютных поступлений от экспорта товаров и услуг, ужесточение контроля за вывозом капитала из страны, пресечение контрабанды, и т.д.

Анализ институционального становления приграничного сотрудничества в контексте эффективности таможенного регулирования логично осуществлять в рамках институциональной парадигмы, получающей в экономической науке в последнее десятилетие всё большую популярность. Тогда ключевым процессом рассматриваемой проблемы станет его институционализация – превращение явления или движения в организованное учреждение, формализованный, упорядоченный процесс с определённой структурой отношений, иерархией власти различных уровней и другими признаками организации: дисциплиной, правилами поведения и т.д. В качестве ключевых категорий в данном исследовании рассматриваются институциональные ме-

РОЖКОВ Юрий Владимирович – д-р экон. наук, профессор, Хабаровская государственная академия экономики и права.

ЧЁРНАЯ Ирина Петровна – канд. экон. наук, доцент, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

ханизмы и институциональные ловушки. *Институциональные механизмы* – это системы, обеспечивающие трансформацию хозяйственных взаимоотношений субъектов в направлении их иерархического упорядочения на основе общепринятых норм и правил хозяйственной организации и в соответствии с требованиями традиционно существующего или легитимно установленно-го обществом института<sup>1</sup>. *Институциональные ловушки* – неэффективная устойчивая норма (неэффективный институт), имеющая самоподдерживающийся характер<sup>2</sup>.

Институциональный подход, в отличие от экономического, позволяет фокусировать внимание не только на формальных, но и, прежде всего, на неформальных правилах, регулирующих отношения участников экономических взаимодействий. Это имеет принципиальное значение, т. к. современное состояние российской экономики характеризуется существенным расхождением между формальными институтами, узаконенными государством, и неформальными институтами, реально регулирующими экономическое поведение на практике, «вырастающими» из неё и образующими «теневую» экономику. Ярким подтверждением этому является развитие приграничных регионов и собственно приграничного сотрудничества, превратившегося в важнейший фактор экономического роста территории. Например, экономика Калининградской области характеризуется абсолютным доминированием теневого сектора. По экспертным оценкам, он занимает от 60–70 до 95 %<sup>3</sup>. Косвенно наличие теневого сектора подтверждает и официальная статистика, фиксирующая превышение расходов жителей региона над доходами.

По способам извлечения неучтенных доходов теневую экономику этой области разбивают на несколько сегментов. *Первый* – сфера приграничной торговли: многочисленные физические лица перепродают подакцизные потребительские товары, пользуясь разницей цен в Польше, Литве и России. До самого последнего времени такие «серые» рынки являлись своеобразным социальным амортизатором, после ужесточения пограничного и таможенного контроля их масштабы уменьшились, но не исчезли. *Второй сегмент* – сеть многочисленных мелких фирм и частных предприятий без образования юридического лица, которые намеренно дробят свои операции ради уклонения от налогов. *Третий сегмент* – сфера производственной доработки импорта, где промышленные предприятия извлекают теневые доходы, завышая номинальную стоимость импортных комплектующих в цене товаров,

<sup>1</sup> Иншаков О.В., Лебедева Н.Н. Институциональная теория в современной России: достижения и задачи развития // Экономика России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sor.volsu.ru/journal/>

<sup>2</sup> Полтерович В.М. Институциональные ловушки и экономические реформы // Экономика и математические методы. 1999. Т. 35. № 2. С. 4.

<sup>3</sup> Опыт Калининградской области покажет, сможет ли российская экономика развиваться цивилизованно. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.businesspress.ru/news-raper/>; Бурова Н.В., Мельникова О.А. Изучение теневой экономической деятельности на региональном уровне: пример Калининграда // Вопросы статистики. 2003. № 5. С. 24–32.



которые считаются произведенными в ОЭЗ и направляются на российские рынки без уплаты таможенных платежей. *Четвёртый сегмент* – сфера заключения ложных внешнеэкономических контрактов российскими и зарубежными участниками внешнеэкономической деятельности. Контракты, формально заключённые в Калининграде, исполняются на территориях других стран и служат маскировкой для осуществления сложных цепочек лжеимпорта и лжеэкспорта<sup>4</sup>. Подобные неформальные сети отношений в приграничном сотрудничестве, свидетельствующие о неэффективности таможенной политики, возникают и в регионах Дальневосточного федерального округа, теневая экономика которых ещё не получила комплексного изучения. Необходимость поиска способов решения обозначенных проблем актуализирует задачу анализа существующих приграничных связей с позиций институционального подхода.

В современной институциональной теории выделяют два основных институциональных механизма, которые приводят к спаду в результате ошибок институционального строительства: дезорганизация и активизация перераспределительной деятельности (присвоение ренты). Проявлением первого из них можно считать разрыв межрегиональных связей внутри страны, переориентацию приграничных территорий на рынки сопредельных государств, наступившую в результате либерализации внешней торговли в начале 1990-х годов и приведшую к автаркизации регионов Дальнего Востока РФ от национального рынка, – явление, подробно рассмотренное в ряде публикаций П.А. Минакира<sup>5</sup>. Действие второго связано с таким феноменом, как зависимость от пути развития (*path dependence*)<sup>6</sup>, что фактически означает обусловленность правил, регулирующих взаимодействие экономических отношений, многочисленными социальными, культурными, политическими и прочими условиями. В рамках приграничного сотрудничества действие механизма перераспределительной деятельности способствует возникновению сложной системы неформальных отношений и практик, позволяющих определённым группам (предпринимателям, чиновникам и др.) максимизировать свои интересы в ущерб общественным. Итогом такого перераспределения является состояние, получившее название «*оптимум*»: при общем недовольстве ситуацией все понимают, что действуют оптимальным образом и никакие изменения не выгодны<sup>7</sup>. Такой, например, по своей сути была

<sup>4</sup> Смородинская Н., Степура Е. Другая тень // Эксперт Северо-Запад. 2005. 14 марта. № 10(215). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.expert.ru/printissues/northwest/2005/10/>.

<sup>5</sup> Минакир П.А. Внешнеэкономическое сотрудничество на Дальнем Востоке России: проблемы и перспективы // Регион: экономика и социология. 2001. № 1 С. 69–84; Минакир П.А. Государственная региональная политика на современном этапе // Общество и экономика. 2003. № 6. С. 213–254.

<sup>6</sup> Нуреев Р.М., Латов Ю.В. Что такое *path dependence* и как её изучают российские экономисты // Общественные науки и современность. 2006. № 4. С. 119.

<sup>7</sup> Полтерович В.М. Корень проблемы – неэффективность государства // Экономическая наука современной России 2000. Экспресс-выпуск. № 1(5). С. 45–46.

«челночная» торговля, механизмы осуществления которой в некоторой степени воспроизводили механизмы формирования так называемых «барахолок», хорошо известных жителям портовых городов СССР. Масштабы челночной торговли достигли огромных размеров. По данным МЭРТ РФ, на февраль 2006 г. на Дальнем Востоке доля челночного импорта достигала 60–80 % от всего импорта, в европейской части страны этот показатель был равен 20–30 %. Учитывая катастрофическое падение уровня и качества жизни населения дальневосточных регионов в постсоветский период, очевидно, что именно такая неформальная практика, позволяющая иметь дополнительный (а подчас и основной) доход «челнокам» и насыщать потребительские рынки относительно дешёвым ширпотребом, стала социальным амортизатором, смягчающим последствия «шоковой терапии» для населения при бездействии государства. Следует учитывать и то, что именно челночная торговля стала одной из причин уничтожения лёгкой (прежде всего, швейной) промышленности на Дальнем Востоке. Тем не менее, сокращение челночного бизнеса в результате ужесточения таможенной политики привело к формированию новой сети – «помогаек». По подсчётам сотрудников Дальневосточной оперативной таможни, совокупный ущерб, наносимый «помогайками» государству, в начале 2006 г. составлял ежедневно 20 млн. рублей. В настоящее время федеральные и региональные власти предпринимают попытки сократить объёмы «серой» торговли, однако ликвидация «помогаек» без устранения механизмов воспроизводства подобных перераспределительных сетей, без сомнения, вызовет появление на основе *path dependence* новой разветвленной институциональной структуры, действующей на принципах перераспределения приграничной ренты.

В результате функционирования механизмов дезорганизации и перераспределительной деятельности в экономике Дальнего Востока, как, впрочем, и всей страны, возникло низкоэффективное макроэкономическое равновесие, характеризующееся большим количеством «институциональных ловушек». Их суть заключается в создании условий устойчивого воспроизводства механизмов, существование которых в рыночной экономике невозможно именно по институциональным причинам. Институты «ловушек» основываются на противопоставлении интересов рыночных агентов, реализующих кратко- и долгосрочные цели региональной политики. Примат краткосрочных интересов ведёт к постепенному вырождению экономики, уменьшает её подобно шагреновой коже<sup>8</sup>. В этом смысле «институциональной ловушкой» следует признать и саму сырьевую специализацию модели приграничного сотрудничества, сложившуюся в регионах ДВФО и приведшую к значительной примитивизации структуры экономики, и её отдельные элементы, вклю-

<sup>8</sup> Трансформация экономических институтов в постсоветской России (микроэкономический анализ) / под общ. ред. Р.М. Нуреева. М.: МОНФ, 2001. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ecsocman.edu.ru/db/msg/>

чая бартерные операции, контрабанду, коррупцию таможенных органов и др., в целом традиционные для приграничных связей всех стран, но имеющие свою территориальную специфику. Подобные выводы основываются на следующих посылах.

*Во-первых*, сырьевая специализация модели приграничного сотрудничества (а вместе с ним развития региона в целом) является логичным следствием, с одной стороны, осуществления экономической политики советского периода, когда сформировалась узкоспециализированная структура экономики милитаризованного региона, в которой главный упор делался на освоение природных ресурсов для удовлетворения внутренних экономических нужд, с другой – результатом неоправданного смещения акцентов в региональной политике с внутренних источников на внешние, способствующие усилению внешнего спроса в развитии. Так или иначе, в итоге сформировались институты, обусловленные не внутренними, а внешними факторами, и закрепившие противоречие между долгосрочными целями страны и краткосрочными целями выживания региона в кризисных условиях. Функции этих институтов во многом определяются парадоксом современной дальневосточной экономики (из-за высоких удельных затрат выгодным является только добыча или первичная переработка сырья, но экспорт необработанного сырья неэффективен в долгосрочной перспективе) и обладают высокой степенью воспроизводимости из-за наличия ещё не освоенных ресурсов; нацеленности на поставки сырья на рынки с хорошо развитой и экономически эффективной перерабатывающей базой стран АТР; нехватка инвестиционных средств для развития собственной перерабатывающей базы и ненадёжного инвестиционного климата в России. Формирование сырьевой специализации регионов ДВФО, с точки зрения институциональной парадигмы, можно характеризовать как своеобразное проявление QWERTY-эффекта<sup>9</sup>, т.е. результат победы менее эффективного стандарта над более эффективным, выбор которого определяется в первую очередь конкретными, как правило, случайными, обстоятельствами, а впоследствии изменить стандарт невозможно из-за очень больших затрат. Продемонстрировать модель становления сырьевой специализации приграничного сотрудничества можно на примере изменения структуры экспорта приграничных регионов ДВФО РФ в Китай (табл.).

Комментируя данные таблицы, отметим, что если ещё в 2000 г. ДВФО относился к регионам, где четкая экспортная специализация только формировалась, т. к. самой крупной экспортной товарной категорией в ДВФО являлись прочие товары (почти 30 %), то в последнее время в федеральном округе начала формироваться топливно-сырьевая специализация, которая, с точки зрения тенденций развития мирового разделения труда, является деградирующей специализацией.

<sup>9</sup> QWERTY-эффект (от положения букв на клавиатуре) характеризует зависимость технических стандартов и институтов от пути (траектории) развития.

## Структура экспорта Дальнего Востока в 2000–2006 гг., %

Год	Продтовары и сырьё для их производства	Топливо и энергетические товары	Химические товары	Древесина и изделия из неё	Чёрные и цветные металлы	Машиностроительная продукция	Прочие виды продукции
2000	7,6	26,7	0,3	13,9	7,3	16,1	28,1
2001	23,2	20,4	0,5	10,6	4,5	36,3	4,5
2003	9,94	47,3	0,87	19,2	11,14	8,37	3,18
2004	6,7	47,0	1,0	23,1	13,9	6,8	1,6
2005	6,1	53,8	0,7	16,9	13,6	5,7	3,2
2006	6,5	47,3	0,8	27,6	7,24	5,8	4,76

*Примечание:* Составлено по данным Дальневосточного таможенного управления.

Наши выводы о появлении QWERTY-эффекта в развитии специализации региона согласуются с результатами исследования В.М. Полтеровича<sup>10</sup>. Анализируя модели либерализации внешней торговли в РФ и КНР, он показывает, что шоковая трансплантация стандарта, характерного для развитых экономик, привела Россию к двум основным последствиям:

- продажа ряда сырьевых ресурсов (нефти, топлива, цветных металлов) в условиях фантастической разницы мировых и внутренних цен, сравнительно низких экспортных тарифов и слабого таможенного контроля стала необыкновенно прибыльной, обеспечивая доходность в десятки тысяч процентов, при которой вложения в развитие производства потеряли всякий смысл;

- поток относительно дешёвых потребительских товаров из сопредельных государств устремился в Россию, заполнив пустые до того полки магазинов и в то же время совершенно разрушив российскую лёгкую промышленность (в 1998 г. она производила менее 10 % объёмов дореформенного уровня). Этот поток поддерживался политикой укрепления рубля, проводившейся Центральным банком вплоть до 1998 г. Подчеркнём, что существование «валютного коридора» в 1997–1998 гг. до известных событий 1 августа, сдерживающего «обвал» рубля с помощью ежедневных долларовых инъекций Центробанка, представляло собой типичную институциональную ловушку, изучение которой является предметом самостоятельного анализа.

Во-вторых, закрепление QWERTY-эффекта в формирующейся модели приграничного сотрудничества на Дальнем Востоке объясняется уменьшением её транзакционных издержек<sup>11</sup> в результате временного частичного согласования различных групп экономических агентов (прежде всего по-

<sup>10</sup> Полтерович В.М. Стратегии институциональных реформ. Китай и Россия // Экономика и математические методы. 2006. Т. 42. № 2. С. 11–12.

<sup>11</sup> Транзакционные издержки здесь рассматриваются в обобщенном виде – как издержки взаимодействия агента с партнёрами в рамках определённой нормы поведения.

требителей, заинтересованных в ликвидации товарного дефицита, и производителей, стремившихся к максимизации прибыли) и совпадения в определённый промежуток времени краткосрочных и долгосрочных интересов федеральных и региональных властей, связанных с интеграцией РФ в рынки СВА и АТР и необходимостью решения местных проблем при отсутствии финансовых средств. В 1990-х, да и в нынешних 2000-х годах выгода экономических агентов от краткосрочных операций, в основном – купли-продажи импортных товаров, намного превышала выгоды от инвестиций в производство, которые в большинстве случаев не окупались. Учитывая, что инвестирование приграничного сотрудничества во многом носило теневой характер, можно утверждать, что его развитие было связано с механизмами коррупционных изъятий, обслуживающими особые структуры, в которых материализовалась связь теневого инвестиционного предпринимательства с органами власти<sup>12</sup>. Немаловажную роль в этом процессе сыграли и сотрудники таможенных органов. В 2006 г. ФТС России была вынуждена принять аналитическую программу «Борьба с проявлениями коррупции и должностными преступлениями в таможенных органах на период 2007–2009 годы», в которой среди наиболее распространённых видов коррупционных преступлений, совершаемых таможенниками, названы: получение взятки, превышение должностных полномочий и халатность. Указанные преступления составляют больше половины от общего числа преступлений. За последние пять лет число уголовных дел, возбужденных по коррупционным преступлениям, возросло на 28,8 %<sup>13</sup>. Только в 2006 г. уголовные дела возбуждены в отношении 34 сотрудников ДВТУ. Причем по сравнению с предыдущими годами выявлено увеличение числа коррупционеров среди руководящего состава таможен<sup>14</sup>.

*В-третьих*, итогом функционирования рассматриваемой модели приграничных связей как источника развития региона и институциональной ловушки стало рентоориентированное стремление всех хозяйственных субъектов получить доступ к внешнеторговым операциям. Это отчётливо прослеживается в процессах развития бартерных операций, росте контрабанды и коррупции таможенников – по своей сути представляющих самостоятельные «институциональные ловушки», связанные с «серой» экономикой. Рассмотрим некоторые особенности этих «ловушек» на примере российско-китайских приграничных связей.

<sup>12</sup> Карпенко Т.Г., Останин В.А., Рожков Ю.В. Теневые инвестиции: сущность, оценка масштабов / под науч. ред. Ю.В. Рожкова. Хабаровск: РИЦ ХГАЭП, 2006. 196 с.

<sup>13</sup> Об утверждении аналитической программы ФТС России «Борьба с проявлениями коррупции и должностными преступлениями в таможенных органах на период 2007–2009 гг.: приказ ФТС России от 05.10.2006 № 964. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.baltex.ru/rus/normative/>

<sup>14</sup> Дальневосточная таможня проверит своих сотрудников на детекторе лжи. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://primamedia.ru/news/>

В первой половине 1990-х годов либерализация внешней торговли и высокая инфляция привели к преобладанию бартерных сделок как основной формы сотрудничества в регионах ДВФО, при этом инициатива в их развитии в значительной степени принадлежала китайским компаниям. Последние практически отказались от закупки больших партий российских товаров в рамках межправительственного протокола и стали приобретать эти товары по бартеру, используя прямые связи, предлагая в обмен традиционные товары китайского экспорта. Основной причиной популярности бартерных сделок являлось отсутствие у обеих сторон свободно конвертируемой валюты. Кроме того, российские компании получили возможность занижать таможенную стоимость своего экспорта, что позволяло быстро реализовывать товар на внутреннем рынке. Китайские компании приобретали на безвалютной основе сырьё, а также расширяли рынок сбыта традиционных товаров.

Подобная позиция китайских торговых компаний нашла широкую поддержку в провинциальных органах власти. Так, в провинции Хэйлунцзян власти постановили, что не менее 70 % импорта из России должно оплачиваться встречными потоками из Китая<sup>15</sup>. Важно отметить, что потери нашей страны в результате занижения экспортных и завышения импортных цен в рамках бартерной торговли с Китаем оцениваются в 350–500 млн. долл. США. Впоследствии кризис неплатежей и дефицит оборотных средств в России повысил привлекательность операций за твёрдую валюту. Это отразилось и на динамике показателя бартерных сделок в структуре торговых операций: доля бартера снизилась с 85 % в 1992 г. до 0,7 % в 2006 г. Лидером по объёму бартерных операций среди регионов Дальнего Востока является Приморье, доля которого в общем объёме имеет устойчивую динамику роста. При этом происходит увеличение доли бартера в экспорте, но сокращение – в импорте.

Анализируя компенсирующую роль бартера в развитии приграничной торговли регионов ДВФО с северо-восточными провинциями КНР необходимо отметить, что подобное положение не является спецификой исключительно Дальнего Востока. Как показывают исследования, летом 2003 г. количество компаний в России, полностью отказавшихся от проведения сделок подобного типа, составляло только 30 %<sup>16</sup>. Таким образом, хотя бартер более не является широко распространённым в российской экономике, он сохраняет определённые позиции в практике совершения сделок. Для российско-

<sup>15</sup> Леонов С.Н. Проблемы и перспективы экономического сотрудничества Дальнего Востока с Северо-Восточным Китаем // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая: Исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества: пленарные доклады и отчёт конф. Хабаровск, 1998. [Электронный ресурс]. Режим доступа <http://www.fessl.ru>

<sup>16</sup> Дюфи К. Бартер и сделки между компаниями: к нормализации расчётов после кризиса 1998 г. // Проблемы прогнозирования. 2005. № 1. С. 112–130; Кувалин Д.Б., Моисеева А.К. Российские предприятия в середине 2003 г.: качество ресурсов и качество роста // Проблемы прогнозирования. 2004. № 2. С. 136–153.



китайского приграничного сотрудничества существует, по крайней мере, два объяснения этого явления. Первое из них основано на анализе поведения предприятий и рассматривает бартер в качестве способа уклонения от уплаты налогов (что в литературе рассматривается как ещё одна «институциональная ловушка»). В результате российская экономика рассматривается в качестве посреднической с большой долей в ней неформального сектора. Второе объяснение сохранения бартерных операций исходит из слабости рыночных институтов в экономике, когда банковская сеть и системы платежей не способны обеспечить доверия при проведении расчётов, т. к. слишком сегментированы и недостаточно эффективны. Между тем, как мы полагаем, возможности для решения этой проблемы есть<sup>17</sup>.

Что касается лидирующей позиции Приморского края в товарообменных операциях, то она во многом объясняется сформировавшейся здесь формой внешней торговли, которую Л.И. Вотинцева и М.Р. Оленичева называют «непрямой импорт» или «непрямой экспорт». Главным условием её появления следует считать возможность регистрации торговых компаний КНР одновременно и в России, и в Китае. Выступая в качестве экспортёра на территории КНР, компания одновременно является импортёром того же товара на территории РФ, действуя через российских посредников на основании договоров, по которым право как на денежные средства, так и на товар, имеет китайская сторона. Получив товар и реализовав его через розничную сеть, собственник средств конвертирует их в иностранную валюту, которую затем может зачислить на свой валютный счёт или вывезти в Китай. Возможна и другая схема, предполагающая обход ограничений российского законодательства вывоза за рубеж некоторых видов ресурсных товаров, например, металлического лома. На российской территории создаётся небольшое перерабатывающее предприятие со 100-процентным китайским участием, целью которого является вывоз произведённого продукта (переработанного лома) в КНР. При этом экспортная сделка оформляется как сделка, не требующая оплаты или встречного предоставления товара<sup>18</sup>. Учитывая, что Приморский край имеет самое большое в ДВФО количество предприятий с китайским капиталом, «непрямой экспорт» может служить объяснением низкого уровня китайских инвестиций (не более 1 % от общего объёма иностранных инвестиций). Действием форм «непрямого экспорта» и «непрямого импорта», а также существующей товарной структурой экспорта и импорта определяется, как представляется, и увеличение стоимости бартерных сделок по экспорту.

<sup>17</sup> Рожков Ю.В., Чёрная И.П. Финансовые аспекты развития процесса глобализации // Трансформация финансово-кредитных отношений в условиях финансовой глобализации: материалы Интернет-конференции. Ростов: РГЭУ, 2007. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rseu.ru/econference/>

<sup>18</sup> Вотинцева Л.И., Оленичева М.Р. Внешнеторговое сотрудничество Приморского края с КНР и проблемы развития межбанковских отношений // Проблемы инвестиций и трансграничной несостоятельности в Дальневосточном федеральном округе: материалы семинара. Владивосток, 2004. С. 79.



Ещё одной формой проявления «институциональной ловушки» приграничного сотрудничества является существование так называемых «серых» схем завоза товара, когда значительная часть импорта из Китая из-за коррумпированности российской таможни декларируется по другой, более дешёвой категории, либо не декларируется вовсе. Пример: в 1999 г. официальный оборот задекларированной валюты через границу России и КНР составил 83 млн. долл. США. По данным же народного правительства г. Суйфэньхэ, только в этот город и только из Приморского края в 1999 г. наши «туристы» завезли 1,2 млрд. долл. США<sup>19</sup>.

Как показывают исследования, главная причина появления «институциональных ловушек» – ошибки в макроэкономической политике. Так, «институциональные ловушки» приграничного сотрудничества регионов ДВФО во многом связаны с осуществлением либерализации внешней торговли России до того, как была проведена либерализация внутреннего рынка и введена система институтов, в т. ч. денежных, обеспечивающих изъятие переходной ренты и её легальное перераспределение для общественных нужд. Основная причина устойчивости «институциональных ловушек» – недостаток координации. В мировой практике существуют микро- и макроэкономические способы преодоления «институциональных ловушек», предусматривающие необходимость выполнения хотя бы одной из трёх задач: увеличения трансакционных издержек действующей неэффективной нормы; уменьшения трансакционных издержек альтернативной эффективной нормы; снижения трансформационных издержек перехода к альтернативной норме. Применительно к сфере приграничного сотрудничества ликвидация институциональных ловушек связана с эффективной макроэкономической политикой государства, предполагающей совершенствование законодательства и становление соответствующих институциональных форм в рамках таможенного регулирования. Однако может ли современное российское государство выступить институциональным инноватором, способным осуществить институциональные изменения для снятия существующих барьеров развития приграничных регионов, если особенности государственного регулирования экономики России предусматривают обязательное извлечение административной ренты чиновниками? Тем более что одно из наиболее серьёзных последствий «институциональных ловушек» заключается в том, что, хотя они препятствуют долгосрочному экономическому росту, но смягчают отрицательные краткосрочные последствия неподготовленных, слишком быстрых экономических преобразований в стране.

<sup>19</sup> Экономическая обреченность // Новости. 2001. 6 июля.

Г.А. КИЧА

### **Практика применения СУР: реализация принципа выборочности таможенного контроля (на примере Владивостокской таможни)**

Основная цель внедрения системы управления рисками (далее – СУР) в практику работы таможенных органов России – это повышение эффективности таможенного контроля. При этом непосредственным показателем такого повышения является сокращение времени таможенного оформления и таможенного контроля при условии достаточности последнего<sup>1</sup>.

Непосредственно на сокращение времени таможенного оформления и таможенного контроля товаров, по сравнению с периодом действия Таможенного кодекса РФ 1993 г., повлияло закрепление в действующем Таможенном кодексе РФ (далее – ТК РФ) следующих положений:

1) при проведении таможенного контроля таможенные органы исходят из принципов выборочности и достаточности (ст. 358 ТК РФ);

2) при таможенном оформлении товаров проверка таможенной декларации, иных документов и товаров должна быть завершена не позднее трех рабочих дней со дня принятия таможенной декларации (ст. 359 ТК РФ).

Выборочность при проведении таможенного контроля обеспечивается, прежде всего, за счет использования СУР при выборе форм таможенного контроля. Данное положение регламентировано Киотской конвенцией<sup>2</sup> и также закреплено в ТК РФ.

В настоящее время при проверке таможенной декларации решение о необходимости проведения таможенного досмотра может быть принято только при наличии следующих оснований:

1) письменное обращение перевозчика или лица, осуществляющего перемещение товаров;

КИЧА Глеб Александрович – гл. государственный таможенный инспектор отдела применения системы управления рисками, Владивостокская таможня

<sup>1</sup> Об утверждении Концепции системы управления рисками в таможенной службе РФ: приказ ГТК России от 26.09.2003 № 1069.

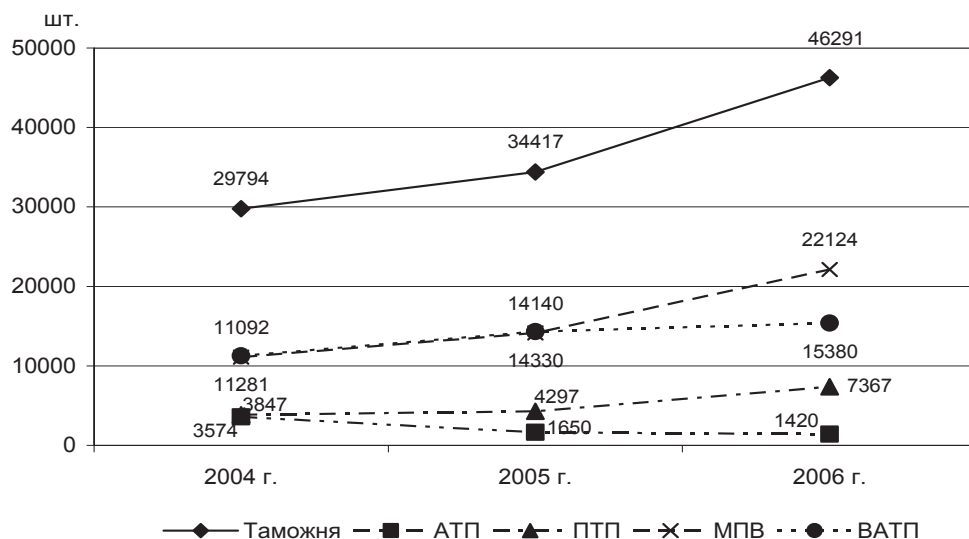
<sup>2</sup> Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (в ред. Протокола 1999 г.) (Киотская конвенция). М.: ГТК РФ, 2004. 148 с.

2) необходимость проведения таможенного досмотра установлена выявленным профилем риска<sup>3</sup>.

В регионе деятельности Владивостокской таможни в 2006 г. подавляющее большинство таможенных досмотров проводится при выявлении соответствующих профилей риска<sup>4</sup>.

Именно этим объясняется существенное сокращение доли ГТД, по которым был проведен таможенный досмотр, на фоне значительного роста количества оформленных таможенных деклараций.

Так, за период с 01 января по 30 сентября 2006 г., по сравнению с аналогичным периодом 2005 г., количество ГТД, оформленных во Владивостокской таможне, увеличилось в 1,4 раза и составило 46 291 ГТД (рис. 1).



Примечание: АТП – Артемовский таможенный пост, ПТП – Первомайский таможенный пост, МПВ – таможенный пост «Морской порт Владивосток», ВАТП – Владивостокский автотранспортный таможенный пост.

Рис. 1. Количество ГТД, оформленных во Владивостокской таможне за период с 01 января по 30 сентября в 2004–2006 гг.

При этом тенденция увеличения количества оформленных ГТД наблюдается на всех таможенных постах, кроме Артемовского (табл. 1). Сокращение

<sup>3</sup> Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, осуществляющих таможенное оформление и таможенный контроль при декларировании и выпуске товаров: приказ ГТК России от 28.11.2003 № 1356.

<sup>4</sup> Исключение составляет Владивостокский автотранспортный таможенный пост, на котором большинство таможенных досмотров проводилось на основании межведомственного приказа от 23.06.2005 «Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств». В настоящее время данная практика прекращена, поскольку в соответствии с рекомендациями ДВТУ при оформлении автотранспортных средств применяется такая форма таможенного контроля, как таможенный осмотр, а таможенный досмотр проводится только по допустимым основаниям.

Таблица 1

**Количество ГТД, оформленных во Владивостокской таможне за период с 01 января по 30 сентября  
в 2004–2006 гг., с учетом доли ГТД, по которым проводился таможенный досмотр**

Таможен- ный пост	Направ- ление переме- щения товаров	Период с 01 января по 30 сентября									
		2004 г.			2005 г.			2006 г.			
		Коли- чество ГТД	ГТД с таможенным досмотром		Коли- чество ГТД	ГТД с таможенным досмотром		Коли- чество ГТД	ГТД с таможенным досмотром		
			Коли- чество	Доля от общего количест- ва ГТД, %		Коли- чество	Доля от общего количест- ва ГТД, %		Коли- чество	Доля от общего количест- ва ГТД, %	
АТП	импорт	2 930	2 232	76,2	1 531	753	49,2	1 316	512	38,9	
	экспорт	644	565	87,7	119	41	34,5	104	30	28,8	
	<b>всего</b>	<b>3 574</b>	<b>2 797</b>	<b>78,3</b>	<b>1 650</b>	<b>794</b>	<b>48,1</b>	<b>1 420</b>	<b>542</b>	<b>38,2</b>	
ПТП	импорт	2 507	1 028	41,0	3 220	1 273	39,5	6 341	2 120	33,4	
	экспорт	1 340	493	36,8	1 077	50	4,6	1 026	144	14,0	
	<b>всего</b>	<b>3 847</b>	<b>1 521</b>	<b>39,5</b>	<b>4 297</b>	<b>1 323</b>	<b>30,8</b>	<b>7 367</b>	<b>2 264</b>	<b>30,7</b>	
МПВ	импорт	10 435	7 379	70,7	13 391	3 951	29,5	21 519	1 514	7,0	
	экспорт	657	569	86,6	749	471	62,9	605	60	9,9	
	<b>всего</b>	<b>11 092</b>	<b>7 948</b>	<b>71,7</b>	<b>14 140</b>	<b>4 422</b>	<b>31,3</b>	<b>22 124</b>	<b>1 574</b>	<b>7,1</b>	
ВАТП	импорт	11 277	9 093	80,6	14 328	13 501	94,2	15 373	12 685	82,5	
	экспорт	4	3	75,0	2	2	100,0	7	1	14,3	
	<b>всего</b>	<b>11 281</b>	<b>9 096</b>	<b>80,6</b>	<b>14 330</b>	<b>13 503</b>	<b>94,2</b>	<b>15 380</b>	<b>12 686</b>	<b>82,5</b>	
<b>ВСЕГО ПО ТАМОЖНЕ</b>	импорт	27 149	19 732	72,7	32 470	19 478	60,0	44 549	16 831	37,8	
	экспорт	2 645	1 630	61,6	1 947	564	29,0	1 742	235	13,5	
	<b>всего</b>	<b>29 794</b>	<b>21 362</b>	<b>71,7</b>	<b>34 417</b>	<b>20 042</b>	<b>58,2</b>	<b>46 291</b>	<b>17 066</b>	<b>36,9</b>	

количества оформленных ГТД на последнем является следствием объективных причин (развитие приграничной складской инфраструктуры, а также ускорение процессов таможенного оформления способствовали сокращению объемов товаров, прибывающих по процедуре внутреннего таможенного транзита в регион деятельности Артемовского таможенного поста).

Доля ГТД, оформленных за период с 01 января по 30 сентября 2006 г., по которым был проведен таможенный досмотр<sup>5</sup>, по сравнению с аналогичным периодом 2005 г., сократилась в 2,3 раза<sup>6</sup>; а по сравнению с тремя кварталами 2004 г. данный показатель снизился в 4,7 раза – с 66,3 до 14,2 % (рис. 2). При этом на таможенном посту «Морской порт Владивосток», на котором в рассматриваемом периоде 2006 г. было оформлено 48 % ГТД, доля ГТД, по которым был проведен таможенный досмотр, составила всего 7,1 % (см. табл. 1). Гораздо более высокое значение данного показателя для Первомайского таможенного поста объясняет тот факт, что в компетенцию этого поста, в отличие от таможенного поста «Морской порт Владивосток», входит совершение таможенных операций в отношении автотранспортных средств (в т. ч. легковых автомобилей)<sup>7</sup>. До поступления в июле 2006 г. рекомендаций ДВТУ при таможенном оформлении данной категории товаров проводился, как правило, таможенный досмотр.

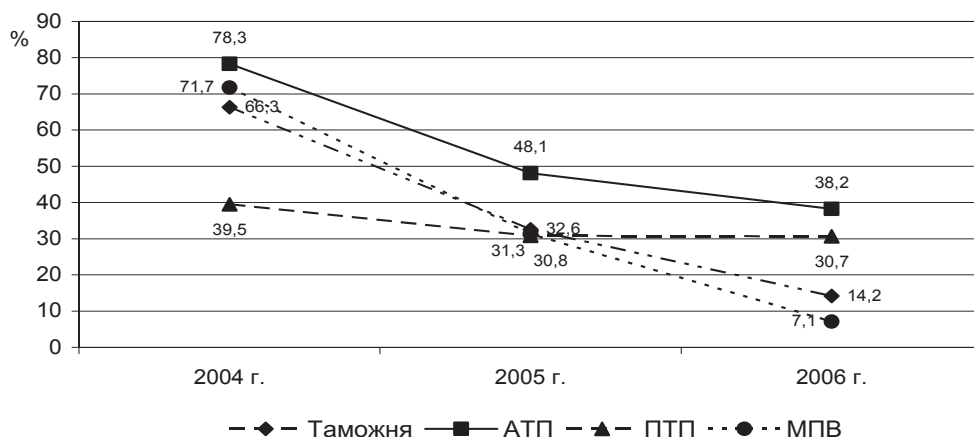


Рис. 2. Доля ГТД, оформленных во Владивостокской таможне за период с 01 января по 30 сентября в 2004–2006 гг., по которым был проведен таможенный досмотр

<sup>5</sup> Из расчета данного показателя исключен Владивостокский автотранспортный таможенный пост, поскольку ранее доля оформленных на нем ГТД, по которым был проведен таможенный досмотр, составляла практически 100 %. И только с августа 2006 г. при оформлении автотранспортных средств в таможне преимущественно применяется такая форма таможенного контроля, как таможенный осмотр.

<sup>6</sup> Здесь и далее количество ГТД, по которым был проведен таможенный досмотр и таможенный осмотр, рассчитано с помощью КПС «АСТО-Анализ», по данным графы 30 электронной копии ГТД.

<sup>7</sup> Таможенный пост «Морской порт Владивосток» утратил подобную компетенцию с 10.03.2006 г. в соответствии с приказом ФТС России от 28.10.2005 № 1005.

Таким образом, на таможенном посту, который производит оформление наибольших объемов товаров различных групп ТН ВЭД России, доля ГТД, по которым был проведен таможенный досмотр, значительно сократилась. Количество ГТД, по которым в результате таможенного досмотра в соответствии с профилями риска были составлены протоколы или вынесены определения о возбуждении дел об административных правонарушениях в соответствии с КоАП РФ, весьма незначительно: за три квартала 2006 г. 15 штук<sup>8</sup>.

Учитывая фактическое сокращение доли ГТД, по которым был проведен таможенный досмотр, логично предположить рост количества ГТД, по которым был проведен таможенный осмотр. Тем более, что данная форма таможенного контроля может быть применена самостоятельно таможенным постом без специального указания в профилях риска.

Действительно, данный показатель возрос. Так, за период с 01 января по 30 сентября в 2005 г. и 2006 г. (при декларировании товаров с применением ГТД) количество ГТД, по которым был проведен таможенный осмотр, увеличилось с 26 до 361. Соответственно, доля данных ГТД выросла с 0,1 до 1,2 %. Однако подобное увеличение не может компенсировать значительное снижения количества таможенных досмотров.

На снижение количества проводимых таможенных досмотров при декларировании товаров оказывает также влияние стремление выполнить такой контрольный показатель как «эффективность проводимых таможенных досмотров»<sup>9</sup>. Подобное стремление при том условии, что проведение таможенных досмотров существенно не компенсируется проведением таможенных осмотров (в т. ч. товаров, прибывающих в контейнерах), может привести к снижению эффективности таможенного контроля. Об этом свидетельствуют случаи выявления контрабанды правоохранительными подразделениями таможни после завершения таможенного оформления.

Действующими профилями риска № 11/101005/00227 и 11/101005/00228 предусмотрена возможность принятия начальником таможенного поста решения о проведении и таможенного досмотра на основании информации о возможном правонарушении. Доля импортных ГТД, оформленных в течение трех кварталов 2006 г., по которым таможенный досмотр был проведен в соответствии с профилем риска № 11/101005/00228, от общего количества импортных ГТД с таможенным досмотром составляет 21,4 %<sup>10</sup>. Аналогичный показатель по экспортным ГТД и профилю риска № 11/101005/00227 составляет 80 %.

<sup>8</sup> Расчет произведен с помощью КПС «АСТО-Анализ» на основании информации, содержащейся в отчете о результатах применения прямых мер по минимизации рисков электронной копии ГТД.

<sup>9</sup> Установлен также в соответствии с приказом ФТС России от 12.05.2006 № 5.

<sup>10</sup> Без учета Владивостокского автотранспортного таможенного поста. По ГТД, оформленным на нем, данный показатель составляет менее 0,1 %.

Таким образом, по импортным ГТД при проведении таможенного досмотра только в одном случае из пяти он назначается на основании информации о возможном правонарушении, для экспортных ГТД данное соотношение составляет четыре случая из пяти. Другие случаи проведения таможенного досмотра приходятся на иные профили риска и заявления перевозчика.

Основным инструментом реализации СУР является массив профилей риска. По состоянию на 10.10.2006 во Владивостокской таможне действовало 86 профилей риска, из них при таможенном оформлении выявлялись только 46 (табл. 2).

Таблица 2

**Характеристика действующих во Владивостокской таможне профилей риска (ПР), по состоянию на 10.10.2006 г.**

Показатель	Профили риска	
	действующие	выявленные
Общее количество профилей риска	86	46
Стоимостные ПР	41	23
ПР, по которым решение о выпуске принимает начальник таможенного поста	59	32
ПР, предусматривающие таможенный досмотр	39	17
Автоматически выявляемые ПР	25	17
Автоматизированные ПР	55	23

Практически половина действующих профилей риска являются «стоимостными», то есть главный индикатор риска – уровень стоимости. Данные профили риска, с одной стороны, являются самыми результативными, поскольку непосредственно направлены на корректировку таможенной стоимости. Но, с другой стороны, выявление данных профилей риска зачастую значительно увеличивает время таможенного оформления вследствие необходимости предоставления дополнительных документов в целях подтверждения заявленной таможенной стоимости. Кроме того, «стоимостные» профили риска не предусматривают проведение таможенного досмотра, что может быть использовано недобросовестными участниками ВЭД.

80 % действующих профилей риска предусматривают принятие решения о выпуске начальником таможенного поста или лица, им уполномоченного. Необходимость реализации данной прямой меры фактически приводит к увеличению времени таможенного оформления.

По состоянию на 10.10.2006 в базе данных ПЗ «Сервис выявления рисков» из 25 автоматических профилей риска присутствовало 20, а из 55 автоматизированных – только 40. При этом данное программное средство не всегда правильно выявляет профили риска. Однако позитивный эффект прослеживается, поскольку еще в первом полугодии 2005 г. подобное про-



граммное средство отсутствовало и выявление профилей риска производилось исключительно с использованием бумажных носителей профилей риска.

В целом по таможне за период с 01 января по 30 сентября в 2006 г. доля ГТД, при оформлении которых были выявлены профили риска, по сравнению с аналогичным периодом 2005 г. практически не изменилась (табл. 3).

Таблица 3

**Доля ГТД, при оформлении которых за период с 01 января по 30 сентября 2005 г. и 2006 г. были выявлены профили риска**

Таможенный пост	Направление перемещения товаров	Период с 01 января по 30 сентября			
		2005 г.		2006 г.	
		Количество ГТД	Доля от общего количества ГТД	Количество ГТД	Доля от общего количества ГТД
АТП	импорт	583	38,1	572	43,5
	экспорт	8	6,7	38	36,5
	<b>всего</b>	<b>591</b>	<b>35,8</b>	<b>610</b>	<b>43,0</b>
ПТП	импорт	474	14,7	1 585	25,0
	экспорт	18	1,7	160	15,6
	<b>всего</b>	<b>492</b>	<b>11,4</b>	<b>1 745</b>	<b>23,7</b>
МПВ	импорт	2 044	15,3	2 041	9,5
	экспорт	6	0,8	97	16,0
	<b>всего</b>	<b>2 050</b>	<b>14,5</b>	<b>2 138</b>	<b>9,7</b>
ВАТП	импорт	250	1,7	55	0,4
	экспорт		0,0		
	<b>всего</b>	<b>250</b>	<b>1,7</b>	<b>55</b>	<b>0,4</b>
ВСЕГО ПО ТАМОЖНЕ	импорт	3 101	9,6	4 198	9,4
	экспорт	26	1,3	295	16,9
	<b>всего</b>	<b>3 127</b>	<b>9,1</b>	<b>4 493</b>	<b>9,7</b>

Одним из контрольных показателей эффективности деятельности таможенных органов является количество ГТД, срок выпуска по которым составляет 1 день. Значение данного показателя в сентябре 2006 г. во Владивостокской таможне составило 95,7 %<sup>11</sup>.

Анализ фактических сроков оформления ГТД (разница между датами приема и выпуска), оформленных в таможне за период с 01 января по 30 сентября в 2004–2006 гг., по сравнению с аналогичным периодом 2003 г., демонстрирует существенные изменения (рис. 3)<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Алгоритм расчета показателя установлен распоряжением ГТК России от 12.08.2004 № 377-р, в которое внесены изменения распоряжением ФТС России от 05.07.2005 № 290-р.

<sup>12</sup> В расчете не учитывались таможенные декларации, признанные не поданными, а также декларации, которые были отозваны или выпуск которых был запрещен. Из расчета не исключались выходные и праздничные дни.

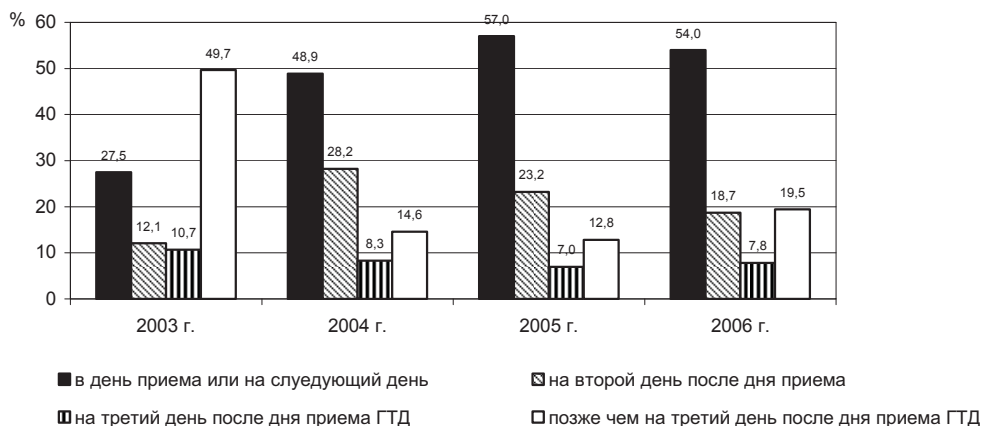


Рис. 3. Фактическое время оформления ГТД за период с 01 января по 30 сентября в 2003–2006 гг.

Так, доля ГТД, оформленных в день приема или на следующий день, за три квартала 2006 г., по сравнению с таким же периодом 2003 г., увеличилась с 27,5 до 54,0 %; доля ГТД, оформленных на второй день после дня приема, увеличилась с 12,1 до 18,7 %; а доля ГТД, оформление которых заняло более 3 дней, снизилась с 49,7 до 19,5 %. Однако положительной динамики за период 2004–2006 гг. не прослеживается. Так, доля ГТД, срок оформления по которым составляет не более двух дней, за три квартала 2006 г., по сравнению с аналогичным периодом 2005 г., снизилась с 80,2 до 72,7 %; а доля ГТД, срок оформления которых составляет свыше трех дней, увеличилась с 12,8 до 19,5 %.

Практика применения СУР во Владивостокской таможне свидетельствует о том, что в настоящее время СУР в таможенных органах России находится на этапе становления и для достижения ее главной цели необходимо активизировать работу по следующим направлениям:

- 1) создание региональных аналитических центров<sup>13</sup>;
- 2) повышение доли аналитической составляющей в работе функциональных подразделений таможни (в т. ч., обеспечение условий для оперативного реагирования, например, установка специализированных программных модулей, осуществляющих анализ рабочей базы ГТД), а также активизация их работы по разработке предложений по актуализации профилей риска;
- 3) обеспечение конструктивного взаимодействия подразделений таможни – не только функциональных отделов, но и функциональных отделов с отделами ТО и ТК;
- 4) полная автоматизация процесса выявления рисков, что также исключит (или значительно уменьшит) возможность передачи информации из профилей риска третьим лицам;

<sup>13</sup> В настоящее время в ДВТУ проводится работа по созданию такого центра.

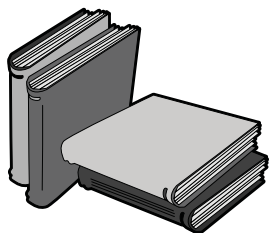
5) более подробная детализация действующих профилей риска (например, «стоимостные» профили риска должны содержать не только такие индикаторы риска как код товара и уровень стоимости, но также страну происхождения товаров, торговые марки и т.д.;

6) активизация работы по разработке целевых методик выявления рисков на уровне региональных таможенных управлений и ФТС России;

7) более широкое использование тех форм таможенного контроля, которые могут быть применены без специального указания в профилях риска;

8) организация специализированных курсов по СУР.

По мнению автора, устранение недостатков в перечисленных выше направлениях работы позволит значительно повысить эффективность СУР в таможенных органах Дальневосточного таможенного управления.



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

**Богомолов, В. А.** Экономическая безопасность: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальностям экономики и управления (060000) / В.А. Богомолов. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2006. – 303 с.

Учебное пособие дает комплексное представление о сущности экономической безопасности современного государства, в том числе о ее основных показателях, критериях и пороговых значениях, разработанных ведущими экономистами.

Особое внимание уделяется теоретическим и методологическим основам экономической безопасности Российской Федерации по таким основным разделам, как государственное регулирование экономики, состояние дел в реальном секторе экономики, инвестиции и инновации, социальная политика и уровень жизни, финансы и государственный долг, внешняя экономика, экономическое регулирование в области экологической безопасности и др.

Для студентов, обучающихся по специальностям экономики и управления (060000), преподавателей экономических вузов, а также работников органов государственного и муниципального управления.

## Таможенный флот успешно борется с контрабандистами

Дальневосточное таможенное управление является не просто самым крупным по занимаемой территории региональным управлением Федеральной таможенной службы России. Государственная граница на Дальнем Востоке – одна из самых протяженных водных границ России. При общей протяженности дальневосточной государственной границы 25 575 км, около 23 000 км приходится на морскую границу (194 км морской границы с Японией, 49 км морской границы с США, 40 км морской границы с КНДР), а также 1 839 км – на речную и 71 км – на озерную границу с КНР.

Бороться с контрабандой и нарушениями таможенных правил на морских и речных границах помогает таможенный флот. На Дальнем Востоке несут службу 9 таможенных судов – морских и речных, экипажи которых ведут борьбу с контрабандой биоресурсов в территориальном море Российской Федерации и на пограничных реках Амур и Уссури. В их числе три современных скоростных БТС (большое таможенное судно) и одно СТС (среднее таможенное судно), носящие имена легендарного таможенника Павла Верещагина и его духовных преемников, достойных продолжателей защиты государственных интересов России и лучших таможенных традиций – Петра Матвеева, Виталия Кирсанова и Валерия Зубкова. Три больших таможенных судна несут свою нелегкую службу в дальневосточных морях: «Павел Верещагин» и «Виталий Кирсанов» – в Сахалинской таможне, «Петр Матвеев» – во Владивостокской. Среднее таможенное судно «Валерий Зубков», приписанное к Амурской таможне, успешно борется с нарушителями на р. Амур. В будущем году в ДВТУ ожидается прибытие судна ледокольного типа, которое в настоящее время строится на верфях Санкт-Петербурга.

Морской отдел Дальневосточного таможенного управления – один из лидеров морских подразделений таможенных органов России: по итогам деятельности в 2005 г. он признан лучшим морским подразделением Федеральной таможенной службы. Возглавляет отдел подполковник таможенной службы Сергей Прудников. Лучшим таможенным судном в 2005 г. признано большое таможенное судно «Павел Верещагин», командир – подполковник таможенной службы Геннадий Юдин. Высокую оценку дальневосточные моряки заслужили не случайно: от навигации к навигации улучшается профессионализм таможенных моряков, повышается эффективность применения таможенных судов. Только экономический эффект за последние три года увеличился более чем в два раза.

Так, в навигацию 2006 г. (с июня по ноябрь) морскими и речными судами Дальневосточного таможенного управления было задержано 20 судов-

нарушителей российского законодательства (среди нарушений – незаконная добыча водных биоресурсов, нарушение пограничного режима, нарушение режима таможенной границы, недекларирование и др.). Было предотвращено незаконное перемещение через таможенную границу Российской Федерации более 55 тонн биоресурсов, в числе прочего выявлено незаконно добытых водных биоресурсов: 30 тонн морского ежа, 4 тонны морского гребешка, более 12 тонн крабов (опилио, камчатский, волосатый, синий); 7,5 тонн креветок. Кроме того, пресечены попытки незаконного перемещения других товаров (незадекларированные лес, товары народного потребления). Общая сумма штрафов составила 1 млн. 230 тыс. рублей. Общая сумма предотвращенного ущерба – 20 млн. 860 тыс. рублей, без учета экологической составляющей.

В этом году с началом навигации, которая, как обычно, открылась в июне – после окончания ледохода на реках Амур и Уссури и отхода кромки льда от территориального моря России, таможни стали организованно применять морские и речные таможенные суда в деятельности по пресечению таможенных правонарушений. В целях исключения нарушений таможенного законодательства производилось регулярное таможенное наблюдение за акваториями портов и районами добычи морских биоресурсов в территориальном море РФ. Для решения поставленных задач таможенными судами произведен таможенный контроль 41 судна, задержано за нарушение таможенного законодательства 2 судна. Таможенные суда принимали активное участие в совместных специальных мероприятиях с Пограничной службой ФСБ России «Тайфун-2007», «Бриз-2007».

Активно работают большие таможенные суда Сахалинской таможни – «Виталий Кирсанов» и «Павел Верещагин». Основные усилия таможенников сосредоточены на предотвращении таможенных правонарушений на участке, непосредственно прилегающем к местам активного промысла краба, протяженностью около 500 миль. Чаще всего судами-нарушителями в территориальном море РФ являются российские рыболовецкие суда. Как правило, нарушители применяют следующий метод – судно оформляется на промысел за пределы территориального моря РФ (судно с «закрытой» границей), после чего занимается незаконным промыслом морских биоресурсов в территориальном море РФ, а добытую продукцию помимо таможенного контроля и оформления реализует в портах стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Другой метод используют суда под иностранными флагами, которые, не имея разрешения на промысел в территориальном море РФ, незаконно ведут добычу морских биоресурсов, после чего реализуют ее в портах стран АТР также помимо таможенного контроля и оформления. Всего с начала навигации 2007 г. большие таможенные суда Сахалинской таможни совершили 9 выходов. Произведен таможенный контроль на 5 судах. За нарушения таможенного законодательства задержано 1 судно. В ходе патрулирования территориального моря РФ широко использовались данные воздушных разведок, проведенных вертолетами ДВТУ и Сахалинской таможни.

Во Владивостокской таможне большое таможенное судно «Петр Матвеев» проводит регулярное патрулирование, в ходе которого осуществляется таможенный контроль рыболовецких судов, ведущих промысел в территориальном море РФ. Всего с начала навигации 2007 г. БТС «Петр Матвеев» произвел 6 выходов.

Хасанская таможня располагает малым морским таможенным судном, которое в основном применяется для проведения таможенного контроля судов на рейде Славянского залива.

В Хабаровской таможне работают два речных таможенных судна. Оперативная обстановка в зоне ответственности Хабаровской таможни характеризуется постоянными попытками проникновения на российскую часть рек Амур и Уссури маломерных судов КНР – китайских джонок, занятых незаконным выловом рыбы. Таможенные суда Хабаровской таможни совместно с кораблями Пограничного Управления ФСБ России по Хабаровскому краю противодействуют нарушителям таможенных правил. В этом году с начала навигации проведен таможенный контроль 16 судов.

В Амурской таможне, в зону деятельности которой входят низовья р. Амур, необходимо проводить таможенный контроль на удаленных речных участках погрузки лесоматериалов – на 567 км нижнего течения р. Амур находится 12 пунктов погрузки лесоматериалов. С начала навигации 2007 г. экипаж СТС «Валерий Зубков» провел успешный рейд по маршруту «Комсомольск-на-Амуре – Николаевск-на-Амуре» и обратно. В ходе рейда был произведен таможенный контроль судов, загружающихся лесоматериалами. Задержано одно маломерное судно.

*Пресс-служба ДВТУ*

## **Авиаторы таможни на страже воздушных границ России**

Формирование авиации таможенных органов России началось в 1992 г. В течение 10 лет шло ее становление, и в 2002 г. с изданием постановления Правительства № 87 «Об авиации Государственного таможенного комитета Российской Федерации» это подразделение таможенных органов начало полноценную деятельность. Фактически этот документ закрепил юридическое создание таможенной авиации в России. Несмотря на молодой возраст, она уже зарекомендовала себя как профессиональная таможенная единица, дежурство которой в воздушном пространстве страны позволяет надежно защищать ее экономическую безопасность.

В настоящее время авиация Федеральной таможенной службы России имеет в своем составе 13 вертолётов, из них 11 вертолётов типа Ми-8 и 2 вертолёт Ка-32, которые используются в семи региональных таможенных управлениях. На Дальнем Востоке свои авиационные подразделения имеет не только региональное таможенное управление, но и таможни. В составе Дальневосточного таможенного управления три авиационных подразделения и четыре вертолёт – два МИ-8МТВ1 в ДВТУ и Камчатской таможне и два КА-32С в Сахалинской таможне. Тактико-технические характеристики вертолётов позволяют использовать их на всей территории Сахалинской области, Камчатского, Приморского и Хабаровского краёв, а также на Курилах.

С помощью авиации таможенные органы успешно решают стоящие перед ними задачи, как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими контролирующими органами. С помощью авиации выявляются объездные пути, скопление и передвижение автотранспорта вне пунктов пропуска, изучается оперативная обстановка на таможенной границе. Без авиации невозможно было бы осуществлять такую необходимую функцию, как наведение досмотровых групп и их высадку с воздуха непосредственно на морские и речные суда и вблизи транспортных средств, на которых находятся товары, подлежащие таможенному контролю и таможенному оформлению. Таможенная авиация осуществляет перевозку должностных лиц и грузов в недоступные для других видов транспорта места, в т. ч. на временные таможенные посты.



Воздушные суда таможенных органов, использование которых значительно повышает эффективность таможенного контроля при совместном взаимодействии с оперативными группами правоохранительных подразделений таможенных органов, подвижными мобильными группами СОБРа и морскими, речными таможен-

ными судами, незаменимы при ведении воздушной разведки и преследовании быстроходных судов-нарушителей. Для повышения эффективности использования воздушных судов таможенных органов в рамках реализации Программы совершенствования морской службы таможенных органов и авиации Федеральной таможенной службы на 2005–2007 гг. проводится их модернизация. Модернизация авиационной техники позволяет решать вопросы увеличения дальности и продолжительности беспосадочного полета, применения стрелкового вооружения при задержании нарушителей таможенного законодательства, повышения эффективности воздушной разведки



(установка фотооборудования, прожекторных и звуковещательных установок). Немаловажной является роль воздушных судов таможенных органов при работе в труднодоступных районах вблизи государственной границы Российской Федерации. Для этих целей требуется установка дополнительно навигационного и радионавигационного оборудования, систем опознавания и современных средств связи, прежде всего – спутниковой.

Большая часть вертолетов уже доработана с учетом требований специфики таможенной службы и успешно выполняет возложенные на них задачи.

В первом полугодии 2007 г. авиацией ДВТУ выполнен 191 полёт. В результате деятельности таможенных органов с использованием воздушных судов ДВТУ, Камчатской и Сахалинской таможен в первом полугодии 2007 г. задержано 6 судов-нарушителей. Общий предотвращённый ущерб составил более 6 млн. рублей, общая сумма наложенных штрафов составляет более 583 тыс. рублей.

*Пресс-служба ДВТУ*

## **Правовая служба Дальневосточного таможенного управления информирует**

В первом полугодии 2007 г. таможенными органами региона деятельности ДВТУ, а также самим управлением, рассмотрено 260 жалоб на решения, действия (бездействие) таможенных органов и их должностных лиц в сфере таможенного дела. По существу рассмотрено 175 жалоб, из которых требования заявителей были удовлетворены ДВТУ полностью или частично (в 40 % случаев). В рассмотрении остальных жалоб было отказано. Наиболее частыми основаниями для отказа в рассмотрении жалоб явились следующие обстоятельства: отсутствие полномочий на подачу жалобы, принятие судом к рассмотрению аналогичной жалобы, не указание в тексте жалобы конкретного предмета обжалования. Таким образом, при выборе ведомственного порядка обжалования лицам необходимо учитывать положения гл. 7 Таможенного кодекса Российской Федерации (далее ТК РФ), регламентирующей порядок обжалования решений, действий (бездействия) таможенных органов и их должностных лиц.

Практика показывает, что наиболее частым предметом обжалования являются исчисление и взимание таможенных пошлин, налогов, а также решения, действия (бездействие), принимаемые (совершаемые) таможенными органами и их должностными лицами при декларировании и выпуске товаров.

Так, Дальневосточное таможенное управление рассмотрело жалобу на действия таможенного поста Морской порт Владивосток, который с нарушением срока уведомил декларанта о том, какие условия выпуска им не соблюдены и какие именно необходимо совершить действия, достаточные для выпуска товаров. Тем самым был нарушен срок выпуска товаров, установленный п. 1 ст. 152 Таможенного кодекса Российской Федерации (далее – ТК России).

Основанием для обращения участника ВЭД в вышестоящий таможенный орган послужило непринятие таможенным органом мер по выпуску товаров, заявленных им в двух таможенных декларациях, в установленный п. 1 ст. 152 ТК России срок. Согласно указанной норме таможенные органы осуществляют выпуск товаров не позднее трех рабочих дней со дня принятия таможенной декларации. Однако при выявлении таможенным органом в ходе проверки таможенной декларации иных документов, представленных при декларировании, и декларируемых товаров с несоблюдением условий выпуска, предусмотренных ст. 149 ТК России, выпуск товаров не осуществляется. При этом таможенный орган незамедлительно уведомляет декларанта о том, какие именно условия выпуска товаров не соблюдены и какие именно действия должен совершить декларант, достаточные для соблюдения условий выпуска товаров.

При таких обстоятельствах соблюдение срока таможенного оформления товаров зависит от своевременного направления (в трехдневный срок) таможенным органом декларанту соответствующих таможенных документов.

При рассмотрении жалобы было установлено, что лишь спустя 38 дней после принятия таможенных деклараций декларант был уведомлен о том, что в ходе проверки таможенных деклараций обнаружены признаки, указывающие на то, что заявленные при декларировании сведения могут являться недостоверными, а также, что для осуществления выпуска товара декларант должен представить дополнительные сведения.

Таким образом, таможенным органом были нарушены требования п. 1 ст. 152 ТК России, что в свою очередь повлекло необоснованное увеличение сроков таможенного оформления товаров, заявленных в таможенных декларациях.

Принимая во внимание изложенное, действия таможенного поста «Морской порт Владивосток» Владивостокской таможни были признаны Дальневосточным таможенным управлением неправомерными.

## Рекорд в 6 миллиардов рублей

Уссурийской таможней впервые за всю историю существования преодолен рубеж в 6 млрд. рублей по перечислению таможенных платежей в федеральный бюджет. Данный показатель превзошел годовой показатель прошлого года на полмиллиарда рублей (2006 г. – 5,46 млрд. рублей). И это не предел, если учитывать, что еще впереди целый квартал.

За таможней уже прочно закрепился статус стабильного источника взимания и перечисления таможенных платежей в федеральный бюджет. За последние неполные 8 лет (2000–2007 гг.) таможней было перечислено 24,3 млрд. рублей. В рейтинге 15 таможен Дальневосточного региона Уссурийская таможня занимает пятое–шестое место.

Непосредственное влияние на рекордный показатель по взиманию и перечислению в федеральный бюджет оказали не только внешние факторы в виде увеличения объемов внешнеторговой деятельности, уровня таможенного налогообложения, но и планомерно проводимая в таможне работа по контролю таможенной стоимости, таможенно-инспекционная деятельность и активизация работы по повышению достоверности декларирования товаров или, как принято в обиходе говорить, по выведению налогооблагаемых товаров «из тени».

За восемь месяцев текущего года таможней оформлено 14 757 ГТД на 106 399 наименований товаров, из них по импорту – 7 154 ГТД (67 231 наименование товара) и экспорту – 7 603 ГТД (39 168 наименований товаров). Внешнеторговый оборот по ГТД составил 1,7 млн. тонн, его стоимость – 732,2 млн. долл. США. Из них импортного груза было оформлено – 282,5 тыс. тонн стоимостью 408,2 млн. долл. США, а экспортного – 1,4 млн. тонн стоимостью 324 млн. долл. США.

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество грузовых таможенных деклараций увеличилось на 11 %, внешнеторговый оборот вырос на 15 %, а его стоимость возросла на 9 %. Сбор таможенных платежей увеличился на 60 %, в т. ч. импортных на 68 %, экспортных – на 17 %.

*С. Григоров,  
пресс-секретарь Уссурийской таможни*

Ю.В. МАЛЫШЕНКО

## Электронное декларирование в России: теория и реалии

Уже почти пять лет в России идет масштабное внедрение электронного декларирования в работу таможенных органов, «объявленное» приказом ГТК РФ в 2002 г. Первая электронная декларация официально была оформлена 25 ноября 2003 г. на таможенном посту «Каширский».

*Что же такое электронное декларирование, откуда оно появилось и как реализуется в России?*

Мировым лидером в разработке и применении электронного декларирования, несомненно, являются Соединенные Штаты Америки. В 1984 г. там начала внедряться система автоматизации процессов таможенного оформления и контроля ACS (Automated Commercial System), которая в основе была завершена к середине 90-х годов прошлого столетия. Именно в ходе ее создания сформулированы основные принципы электронного декларирования.

Во второй половине 90-х годов в США было принято решение о разработке новой версии автоматизированной системы для таможенного оформления и контроля, получившей название Customs Automated Commercial Environment (ACE). Первоначально основным движущим мотивом модернизации было моральное устаревание вычислительных и программных средств системы, технологий хранения данных и способов взаимодействия с участниками ВЭД. Однако события 11 сентября 2001 г. и анализ причин, способствовавших осуществлению террористических актов в США, привели к пересмотру всей концепции деятельности таможенной, иммиграционной и иных контролирующих организаций, выполняющих контроль перемещаемых через границу людей, товаров и транспортных средств. Это отразилось и в подходе к автоматизации деятельности таможенной службы.

Таможенная и иммиграционная службы, другие организации, выполняющие контроль на границе, были объединены в единую службу, получившую название **Служба таможенного и пограничного контроля** (Customs and Border Protection – CBP).

В части автоматизации была принята концепция создания общенациональной интегрированной **Системы данных международной торговли** (International Trade Data System – ITDS). Фактически цель ее создания – тотальный всеобъемлющий контроль за перемещением людей, товаров, пла-

---

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

тежей и транспортных средств. Таможенная система АСЕ стала рассматриваться как часть ITDS. В новом варианте автоматизированной системы существенно усилена информационная поддержка процессов таможенного контроля. Дополнительно на АСЕ возложена также информационная поддержка деятельности Департамента внутренней безопасности. При этом ряд подсистем старой системы ACS, связанных с документальным оформлением товаров и транспортных средств, вошли в качестве составной части в АСЕ.

*Каковы наиболее существенные элементы системы электронного декларирования, действующей в США и ряде других стран?*

Прежде всего, **электронное декларирование** – не просто использование электронных документов для таможенного оформления и контроля. Это **новые технологии** с более высоким уровнем формализации и автоматизации, которым присущи следующие особенности:

- использование в процессах таможенного оформления и контроля исключительно электронных форм документов;
- удаленный компьютерный доступ декларанта и иных участников ВЭД при предоставлении документов, необходимых для таможенного оформления и контроля, а также получение решений таможенных органов в электронной форме;
- предварительное декларирование, т.е. подача электронных документов для целей таможенного оформления и контроля до прибытия товара к месту фактического оформления;
- полная автоматизации документального контроля;
- применение системы автоматической проверки рисков для оценки вероятности нарушения таможенных правил;
- возможность применения электронной цифровой подписи для придания юридической значимости передаваемым документам;
- возможность осуществления платежей с использованием электронной платежной системы;
- особая нормативно-правовая база.

Еще одной технологической особенностью является подача при декларировании не документов, а некоторых сведений. Если все же необходимо получить некоторый документ (например, вывести на печать), то он формируется из поданных сведений. В результате упрощается процесс декларирования, сокращается объем информации (введенные сведения используются в нескольких документах).

В России серьезная правовая основа декларирования путем подачи документов в электронной форме была создана Таможенным кодексом РФ 2003 г., хотя эксперименты в этой области проводились таможенной службой России и до его введения<sup>1</sup>. Однако, по сути, правовой основы они не имели,

<sup>1</sup> См.: Малышенко Ю.В. Информационные технологии в таможенном деле: учеб. пособие. Ч. 2. Владивосток: ВФ РТА, 2006. 368 с.

т. к. таможенное законодательство не содержало электронной формы декларирования и разрешало действия по основному таможенному оформлению только при пересечении товаром таможенной границы.

*Что дало внедрение системы электронного декларирования США?*

Ныне развивающаяся и уже масштабно действующая в США система ACE (ранее ACS) представляет собой некоторый комплекс взаимосвязанных информационных систем. При этом реально создано единое информационное пространство, позволяющее таможенной службе не только накапливать и использовать огромные собственные информационные ресурсы, но и иметь круглосуточный доступ к ряду информационных систем иных агентств и ведомств.

Благодаря этой системе уже многие годы число сотрудников таможенной службы США (около 20 тыс. чел.), занимающихся оформлением и контролем товаров и транспортных средств, практически не меняется, несмотря на многократное увеличение числа подаваемых деклараций, а время оформления сократилось в десятки раз. С использованием системы ACE оформляется подавляющая часть таможенных деклараций. За последние годы в США не было серьезных террористических актов. Несомненно, эти успехи в определенной мере следствие новых подходов к развитию и использованию безбумажных технологий таможенного оформления и контроля, применяемых таможенной службой.

Сегодня опыт США в автоматизации таможенной деятельности является основой для рекомендаций Всемирной таможенной организации (ВТО) в области автоматизации таможенных процессов. Заметим, что система управления рисками, рекомендуемая ВТО для внедрения всем таможенным службам мира и активно внедряемая таможенной службой России, также вышла из недр системы электронного декларирования ACS.

*Каковы результаты внедрения российской системы электронного декларирования?*

Приведу несколько опубликованных цифр по разным таможенным управлениям. Верх-Исетский таможенный пост Екатеринбургской таможни в 2006 г. оформил 157 электронных ГТД, что составило 3,7 % от всех ГТД, оформленных постом. В Центральном таможенном управлении за 4-й квартал 2006 г. оформлено около 5 500 электронных деклараций. В 1-м квартале 2006 г. таможенными органами Уральского таможенного управления в электронном виде оформлена 161 ГТД. В Дальневосточном таможенном управлении за 2005 г. оформлено около 100 электронных ГТД. В 2006 г. одна из крупнейших таможен Дальневосточного таможенного управления оформила в электронном виде менее 0,002 % оформляемых за год деклараций. Такие достижения за несколько лет внедрения, как говорится, – капля в море, учитывая, что последнее время таможенные органы России ежегодно оформляют около 2,5 млн. деклараций.

*Почему внедрение системы электронного декларирования идет так медленно?*

В аналитических справках таможенных органов на первые места выдвигают такие причины, как: стоимость подключения к системе брокера, консерватизм участников ВЭД и сотрудников таможенных органов, неразвитость инфраструктуры. Конечно, эти моменты присущи практически любому новому делу, но являются ли они существенными в настоящем случае? Попробуем разобраться. Сделать это не легко, т. к. фактически невозможно найти более-менее подробное и понятное публичное описание сущности внедряемой системы. Заявления, распространяемые в печати и сети Интернет, носят, по сути, общий и рекламный характер; их авторы зачастую приводят доводы, основанные на неверных посылах, или справедливые для зарубежных систем электронного декларирования (ЭД). Нынешняя российская система ЭД совершенно иная как в технологическом, так и в программном отношении.

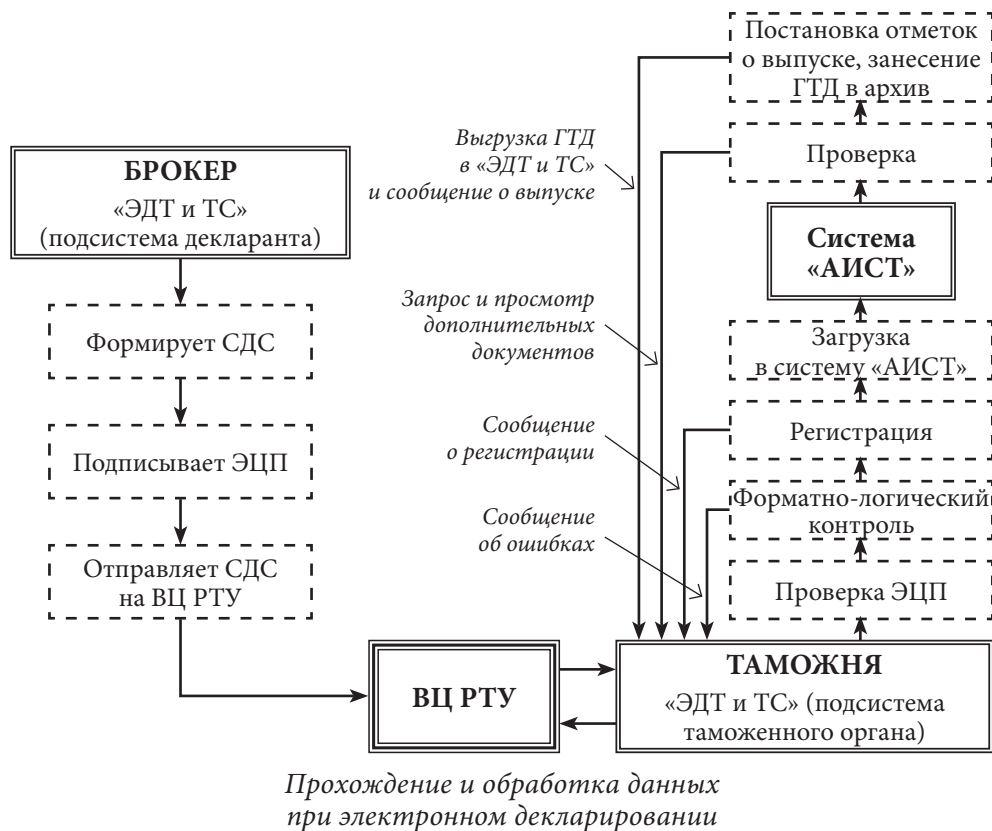
В инструкции, определяющей порядок ЭД, время оформления электронной декларации устанавливается 3 часа, в то время как оформление по Таможенному кодексу РФ при письменной форме декларирования – 3 дня. Казалось бы, это большой плюс электронного декларирования. Но за счет чего?

При письменной (бумажной) форме декларирования инспектор ведет оформление с помощью программного комплекса типа «АИСТ» по технологии, которая (в основе) существовала еще до введения ЭД. Декларант приносит электронную форму декларации на дискете, с которой она загружается в систему «АИСТ», и начинается ее проверка. При этом таможенный инспектор периодически сверяет данные, приведенные в электронной форме декларации, со сведениями в пакете бумажных документов, приложенных к дискете.

Если декларация подана в электронной форме, то сначала она поступает в Вычислительный центр регионального таможенного управления (ВЦ РТУ), а оттуда в таможенную и таможенный пост. Последующее оформление ведется с помощью той же системы «АИСТ» и по той же технологии. Более того, при этом инспектор дополнительно должен использовать программу, называемую «ЭДТ и ТС» (в несколько упрощенном виде информационный обмен при электронном декларировании показан на рисунке).

С ее помощью инспектор принимает по каналам связи и размещает в базе данных программного комплекса «ЭДТ и ТС» электронную декларацию и электронные формы сопутствующих документов, читает цифровую подпись, проставляет свою цифровую подпись, передает сообщения брокеру о ходе оформления, и др. Если инспектору надо сверить сведения в электронной ГТД со сведениями в других документах, прилагаемых к декларации, то он обращается к базе данных программы «ЭДТ и ТС», извлекает из нее нужный документ и просматривает его на экране. Заметим, что при большом числе листов в документе просмотр его бумажной формы может быть более быстрым и удобным, чем с экрана.





Иными словами внедряемая автоматизация привела к увеличению числа ручных действий. Из-за чего же в таком случае время таможенного оформления уменьшилось до 3 часов? Теоретически оно должно увеличиться. Вывод один – поступила директива: «Оформлять за три часа!».

Справедливости ради отметим, объективно можно ожидать, что оформление с использованием отечественной системы ЭД может быть несколько быстрее обычного, но не за счет повышения уровня автоматизации, а за счет ограничения случаев, когда ЭД может применяться (например, ЭД нельзя использовать при применении к товару нетарифных мер).

По мнению автора, основная причина медленного внедрения в том, что существующая система декларирует технологию ЭД, но таковой не является. В ней не реализованы, например, такие базовые технологические принципы ЭД, как полная автоматизация документального оформления и централизация документального компьютерного анализа. На это накладываются неграмотная программно-техническая реализация (инспектор при работе использует два монитора, должен работать одновременно с двумя программами, активно управляя их работой), ограниченное число допущенных к ЭД участников ВЭД, высокие затраты на подключение к системе, и др.

Кроме того, есть еще ряд обстоятельств, которые в принципе ставят под сомнение возможность быстрой разработки и внедрения в массовом масштабе в России системы ЭД, отвечающей современным представлениям о таких системах. Во-первых, хотя электронные базы разрешительных документов уже создаются, но они еще не могут работать в режиме on-line (для выпуска многих товаров наличие таких документов обязательно). Во-вторых, системы определения кодов товаров и тарифов, оценки таможенной стоимости довольно «запутаны», таможенные правила часто меняются, что затрудняет автоматизацию (известно, что автоматизировать можно только порядок). Наконец, таможенная служба сегодня не заинтересована в серьезном упрощении и прозрачности таможенных процедур, т. к. сейчас основная задача таможни – собирать в бюджет как можно больше платежей, а это легче делать в условиях неопределенности требований и сложных правил.

Одна из прогрессивных моделей «жизни» сложных программных систем предполагает, что развитие системы идет по спирали. Так, может быть, стоит остановить дальнейшее активное внедрение нынешнего варианта системы ЭД, который, априори, не может быть эффективным? С ее помощью уже отработаны основные элементы работы с электронной цифровой подписью (ЭЦП), созданы типовые варианты электронных сообщений между декларантом и таможней, определены форматы электронных форм документов, прилагаемых к ГТД, продумана схема безопасного взаимодействия, и т.д. На основании полученного опыта надо выполнить системную проработку нового проекта, более полно отражающего международный и собственный опыт в деле реализации безбумажных способов таможенного оформления и контроля, новые тенденции в привлечении таможенных органов к борьбе с терроризмом.

Здесь хотелось бы обратить внимание еще на один аспект проблемы ЭД. Идейным и практическим организатором создания и развития Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов, в рамках которой реализуется ЭД, является Главный научно-информационный вычислительный центр (ГНИВЦ) ФТС России. Задачи автоматизации деятельности таможенных органов, несомненно, требуют применения научного и системного подхода, собственно, в связи с этим и был создан ГНИВЦ. В 2001–2002 гг. при проведении в таможенных органах России оргштатных мероприятий значительная часть опытных сотрудников ГНИВЦ уволилась. С другой стороны, сложилось так, что с момента создания (1990 г.) в штатах ГНИВЦ были единицы специалистов, имеющих ученые степени. На начало 2007 г. такие люди в нем вообще отсутствовали.

Своей статьей автор хотел обратить внимание на необходимость более научного, объективного и системного подхода к вопросам электронного декларирования. Правительство США на свою систему автоматизации таможенного оформления и контроля затратило не один миллиард долларов, однако эти огромные вложения полностью окупились.

В.Н. ШЛЕИН

## **Задачи эксплуатации технических средств ТКДРМ**

Подразделения таможенного контроля за делящимися и радиоактивными материалами (ТКДРМ) были созданы в 1995 г. для пресечения незаконного перемещения через таможенную границу Российской Федерации делящихся и радиоактивных материалов (в число которых могут входить обычные товары, но имеющие уровень ионизирующего излучения (ИИ), отличающийся от фоновых значений). Данным подразделениям был поставлен ряд основных задач.

1. Проведение досмотра с помощью специальной аппаратуры при таможенном оформлении радиоактивных и делящихся материалов, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации, на пограничных и внутренних таможах, осуществляющих производство таможенного оформления этих материалов.

2. Осуществление постоянного радиационного контроля с помощью стационарной дистанционной автоматизированной аппаратуры всех транспортных средств, товаров и пассажиров (багажа) при их перемещении через таможенную границу Российской Федерации с регистрацией фактов превышения естественного гамма-нейтронного фона.

3. Обеспечение правильной эксплуатации технических средств ТКДРМ, источников ионизирующего излучения, имеющихся в таможенных органах, и обучения сотрудников таможенного органа работе со средствами ТКДРМ и по вопросам радиационной безопасности (РБ).

4. Контроль за соблюдением правил эксплуатации средств ТКДРМ и правил РБ в таможенном органе Российской Федерации.

Все эти задачи, так или иначе, связаны с использованием технических средств.

В 1995 г. функции по проведению радиационного контроля (РК) товаров, перемещаемых через границу РФ, были переданы от Федеральной пограничной службы Государственному таможенному комитету. Оснащение таможенных органов аппаратурой РК было начато с создания в мае 1995 г. приказом ГТК России от 05.05.1995 № 303 Службы ТКДРМ, а в конце 1995 г. была организована передача от Федеральной пограничной службы имею-

щейся у нее аппаратуры РК. Приборы радиационного контроля, перешедшие на баланс таможенных органов, на 60–70 %, а в некоторых таможнях на 90 %, были разукomплектованы или имели выработанный ресурс, поэтому практически все пришлось начинать заново.

Централизованно технические средства ТКДРМ начали поступать на оснащение таможенных органов Российской Федерации только в середине 1996 г. Это были индивидуальные дозиметры РМ1203, предназначенные для контроля доз радиации, полученных должностными лицами таможен при выполнении процедур таможенного оформления и таможенного контроля товаров.

Именно индивидуальными дозиметрами РМ1203 в 1996–1997 гг. была закрыта большая часть потребности таможенных органов в переносных дозиметрах. Индивидуальные или персональные дозиметры РМ1203 были удобны в работе – малогабаритны, достаточно точны и в то же время многофункциональны: ими можно было измерять как мощность дозы гамма-излучения, так и накопленную дозу. В 1996–1998 гг. с помощью этих приборов и, частично, дозиметров ДБГ-04А был выявлен не один десяток радиационно опасных товаров, перемещаемых через таможенную границу России в зоне ответственности таможенных органов ДВТУ.

С 1998 г. в таможенные органы стали поступать самые современные приборы: радиометры-спектрометры РСУ-01 «Сигнал», способные измерять альфа-, бета-, гамма- и нейтронное излучения; радиометры ЕL-1119 для определения гамма- и рентгеновского излучений; комплекс СКC-50 – полупроводниковый гамма-спектрометр, предназначенный для определения изотопного состава радиоактивных источников и ядерных материалов без вскрытия упаковки. Начиная с 1999 г. при таможенном контроле ДРМ применяется высокочувствительный поисковый дозиметр ДРС РМ-1401, специально созданный для поиска радиоактивных материалов.

Работа по проведению радиационного контроля с использованием переносных поисковых дозиметров имеет ряд особенностей, в числе которых так называемый «человеческий фактор», поскольку каким бы совершенным ни был прибор, он находится в руках человека, который может невольно ошибиться. Кроме того, время, затрачиваемое на проведение радиационного контроля, например 20-футового контейнера, переносным дозиметром, достаточно велико, и поэтому для целей таможенного досмотра была специально разработана автоматизированная стационарная аппаратура РК.

Первые поставки стационарных таможенных систем обнаружения делящихся и радиоактивных материалов (СТСО ДРМ) в Дальневосточный регион начались в конце 1997 г., когда на таможенных пунктах пропуска «Сосновая Падь», «Полтавка» Гродековской таможни и в аэропорту г. Хабаровск появились СТСО ДРМ «Янтарь», разработанные ЗАО НПЦ «Аспект» (г. Дубна, Московская обл.). В 1998–2000 гг. практически все основные пограничные пункты пропуска таможен региона были оснащены стационарными системами

радиационного контроля «Янтарь». В 2006 г. их количество составляло: 113 ед. на таможенных постах и пунктах пропуска, 40 ед. на СВХ.

Технические средства (ТС) обнаружения ДРМ продолжают совершенствоваться. С конца 2004 г. таможенные органы стали оснащаться поисковыми дозиметрами ИСП-РМ1401К-01, обнаруживающими как гамма-, так и нейтронное излучения. В декабре 2006 г. руководством ФТС России было принято решение о 100-%-ном обеспечении этими дозиметрами инспекторов на пунктах пропуска.

Начиная с 2003 г. стационарные таможенные системы обнаружения стали преобразовывать в комплексы автоматизированного контроля за перемещением делящихся и радиоактивных материалов на базе системы «Янтарь», в состав которых входят: СТСО ДРМ «Янтарь», системы видеонаблюдения, сбора, обработки, документирования и отображения информации, причем просмотр информации на мониторе возможен как в режиме реального времени, так и в записи. Результатом оснащения таможенных органов аппаратурой радиационного контроля для выполнения мероприятий по ТКДРМ, а также для доработки и детализации уже имеющихся схем проведения таможенного радиационного контроля, стало увеличение количества задержания товаров, имеющих повышенный радиоактивный фон, – с 3 случаев в 1995 г. до 73 в 2006 г. (рис. 1).

По мере увеличения в таможенных органах количества СТСО ДРМ увеличилось и число задержаний товаров с использованием этого вида аппаратуры: с 6 случаев в 1999 г. (29 % от общего количества задержаний в 1999 г.) до 47 в 2006 г. (64 %).

Для России в целом также характерно увеличение количества задержанных товаров с помощью стационарных систем обнаружения ДРМ (рис. 2).

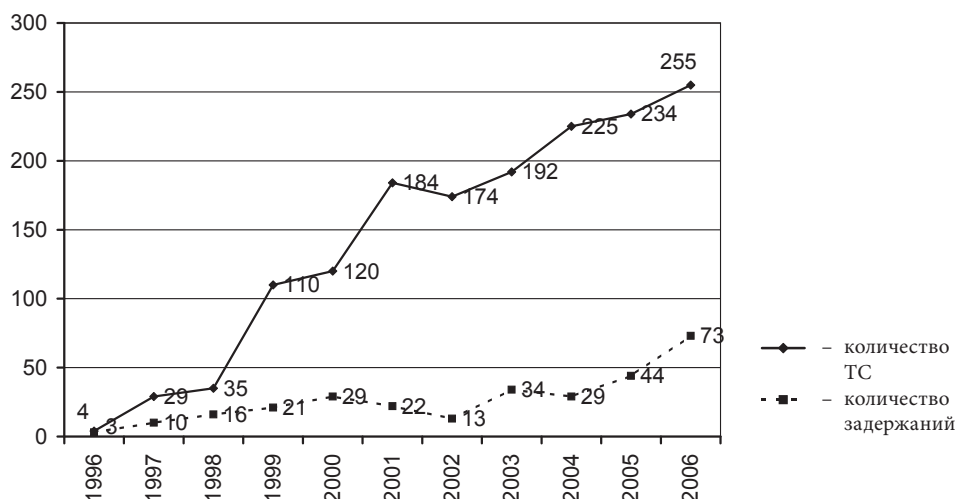


Рис. 1. Зависимость количества задержаний ДРМ от количества ТС

За период с 1999 г. по настоящее время в Европейской части РФ отмечено устойчивое и значительное превышение доли задержаний, произведенных с помощью стационарных систем, над задержаниями, произведенными переносными поисковыми приборами. Причина этого – более высокий уровень оснащенности СТСО ДРМ, чем на Дальнем Востоке. Поэтому для проведения более тщательного радиационного контроля таможенные органы, в соответствии с нормативными документами ГТК (ФТС) России, проводят радиационный контроль товаров с помощью технических средств ТКДРМ, приобретенных владельцами складов временного хранения и переданных специалистам таможен (рис. 3).

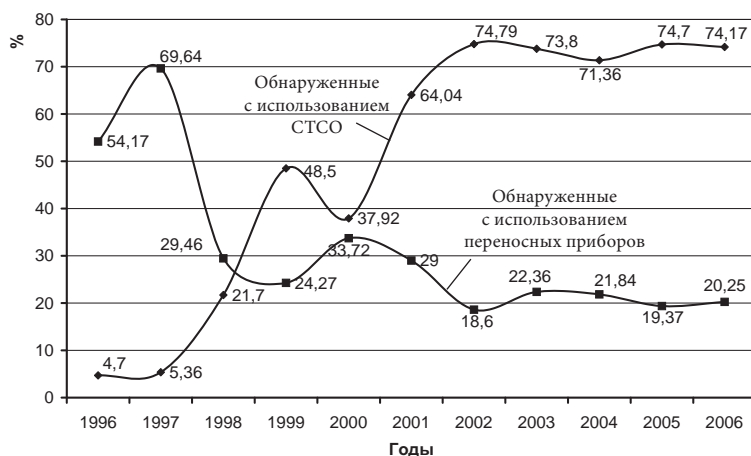


Рис. 2. Процент обнаружения незаконного перемещения товаров и транспортных средств с повышенным уровнем ионизирующего излучения стационарными и переносными средствами радиационного контроля ДРМ (1996–2006 гг.) по России

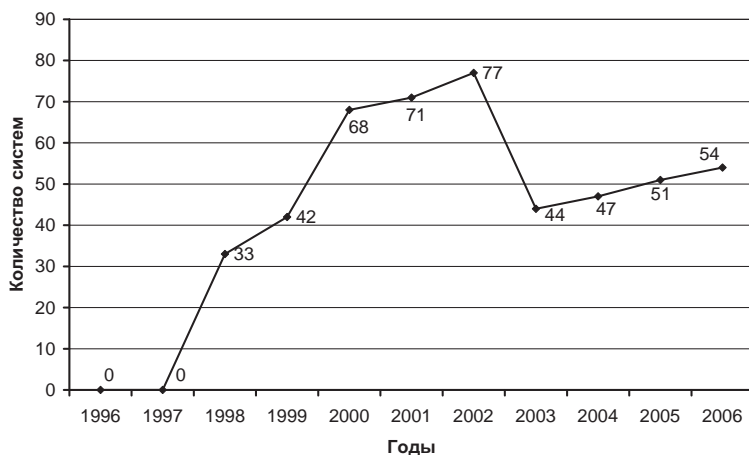


Рис. 3. Размещение СТСО ДРМ «Янтарь» на СВХ и ПЗТК

Увеличение количества технических средств в таможенных органах, их усложнение и, как следствие, высокая стоимость (рис. 4) накладывают на таможенные органы большую ответственность за их эксплуатацию. Поэтому количество лиц, ответственных за эксплуатацию ТС ТКДРМ, увеличено согласно приказу ГТК РФ от 17.04.2001 г. № 372 за счет представителей досмотровых подразделений, которые работают на этой аппаратуре. Для того чтобы должностные лица таможенных органов могли успешно выполнять все требования эксплуатационной и нормативной документации по организации эксплуатации, проведению технического обслуживания и ремонта, необходима высокая профессиональная подготовка. Алгоритм подобной подготовки отражен в Руководстве по эксплуатации технических средств (РЭТЕС-2001), утвержденном приказом ГТК РФ от 17.04.2001 № 372.

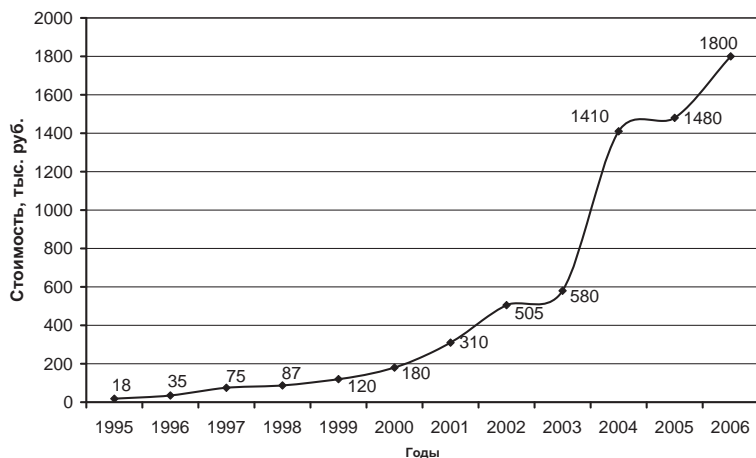


Рис. 4. Балансовая стоимость ТС ТКДРМ  
в пересчете на одного специалиста ТКДРМ Дальневосточного региона

Основными особенностями использования современных технических средств в работе службы ТКДРМ являются: 1) все увеличивающееся количество ТС ТКДРМ в таможенных, на таможенных постах, пунктах пропуска и складах временного хранения; 2) усложнение и удорожание аппаратуры радиационного контроля, поставляемой в таможенные органы; 3) дополнительная поставка в таможенные органы стационарной аппаратуры по российско-американской программе «Вторая линия защиты»; 4) удаленность мест эксплуатации приборов от таможни на значительное расстояние; 5) неурегулированность правовых отношений в проведении радиационного контроля на складах временного хранения аппаратуры РК, в соответствии с требованиями приказа ГТК РФ от 26.09.2003 г. № 1070, приобретенной владельцами СВХ.

В связи с этим необходимо: а) в соответствии с требованием нормативно-правовой документации, прежде всего Руководства по эксплуатации



технических средств, назначать ответственными за эксплуатацию именно тех должностных лиц, которые осуществляют таможенное наблюдение или таможенный контроль, т.е. представителей досмотровых подразделений; б) должностными лицами отдела ТКДРМ ДВТУ, решать возникающие юридические характеристики совместно с правовой службой ДВТУ.

Кроме теоретического изучения методов организации эксплуатации ТС ТКДРМ, в соответствии с требованиями РЭТЕС-2001 необходима разработка программы подготовки должностных лиц, ответственных за эксплуатацию ТС ТКДРМ и других информационно-технических средств, эксплуатирующихся в таможенных органах, и порядка проведения стажировки инспектора по ТКДРМ: форма подготовки и сдачи зачета комиссии таможенного органа, документирование с выдачей удостоверения на право самостоятельной работы с ТС, и т.д.

Для отработки организации правильной эксплуатации ТС ТКДРМ с момента их поступления до списания и утилизации в таможенном органе проводится большое количество мероприятий:

- разработка ежегодных и ежемесячных планов эксплуатации технических средств информационно-техническими подразделениями таможенного органа, выписки из которых направляются для исполнения на ТП, ПП и в структурные подразделения таможенного органа, где эксплуатируется данное ТС; организация подготовки должностных лиц, назначаемых ответственными за эксплуатацию ТС;
- организация планового контроля, а также внезапных проверок состояния ТС и осуществления правильной эксплуатации ТС на таможенных постах, пунктах пропуска, в структурных подразделениях таможенного органа;
- организация получения, проверки и приема ТС в таможенный орган; проведение мероприятий по вводу ТС в эксплуатацию;
- проведение мероприятий по закреплению ТС за подготовленным и допущенным к выполнению этой обязанности должностным лицом таможенного органа;
- организация метрологического обеспечения, рекламационной работы, категорирования, списания и утилизации ТС.

Только точное выполнение мероприятий, указанных в нормативной и эксплуатационной документации на данное техническое средство, а также постоянный и действенный контроль своевременного, полного и тщательного выполнения этих мероприятий как должностными лицами таможенного органа, так и представителями организаций, привлекаемых к проведению технического обслуживания или ремонта ТС, дадут необходимый эффект от их применения.

## ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

---

28–29 июля 2007 г. во Владивостоке состоялся Первый тихоокеанский экономический конгресс. Главной задачей конгресса стала подготовка председательства России в Форуме АТЭС, проведение которого запланировано в 2012 г. во Владивостоке. В нем приняли участие около 350 представителей крупного отечественного и зарубежного бизнеса в области транспорта, связи, строительства и других отраслей хозяйства, а также представители правительственных организаций России и стран АТР. В ходе конгресса были обсуждены вопросы торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, перспективы кредитно-финансового партнерства в этом регионе, проблемы развития энергетического и нефтегазового потенциала Дальнего Востока России, логистики и транспортной инфраструктуры стран АТР. Особое внимание уделялось экономическому развитию Дальневосточного региона, который в ближайшей перспективе должен сыграть определяющую роль в интеграции России в рынки стран АТР. Материалы одного из выступлений предлагаем вниманию наших читателей.

С.В. ПОВАРЁНКИН

### **Контейнеризация: комплексные решения государства и бизнеса**

В общем процессе эффективной интеграции экономики России в глобальную среду особое значение имеет экономическое развитие Дальневосточного региона, в частности транспортной отрасли, приоритетным направлением в которой является, на наш взгляд, повышение уровня контейнеризации.

#### **Основные тенденции развития контейнерного рынка**

Высокие темпы роста этого сегмента экономики свидетельствуют об огромном потенциале контейнерного рынка как в мировом масштабе, так и в рамках Азиатско-Тихоокеанского региона. Так, по экспертным оценкам, прирост мирового ВВП составляет в среднем 2 % в год. По прогнозам Всемирного банка, объем мирового контейнерного рынка к 2010 г. может достичь 145 млн TEU<sup>1</sup>, что в 2 раза больше, чем в 2001 г., а объем мирового ВВП вырастет до 40 трлн долларов. Собственно этим и определяется положительная

---

ПОВАРЕНКИН Симан Викторович – председатель Совета директоров ООО «Промышленные инвесторы», председатель Совета директоров Транспортной группы FESCO (ОАО «ДВМП»).

<sup>1</sup> Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) – единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером. Используется в подсчете вместимости контейнеровозов или места хранения контейнеров.

динамика объемов морской торговли (в TEU): 2004 г. – 103 млн, 2005 г. – 110 млн (+ 6 %), 2006 г. – 120 млн (+ 10 %). Соответственно увеличиваются темпы морского грузооборота между Европой и Азией (в TEU): 2004 г. – 14,5 млн., 2005 г. – 16 млн. (+ 10 %), 2006 г. – 18 млн. (+12 %). Исходя из этого в среднесрочной перспективе темпы роста морского грузооборота в мире могут составить 10 %, а объем мирового контейнерного рынка до 2010 г. может достичь 145 млн. TEU.

Будучи включенным в систему мирового морского грузооборота и находясь под влиянием макроэкономических и регулятивных процессов, особенно динамично развивается контейнерный оборот российских грузов. Стабильная экономика, существенное увеличение покупательной способности населения и потребительских расходов, рост экспортного оборота, активное размещение производств на территории России, постепенная гармонизация таможенного и налогового законодательства в процессе интеграции России в глобальную торговую и транспортную систему позволяют ожидать ежегодного прироста в среднесрочной перспективе до 18–22 % в год.

Но отвечает ли столь бурный рост контейнерного рынка России потенциальному спросу на такие услуги? Страна, занимающая 1-е место в мире по территории и 2-е место по протяженности железных дорог, находится лишь на 46-м месте по уровню контейнеризации на 63-м по индексу коннективности линейных сервисов (см. таблицу).

#### Комплексный показатель уровня контейнеризации России

Показатель	Значение	Место в мире
Площадь территории, км <sup>2</sup>	17 000 000	1-е
Население, чел.	148 000 000	7-е
Протяженность железных дорог, км	73 000	2-е
Протяженность автодорог, км	741 000	6-е
Вместимость контейнерного флота, TEU	50 000	37-е
Число контейнерных терминалов, ед.	7	39-е
Количество причальных перегружателей, ед.	25	43-е
Оборот контейнеров в морских портах, TEU	3 200 000	37-е
Уровень контейнеризации	2 TEU на 100 жителей	46-е
<i>Средний уровень контейнеризации в Европе</i>	<i>10 TEU на 100 жителей</i>	
Индекс коннективности линейного сервиса	12,8	63-е

Транспортная система России – исторически сложившаяся мощнейшая инфраструктура, имеющая все предпосылки для эффективного решения логистических задач на широком пространстве от тихоокеанского побережья до атлантических морей. Как показывает таблица, Россия имеет безусловные «природные данные» для существенно более интенсивного развития контейнерного рынка, которое сдерживается рядом факторов инфраструктурного и идеологического характера.

## **Роль государства и бизнеса**

Для того чтобы предпосылки превратились в реальный результат, необходимо решить целый комплекс задач, и решаться они должны совместными усилиями государства и частного бизнеса.

В число этих задач входят:

- удовлетворение спроса грузовладельцев на конкурентноспособные комплексные логистические решения;
- продвижение культуры контейнерных перевозок – обеспечение качества, скорости и легкодоступности услуг;
- повышение пропускной способности терминалов и создание условий для здоровой конкуренции в стивидорном бизнесе;
- развитие наземной контейнерной инфраструктуры (железнодорожные терминалы, консолидационные центры, складская контейнерная логистика).

Сегодня основная задача бизнеса – это повышение конкурентоспособности услуг, предлагаемых российскими провайдерами. Речь идет не только о конкурентоспособной цене, которая, безусловно, важна. Прежде всего мы говорим о конкурентоспособной комплексной услуге, ее логистическом решении, где качество сервиса, безопасность и надежность отвечают мировым стандартам. В первую очередь в стране должна сформироваться культура контейнерных перевозок – как наиболее эффективного и современного способа организации грузопотоков.

Государственные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры во всем мире играют определяющее значение. Но в транспортной отрасли существуют сегменты, где решение подобных задач осуществляется наиболее эффективно только при объединении усилий государства и частного капитала, или даже при преобладающем участии частных инвестиций. Поэтому в последнее время активно обсуждаются возможности привлечения частного капитала в развитие транспортной системы и повышение ее привлекательности на мировом транспортном рынке.

Для того чтобы потенциальный интерес инвесторов превратился в мощный поток капитала, направляемого на развитие транспортной инфраструктурной системы, необходимо на государственном уровне определить стратегию развития транспортной и логистической инфраструктуры, для чего необходимы:

- создание регулятивных, процедурных и налоговых условий для притока частных инвестиций в отрасль;
- гармонизация законодательной, налоговой и таможенной систем с общепринятой мировой практикой;
- выработка и реализация государственной тарифной политики в сфере транспорта, нацеленной на повышение привлекательности российской транспортной системы на мировой арене;
- введение таможенного режима, стимулирующего развитие контейнерных перевозок;

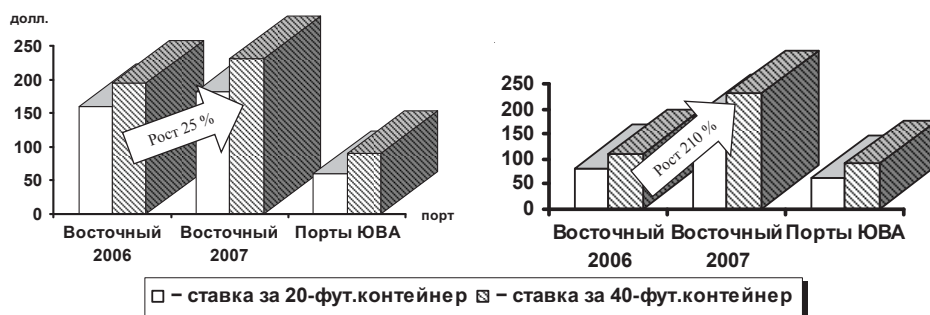
– содействие формированию необходимых транспортных активов – строительству новых морских и наземных терминалов, наращиванию контейнерного флота, увеличению парка подвижного состава.

Это касается как законодательства, так и тарифной, налоговой, таможенной систем. Особого упоминания заслуживает острая необходимость четкого закрепления принципа оформления контейнеров, как транспортно-оборудования при их перемещении через таможенную границу.

Решение этих задач может послужить толчком к бурному развитию контейнеризации российской экономики, росту соответствующих сегментов транспорта и логистики. И здесь открываются возможности для реализации уникального потенциала, которым обладает Дальний Восток.

### Потенциал Дальнего Востока

Уникальность Дальневосточного региона складывается из ряда факторов. Это и географическое положение, и прямой выход к тихоокеанскому бассейну, и близость к главным поставщикам контейнерных грузов – странам Северо-восточной Азии, и главное – возможность организации бесшовной стыковки различных транспортных сегментов в единую систему. В настоящее время Дальний Восток является единственным регионом, где национальные морские перевозчики сохранили существенную долю рынка контейнерных грузов, провозимых через порты региона. Она составляет 60 %, из них 50 % обеспечивает транспортная группа FESCO. Именно этот факт позволяет столь уверенно говорить о реальных перспективах создания в этом регионе комплекса услуг, контролируемых единым поставщиком. Так, обслуживание практически всего грузопотока Транссиба осуществляется двумя специализированными контейнерными терминалами, расположенными в портах Восточный и Владивосток; оба терминала занимают доминирующее положение и имеют возможность диктовать другим участникам транспортного процесса ценовые условия по обработке контейнеров, значительно превышающие условия на рынке ЮВА (см. рисунок).



Уровень терминальных ставок  
для внешнеторговых (а) и транзитных (б) грузов

Пока же, к сожалению, следует констатировать, что потенциал ремонта реализуется далеко не полностью. Контейнерный бизнес региона составляет 11 % от денежного оборота рынка перевозки грузов Приморья. Именно поэтому необходимо создание комплекса транспортно-логистической инфраструктуры Дальнего Востока, который бы увязывал различные виды перевозок в единое целое.

Самое активное участие в этом процессе принимает транспортная группа FESCO, которая является одним из наиболее активных частных инвесторов в транспортную отрасль и ее инфраструктуру.

Транспортная группа FESCO, созданная на основе ОАО «ДВМП», – крупнейший в России частный интермодальный оператор, специализирующийся на комплексных решениях. Общий объем контейнерных операций всех предприятий группы (морские перевозки, ж/д перевозки, портовая перевалка) в 2006 г. составил 1,8 млн TEU.

Собственный флот, насчитывающий 64 судна, базируется во Владивостоке. Имеется более 39 000 единиц контейнерного оборудования, более 15 000 единиц подвижного ж/д состава. FESCO осуществляет управление контейнерными терминалами на Балтике и Черном море, проектом строительства терминала во Владивостоке. Объем инвестиционной программы до 2010 г. ожидается в 1 млрд долл. США.

Занимая лидирующие позиции на российском контейнерном рынке, причем в самых разных его сегментах – от морских линейных сервисов до интермодальных услуг и портовой перевалки контейнеров, – FESCO последовательно выходит на уровень поставщика интегрированных логистических решений, управляющего комплексом необходимых активов и контролирующего все или большинство этапов предлагаемой логистической цепочки. Несмотря на весьма серьезное расширение географии бизнеса этой компании, который охватывает всю территорию России – от Балтийского и Черного морей до Тихого океана, Дальний Восток остается важнейшим регионом, как отправная точка интермодального грузопотока на направлении «Восток-Запад».

Повышение уровня контейнеризации перевозок – задача, значение которой выходит далеко за пределы транспортной отрасли. Решение ее является неотъемлемым условием дальнейшего развития экономики и роста ВВП. Дальневосточный регион может и должен стать уникальным полигоном инновационных интегрированных логистических решений, что позволит наиболее полно реализовать потенциал России как части глобального транспортного рынка.

С.Н. ЛЯПУСТИН, Ю.А. ТЮТЮНЕНКО

### **Морские млекопитающие Дальнего Востока: незаконный промысел и контрабанда**

Межправительственная организация «Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде» (ЮНЕП) объявила 2007 г. Годом дельфина. В соответствии с принятыми документами на ЮНЕП возложена задача выполнения координирующей и катализирующей функции в области охраны окружающей среды и природных ресурсов. Эта акция должна привлечь всеобщее внимание правительств разных стран, различных государственных и общественных организаций, простых людей к проблемам сохранения уникальных морских животных – дельфинов.

Принятие подобного решения не случайно: в последние годы морские млекопитающие, многие виды которых находятся на грани исчезновения, подвергаются все большей опасности со стороны антропогенного воздействия. Деятельность человека в Мировом океане, приводящая к загрязнению вод, созданию шумовых помех, уничтожению источников питания; нелегальный вылов и стремление отдельных государств увеличить объемы легального вылова оказывают все более негативное влияние на состояние биоценозов.

Проблема охраны редких морских животных сегодня занимает умы многих ученых и активистов экологического движения: на пленарном заседании Всероссийской конференции «Хищническая эксплуатация диких животных России: проблемы и решения», состоявшейся 4 июня 2006 г. в г. Королев Московской области, была принята резолюция «О сохранении морских млекопитающих России».

Как известно, на протяжении многих веков добыча морских млекопитающих (ластоногих, китов и китообразных) являлась основой жизнеобеспечения коренных дальневосточных народов. Однако серьезную угрозу существованию морских млекопитающих принес их массовый промысел, начавшийся

---

ЛЯПУСТИН Сергей Николаевич – канд. истор. наук, ст. преподаватель кафедры товароведения и таможенной экспертизы, Владивостокский филиал Академии; ТЮТЮНЕНКО Юлия Алексеевна – студент Владивостокского филиала Российской таможенной академии.



во второй половине XIX в. Особенно активный браконьерский промысел ценных видов морских животных практически вдоль всего тихоокеанского побережья в территориальных водах России вели английские, американские, японские суда. А.Л. Нарочницкий отмечал: «В конце 1840-х и особенно в 1850-е годы американские китобойи в большом числе появились в Охотском море, хищнически истребляя китов в русских территориальных водах и вытапливая на берегу жир. У побережья Чукотки в 1850 г. 1 444 американских китобойных судна погрузили добычу на 5 млн. долл. Американский китобойный промысел во всей северной части Тихого океана принял в середине XIX в. громадные размеры, и большинство китобойных судов занимались им вблизи русских берегов, нарушая неприкосновенность территориальных вод и побережья России. В 1850 г. американские шхуны опустошили котиковое лежбище на о-ве Св. Георгия. В 1860 г. у одного из Командорских о-вов перебивало до 60 хищнических шхун; обычно часть их охотилась на котиков, а остальные отстреливались от караула, защищавшего промыслы»<sup>1</sup>. К концу XIX в. ресурсы берингово-чукотской популяции полярных китов были основательно подорваны. К 1930 г. в бедственном положении оказалась охотско-корейская популяция серых китов. Советский период китобойного промысла начался в 1930 г. с создания китобойной и зверобойной флотилий, занимавшихся государственным судовым промыслом морских млекопитающих. С 1933 г. китобойная флотилия «Алеут» добывала ежегодно до 500 китов, в основном – кашалотов и финвалов, поставляя от ста и более тысяч голов различных видов тюленей, используемых на пищевые, кормовые и технические цели. К 70-м годам XX в. объектами добычи стали отдельные виды китов и кашалотов в Антарктиде.

В настоящее время промысел морских млекопитающих осуществляется под контролем и на основании распоряжений Правительства РФ. Сведения о незаконном обороте морских млекопитающих в официальных сообщениях различных ведомств появляются относительно редко, однако за период с 1999 по 2006 г. было выявлено и пресечено 19 фактов перемещения через таможенную границу РФ морских млекопитающих, их частей и дериватов с нарушением установленного порядка и правил. При этом задерживались части и дериваты кашалота, белухи, северного морского котика, тихоокеанского моржа, сивуча, нерпы, тюленей, морской выдры (калана).

Объектами легального и нелегального перемещения через таможенную границу РФ являются:

- животные, экспортируемые для пополнения зоопарков и океанариумов;
- животные, временно вывозимые в составе цирков и зоопарков;

<sup>1</sup> Нарочницкий А.Л. Колониальная политика капиталистических держав на Дальнем Востоке. 1860–1895 гг. М.: Изд-во АН СССР, 1856. С. 165.

- продукция морских млекопитающих, применяемая в легкой и пищевой промышленности (шкуры, мясо);
- части морских млекопитающих и дериваты, применяемые в традиционной восточной медицине;
- сувенирная продукция и изделия традиционных народных промыслов коренных народов Камчатки, Чукотки, Сахалина, изготовленная из частей морских млекопитающих.

Нередко объектами незаконного перемещения через таможенную границу становятся части морских млекопитающих, добываемых легальным путем, что связано с интенсивным промыслом морских млекопитающих на Дальнем Востоке. Так, в 1999 г. распоряжением Правительства РФ от 11.01.1999 № 46-р на Дальнем Востоке была разрешена добыча 12 800 морских котиков, 3 000 моржей, 1 500 белух, 135 серых китов, 5 гренландских китов. Кроме этого, ежегодно выделяются квоты на промысел касатки, афалины, гринды, тихоокеанского белобокого дельфина, кольчатой нерпы (акибы), крылатки, ларги, морского зайца (лахтака). В качестве примера приведем квоты, определенные распоряжением Правительства РФ от 17.11.2004 № 1482-р (см. таблицу).

#### Квоты на добычу морских млекопитающих в Охотском море в 2005 г.

Вид	Северо-Охотоморская подзона	Западно-Камчатская подзона	Камчатско-Курильская подзона	Восточно-Сахалинская подзона
Белуха	500	–	–	–
Касатка	2	4	–	–
Афалина	–	–	–	5
Гринда	–	–	–	5
Тихоокеанский белобокий дельфин	–	–	–	10
Морской котик	–	–	–	2 269
Кольчатая нерпа (акиба)	18 500	6 000	–	1 000
Крылатка	9 000	500	–	1 500
Ларга	4 500	2 800	200	1 000
Морской заяц (лахтак)	4 800	1 900	–	1 000

Части морских млекопитающих, добытые легальным путем, также вовлекаются в незаконный оборот. Так, в 1999 г. между российскими предпринимателями Хабаровского края, проживающими в п. Лазаревское, и японскими предпринимателями был заключен контракт на поставку в Японию мяса и сала белухи. По разрешению, выданному Административным органом

СИТЕС России, дальневосточной фирмой «Найну» в 1999 г. было экспортировано в Японию 13,2 тонн мяса и жира. Японская пресса подтверждает, что 10 сентября 1999 г. российские китобои поставили на Хоккайдо 13 тонн мяса белухи. По крайней мере 36, а возможно и до 50 белух было убито для этой цели в Охотском море<sup>2</sup>. В то же время, согласно информации, полученной от жителей п. Лазаревское, незаконный вывоз мяса белухи в Японию продолжался. По оперативной информации, представители фирмы «Найну» искали возможность экспортировать в Арабские Эмираты кровь и внутренности белухи, однако Административный орган СИТЕС России отказал им в выдаче разрешения.

В 2000–2005 гг. в Приморье неоднократно приезжали представители Чукотки, Сахалина и Камчатки для поиска покупателей дериватов ластоногих и китообразных. В ноябре 2003 г. в средствах массовой информации прошло сообщение о грабеже контейнера на китайском рынке г. Уссурийск, где среди похищенных предметов оказалось значительное количество пенисов морского котика и дериватов других ластоногих, незаконно приобретенных гражданами Китая для последующего контрабандного вывоза в КНР.

По данным сотрудников ЧукотГИНРО, промысел моржей активно ведется жителями чукотских поселков Уэлькаль, Конергино, Энмелен, где также факты браконьерства моржей – нередкое явление. Почти ежегодно выявляются случаи браконьерства недалеко от западной оконечности косы Меечкин. В 2001–2002 гг. факты браконьерства были отмечены в районе восточной оконечности этой косы. Браконьерством занимаются не только местные жители, но и приезжие из Москвы. Ученые Чукотки считают, что незаконный промысел несет реальную угрозу моржам Анадырского залива<sup>3</sup>.

Как свидетельствуют проводимые исследования, фактическая добыча морских млекопитающих охотниками и официальные данные сельхозпредприятий и рыбоохраны значительно различаются. Например, исследования старшего научного сотрудника ВНИИОЗ, кандидата биологических наук Н. Мымрина в эскимосском селе Новое Чаплино Провиденского района Чукотской автономной области показали, что в 2001 г. жителями села, по официальным данным, добыто 5 серых китов, 12 моржей, 39 лахтаков, 338 акиб (кольчатых нерп), 77 ларг, 5 крылаток. По данным опроса жителей, фактически добыто: 6 серых китов, 20 моржей, 60 лахтаков, 275 акиб, 110 ларг и 6 крылаток. Необходимо обратить внимание, что все количество добытых ластоногих – результат охоты всего двух охотников села. Вместе с тем население села Новое Чаплино составляло в 2001 г. 424 человека, большая часть которого занималась охотой, рыболовством и собирательством. Только 15 человек из них являлись штатными охотниками районного муниципального унитарного национального предприятия «Провиденское».

<sup>2</sup> Белухи под угрозой: убийство на экспорт. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.zooark.azov.net/news2.html>

<sup>3</sup> Литовка М. Моржей становится все меньше! // Кайра-вестник. 2003. № 16.

Таким образом, ежегодно фактическая добыча морских млекопитающих только в одном упомянутом селе в несколько раз превышает добычу, разрешенную официально установленными квотами<sup>4</sup>.

Ежегодно Россия осуществляет экспорт морских млекопитающих для пополнения зарубежных зоопарков и океанариумов китообразными и ластоногими. Например, в 1999 г. в Японию было экспортировано 4 белухи. В сентябре 2001 г. 6 белух были отловлены хабаровскими рыбаками по заказу ТИНРО. В октябре 2006 г. авиарейсом компании «Атлант-Союз» из Владивостока в китайский Далянь было доставлено 10 белух<sup>5</sup>. Экспорт морских млекопитающих, ведущийся с 1988 г. почти ежегодно, не всегда осуществляется в соответствии с международными нормами. Как при перемещении животных через таможенную границу, так и при транспортировке допускаются серьезные нарушения. Подобный факт был выявлен в 2002 г., при экспорте в КНР 4 белух Владивостокским океанариумом, по результату которого сотрудниками Владивостокской таможни в отношении отправителя заведено дело об административном правонарушении.

Периодически становятся известными факты незаконного оборота на Дальнем Востоке России иных морских млекопитающих. Так, в 2002 г. житель г. Южно-Сахалинск, сотрудник фирмы ООО «Овен-Техно-Трейд», организовал и осуществил незаконный вывоз в Китай около 1 000 пенисов морского котика, сообщив через Интернет китайским партнерам, что им в Китай отправлено 700 пенисов морского котика. Этот же гражданин предлагал на реализацию: пенисы, желчь, кровь, надпочечники, гипофиз, вилочковую железу, хрусталики глазного яблока морских котиков, а также мясо и внутренности тюленя ларги из расчета по 5 долл. за кг. Указанная фирма планировала осуществить вылов и поставку в Китай и Японию: 4 касаток по цене 200 000 долл. США, 4 белух (59 000 долл.), 2 белобоких дельфина (50 000 долл.), 4 морских выдр-каланов (18 000 долл.), 2 тюленей-крылаток (27 000 долл.), 4 моржей (18 000 долл.), 10 морских котиков (15 000 долл.), 6 сивучей (20 000 долл.), 4 белых медведей (75 000 долл.). Белых медведей (двух самцов и двух самок) планировалось вывезти в составе Государственного цирка России, следующего на гастроли в Китай.

В 2007 г. в Интернет появилось сообщение о готовности закупки пенисов и желчи морского котика с возможностью долгосрочного сотрудничества<sup>6</sup>. Учитывая многолетний опыт таможен региона по борьбе с нелегальным вывозом дериватов морского котика в 90-е годы, нельзя исключать возможность их контрабанды и в настоящее время. Тем более, время от вре-

<sup>4</sup> Мымрин Н. Охотничье промысловое хозяйство эскимосов // Охота и охотничье хозяйство. 2004. № 5. С. 17–20.

<sup>5</sup> 10 дельфинов-белух доставил грузовой Ил-76. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.avia.ru/\\_INCLUDES/\\_in\\_news/3/7/1161766337.shtml](http://www.avia.ru/_INCLUDES/_in_news/3/7/1161766337.shtml)

<sup>6</sup> <http://3rs.org.ua/1621/673340.html>

мени сотрудники таможен региона пресекают попытки нелегального вывоза дериватов этих животных.

За период с 1999 по 2006 г. сотрудниками таможенных органов Дальневосточного региона неоднократно выявлялись попытки незаконного перемещения через таможенную границу частей и дериватов морских млекопитающих гражданами Республики Корея. Так, сотрудниками Сахалинской таможни в 2002 г. при попытке незаконного вывоза у гражданина Республики Корея были задержаны 11 частей penisов морского котика, в 2004 г. у гражданина РФ при попытке незаконного вывоза в Республику Корея изъяты 9 шт. penisа морского котика.

По данным дальневосточных биологов, в последнее время происходит снижение численности сивуча. Если в 1963 г. на Курильских островах численность сивуча достигала 20 тыс. особей, то в 2000 г. – чуть более 5 тыс. голов. Современная численность сивуча в водах России составляет около 15 тыс. особей. Причины снижения численности сивучей: гибель в орудиях лова, снижение биоресурсов (пищевого рациона сивуча) в результате неумеренного рыбного промысла, браконьерство и последующая контрабанда шкур и дериватов сивуча. История браконьерства с целью контрабанды шкур и дериватов сивуча на Дальнем Востоке насчитывает не один десяток лет. Об этой проблеме еще в начале XX в. сообщал В.К. Арсеньев<sup>7</sup>.

В правоохранительные органы регулярно поступает информация о заинтересованности отдельных граждан Китая, Республики Корея, Республики Вьетнам в приобретении в России, для последующего контрабандного перемещения, частей и дериватов морских ластоногих: дериваты которых активно используются при изготовлении лекарственных препаратов, применяемых в традиционной восточной медицине.

С 1999 г. в таможенные органы периодически поступала информация о готовящихся попытках незаконного перемещения за рубеж шкур ластоногих, морского котика, нерпы. Однако непосредственно фактов контрабанды выявлено не было. Вместе с тем в 2000 г. в КНР было экспортировано 600 шкур лахтака, а в 2001 г. – 402 шкуры нерпы.

В 2004 г. в Анадыре осуществлен запуск линии по выделке шкур нерпы. До конца 2007 г. руководством Анадырского комбината промышленной переработки сырьевых ресурсов запланирован выпуск 60 000 шкур нерпы. Учитывая спрос на эти шкуры за рубежом, и в первую очередь в Китае, наряду с легальным экспортом не следует исключать и возможность контрабандного их вывоза.

Не меньшее беспокойство вызывает информация о непрекращающихся случаях браконьерской охоты на калана. К концу XX в. его численность практически восстановилась до той отметки, какой она была до начала хищнического промысла в XVIII–XIX вв. Максимальная численность калана была

<sup>7</sup> Арсеньев В.К. По Уссурийскому краю. Владивосток: Дальневост. книжн. изд-во, 1986.

отмечена в 1999 г., однако учеты в 2000 г. показали ее падение на Северных Курилах в два раза. Сегодняшняя численность этого вида в России, по оценке биологов, составляет около 17 тыс. голов. Основными браконьерскими точками по-прежнему остаются отдаленные населенные пункты, заставы, маяки и метеопосты, находящиеся в местах обитания каланов и расположения их лежбищ<sup>8</sup>.

Дериваты морских млекопитающих могут попадать в нелегальный оборот не только в результате браконьерской деятельности, но и как результат ведения морского рыбного промысла дрифтерным методом. Полевой координатор Дальневосточного отделения Всемирного фонда дикой природы Ю. Артюхин, присутствуя при подъеме дрифтерных сетей на одном из судов в Беринговом море, был свидетелем того, как на борт судна подняли шесть дельфинов, одного морского котика, более пятидесяти морских птиц и четыре тонны лосося.

По данным Камчатской государственной морской инспекции ФПС РФ, за 1996–2000 гг. в ходе дрифтерного промысла лососей только компанией «Никкэйрэн» поймано в экономзоне России 699 морских млекопитающих и 48 957 птиц<sup>9</sup>. Однако полные сведения в отношении отлова морских млекопитающих от рыбаков, осуществляющих рыбный промысел дрифтерным методом, при отсутствии на борту представителей природоохранных органов, до общественности не доводятся.

Таким образом, помимо легального промысла морских млекопитающих, на Дальнем Востоке широко распространена их браконьерская добыча. Значительное количество частей и дериватов морских млекопитающих, в первую очередь – китообразных и ластоногих, незаконно вывозится из России в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Роль природоохранных органов в защите морских млекопитающих, не обитающих в заповедных зонах, относительно невелика. Возможные объемы нанесения ущерба биологическому разнообразию морских млекопитающих Дальнего Востока России в настоящее время не известны. Полные сведения о возможной контрабанде частей и дериватов морских млекопитающих, добываемых в экономической зоне, отсутствуют. Данная проблема нуждается в дальнейшем серьезном исследовании.

<sup>8</sup> Корнев С.И. Проблемы сохранения морских млекопитающих и птиц при рыбном промысле в российских водах северной части Тихого океана. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://npacific.kamchatka.ru/np/hot/allkonf/konf1/tez\\_5htm](http://npacific.kamchatka.ru/np/hot/allkonf/konf1/tez_5htm)

<sup>9</sup> Там же.



## Реалии таможенной службы: вечные и переменные приоритеты

Интервью с генерал-майором таможенной службы В.И. Голоскоковым состоялось в период его перевода с должности исполняющего обязанности ДВТУ на должность начальника Приволжского таможенного управления. Время пребывания его на посту и.о. начальника ДВТУ составило 15 месяцев стабильной работы с превышением практически всех отчетных показателей работы в рамках таможенной статистики.

Знакомство читателей журнала с Вячеславом Ивановичем состоялось еще в 2001 г., также на рубеже его служебной деятельности – перехода с должности начальника таможенного поста «Аэропорт» на должность начальника Сахалинской таможни. И уже тогда его отличало стратегическое видение перспективы развития таможенной службы Дальневосточного региона.



– Вячеслав Иванович, по каким приоритетным направлениям работали таможенные органы Дальневосточного таможенного управления под вашим руководством?

– Деятельность российской таможни на протяжении всей своей истории имела вечный приоритет –

фискальный характер, непосредственно связанный с повышением уровня собираемости таможенных платежей через повышение эффективности таможенного контроля. В зависимости от особенностей оперативной обстановки в те или иные годы актуализировались другие важные задачи, например, в этом году – контроль интеллектуальной собственности, а на отдельных направлениях отдельных региональных таможенных управлений – повышение достоверности декларирования отдельных товаров. Для Дальневосточного таможенного управления – это прежде всего товары, ввозимые из стран Юго-Восточной Азии, товары на экспорт, а также биоресурсы и лес – как серьезная экспортная составляющая.



Основным для нас направлением деятельности является организация работы по контролю таможенной стоимости и правовой работы в части повышения уровня исполнения законодательства всеми должностными лицами. Это касается и сроков таможенного оформления, и соблюдения всех процедур при таможенном оформлении. Одно из важнейших направлений в последние годы – работа по использованию системы анализа управления рисками. Сложность ее заключается в том, что на данный момент не существует четкой и обоснованной научной модели системы анализа управления рисками. Есть приказы, нормативные документы, но они не имеют научно-методической базы. И руководство ФТС России в этом уже убедилось, объявив, что пора переходить к новому этапу работы в этом направлении – осмысление накопленного опыта, творческая переработка его и выход на новый уровень.

**– Наверное, немаловажная роль отводится при этом Российской таможенной академии?**

– На одной из коллегий ФТС России, которую проводило Сибирское таможенное управление в мае 2007 г., как раз обсуждались перспективы развития Российской таможенной академии. И реально была отмечена крайне слабая связь Академии с практической деятельностью таможенных органов. Все единодушно отмечают высокий уровень теоретической подготовки выпускаемых специалистов и в то же

время констатируют, что Академия фактически не участвует в разработке фундаментальных научных основ таможенного дела и прикладных методик. Так, в 2006 г. в реализации государственных заказов по повышению квалификации сотрудников таможенных органов Российская таможенная академия сильно сдала позиции: из 100 лотов, выставленных ФТС России на тендер, ею было выиграно всего 2.

Пути исправления сложившейся ситуации уже намечены: Федеральной таможенной службой определено участие Академии в системе дистанционного обучения и развитие новых форм повышения квалификации сотрудников таможенных органов. Ситуация должна измениться коренным образом. И эта обратная связь – проведение и осуществление научно-исследовательских работ на практические темы по заказу региональных таможенных управлений и ФТС России – даст вузу очень большой материал для научной и практической работы.

ДВТУ в этом году заказало одну научно-исследовательскую работу, и Владивостокский филиал выиграл тендер на проведение НИР по изучению возможностей и описанию моделей автоматизированного процесса взаимодействия всех участников логистического процесса на морском транспорте. Необходимо получить четкую научную модель взаимодействия перевозчика, экспедитора, брокера и таможенного органа в ходе обработки и таможенного оформления грузов, перемещаемых морским

транспортом. Это очень важная задача – на сегодняшний день в дальневосточных портах время оформления грузов достигает 10 суток (время перевалки грузов с морского транспорта на железнодорожный, включая разгрузку, оформление, перегрузку и выход платформы из порта). Даже если совместными усилиями мы сократим данное время на 3 дня, это будет огромным нашим достижением и преимущество – повысит конкурентоспособность наших портов в мировой транспортной системе.

**– Для вас существуют личные приоритеты в работе?**

– Для меня личный приоритет в работе – это повышение эффективности управленческой деятельности и качества работы, которое состоит из нескольких составляющих: качество управления, качество подготовки персонала, материально-техническое обеспечение и система мотивации личного состава к эффективному качественному труду.

За последние 2 года в целом по ДВТУ произошло закрепление кадров в общем проценте кадрового состава. Однако, если смотреть по сегментам, то мы потеряли среднее руководящее звено – начальников и заместителей таможенных постов и таможен. Из-за высокой дифференциации экономической и социальной развитости районов Дальнего Востока зачастую сложно организовать ротацию кадров: трудно уговорить хорошего профессионала переехать с Камчатки, Магадана в Приморский край. И наоборот: люди привыкают

к своему региону, ценят его, находят для себя какие-то преимущества, не хотят менять образ жизни: разные привычки, разные уклады, разная ментальность. А серьезную мотивацию мы пока предложить не можем. Поэтому постоянно приходится осуществлять поиск мотивации, чтобы наши управленческие устремления по ротации кадров совпадали с устремлением должностных лиц. Ломать людей можно, но зачем? Как показала практика, успех от этого невелик.

**– В должности исполняющего обязанности начальника Дальневосточного таможенного управления вы работали с мая 2006 г. по сентябрь 2007 г. Какие реальные результаты достигнуты за этот период при решении основных задач, определенных ФТС России для ДВТУ?**

– Главное достижение, пожалуй, в том, что в достаточно сложных кадровых коллизиях Управление продолжало стабильно работать, не было допущено никаких срывов. Все отчетные показатели в рамках обычной статистики улучшились. Прежде всего, это связано с тем, что на 50 процентов увеличился товарооборот импорта, естественно, на столько же возросли и платежи. В 2006 г. учитываемый во внешней торговле товарооборот через таможенные ДВТУ составил 16 277,5 млн. долл. США и по сравнению с 2005 г. увеличился на 21,9 процентов. Объемы товарооборота в натуральном выражении в отчетном году

по сравнению с предыдущим увеличились на 5,9 процентов и составили 37,7 млн. тонн (основная часть 33,4 млн. тонн или 88 процентов пришлась на экспорт).

Импортный бум в России – это общая экономическая тенденция в стране, характерная для 2006–2007 гг. Для Дальнего Востока это тем более закономерно, т. к. президентом России официально объявлено, что к 2010 г. объем торгового оборота между Россией и Китаем должен составить 70 млрд. рублей. В прошлом году, по нашим данным, было 27 млрд., а по китайским – 32 млрд. долл. США. Следовательно, к 2010 г. товарооборот увеличится в 2 раза, с учетом экспорто-импортной составляющей, а импорт – на 70 процентов. И это увеличение объемов товарооборота с КНР уже идет большими темпами.

Что касается импорта с Республикой Корея, то он абсолютно стабилен. Импорт с Японией возрос в полтора раза за счет автомобилей. В целом по России отмечен рост ввоза импортных автомобилей на 70 процентов, в связи с чем уже и печатной спецпродукции в ГИБДД не хватает для оформления транспортных средств. В качестве позитива, безусловно, можно отметить, что результаты нашей деятельности не разошлись с потребностями участников внешнеэкономической деятельности. И это при том, что объем работы у всех вырос, а численность кадрового состава осталась на прежнем уровне.

Положительные результаты достигнуты и в правоохранительной деятельности таможенных органов. Оперативный состав профессионально хорошо растет, что подтверждают факты раскрытия преступлений в сфере организованной преступности. Раньше на раскрытие организованных преступных групп, как правило, не хватало ни сил, ни времени. Сейчас у нас есть и силы, и опыт, и возможности. Всего с 2004 по 2006 г. таможенными органами Дальневосточного региона было возбуждено 645 уголовных дел, в том числе в отношении организованных преступных групп – 44. Общая стоимость незаконно перемещенного товара составила 2,6 млрд. руб., размер уклонения от уплаты таможенных платежей составил 151,3 млн. рублей. 16 690 дел возбуждено об административных нарушениях, общей стоимостью 9,6 млрд. рублей. По результатам рассмотрения дел об АП таможенными органами и судами, общая сумма наложенных штрафных санкций и конфискатов составила 2,2 млрд. рублей.

Отмечены хорошие результаты и по линии оперативно-розыскной работы. Следует очень четко разделять результаты таможенного контроля и оперативно-розыскной деятельности таможенных органов – таможенный контроль осуществляется гласными методами, но только методами оперативно-розыскной деятельности можно раскрыть организованные преступные группы, которые работают в сфере контрабанды.

А контрабанда на китайском направлении товарами народного потребления у нас вся организованная: контрабанда биоресурсами, мясом, незаконное декларирование леса.

**– Какие меры предпринимаются для сохранения биоресурсов Дальнего Востока в части незаконного их перемещения через таможенную границу?**

Сложность в том, что контрабанда биоресурсами неразрывно связана с их незаконной добычей, а незаконное декларирование леса проистекает из незаконной его вырубки. Процент неучтенного леса при таможенном оформлении не очень высок. Даже государственный стандарт допускает 5–10-процентную погрешность. Но суть контрабанды леса и лесоматериалов в том, что они проходят через таможенную границу по фальшивым документам их приобретения, фитосанитарным сертификатам, недостоверным лицензиям на вырубку ценных пород, фальшивым контрактам с несуществующими фирмами. В этой сфере очень часто фигурируют наличные деньги, что позволяет скрывать имена, фигурантов. Поток наличных денег практически невозможно отследить.

Для установления факта незаконной вырубки леса правоохранительным органам надо выявить очень длинную цепочку фактов. А при таможенном оформлении мы не имеем права подвергать сомнению достоверность предъявляемых лицензий. Представьте, что только

через пункт пропуска Гродеково вывозится 20 млн. кубометров леса в год. Принятие решения о выгрузке леса – это сложный процесс, связанный с анализом документов, необходимо обладать очень высоким уровнем профессиональной подготовки, чтобы принять такое решение, потому что его реализация связана с дополнительными непредусмотренными расходами.

С лесом еще понятнее, он обязательно пройдет через таможенную границу, а вот с морскими биоресурсами дело обстоит сложнее. К примеру, краб, выловленный в 12-мильной зоне, декларированию подлежит, а добытый в 200-мильной исключительной экономической зоне – нет. Как отличить один от другого? Если рыба незаконно выловлена в территориальном море, то она, как правило, вывозится в Корею или Японию, минуя таможню. Во взаимодействии по пресечению контрабанды биоресурсов с нашими таможенными органами ни Корея, ни Япония, ни Китай не заинтересованы.

В последнее время широко распространена практика передачи в аренду японскими владельцами рыболовных судов. Японская молодежь в море работать не хочет, флот остался, поэтому суда сдаются российским партнерам, и наши экипажи, к примеру, под камбоджийским или монгольским флагом, не считаясь с российским законодательством, ведут браконьерский промысел в территориальных водах.

Основные меры по пресечению контрабанды биоресурсов заключаются в совместной работе всех заинтересованных государственных ведомств по единому плану, который координируется Генеральной прокуратурой, т.к. это комплексное явление, и должны быть задействованы объединенные силы, головными из которых являются, конечно, пограничники. Именно они контролируют соблюдение правил рыболовства и объемов вылова биоресурсов вне пунктов пропуска. Борьба с контрабандой биоресурсов – это плановая системная оперативно-розыскная деятельность по выявлению признаков преступления, его документированию, выявлению лиц, наполнению информации и, в результате, – легализации этой негласной информации.

Таможенные органы в этой проблематике занимают узкую и четко очерченную нишу. В рамках своей компетенции мы проводим специальные операции по борьбе с контрабандой биоресурсов, но они ограничены по времени и затратам, потому что в ходе этих операций необходимо выявить суда, осуществляющие незаконный промысел в территориальных водах с последующим незаконным вывозом. И только в тех случаях, когда установлены признаки либо совершения контрабанды, либо попытки ее, – потому что впоследствии все это нужно очень тщательно доказывать в суде. Важную роль играют суды в части вынесения постановлений о конфискации орудия

промысла. Я лично придерживаюсь мнения, что конфискованные суда должны уничтожаться. Сейчас после конфискации и реализации они зачастую попадают в руки тех же браконьеров. От того, что их будут сдавать на металлолом, никому хуже не будет: меньше судов в море, больше рыбы – восстановление природного баланса. Конечно, это дополнительные расходы для государства, но нужно мыслить стратегически, а не исходя из соображений ежесекундной выгоды.

**– Как вы оцениваете уровень коррумпированности сотрудников таможенных органов региона? С чем связано увеличение уголовных дел коррупционной направленности в последнее время – с усилением коррумпированности таможенных органов или с улучшением работы правоохранительных органов и службы собственной безопасности ДВТУ?**

– Оцениваю этот уровень, как высокий, особенно в низовом звене. По сути, эта преступность представляет сложную смесь мошенничества, вымогательства и протекционизма. В условиях возрастающего импортного товарного потока, устаревших технологий и ограниченности трудовых ресурсов возникает проблема обработки деклараций. Участники ВЭД платят за скорость оформления, чем создают идеальные условия для мелкой коррупции: таможенникам при этом не надо нарушать законы, поощрять контрабандистов, участвовать в пре-

ступных группах. Последнее дело в порту Восточный Находкинской таможни – крайне показательным тем, что вскрыло это давно существующее явление – «карманную» коррупцию на уровне постов, отделов. Особенность этой коррупции в том, что она обязательно групповая и в ней, как правило, участвует молодежь, которая хочет иметь все и сейчас.

Справиться с этой ситуацией можно только усилением уголовно-правового наказания за совершенное преступление, только страхом и пониманием неминуемости наказания за совершенное должностное преступление. А количество уголовных дел, возбужденных в отношении сотрудников таможенных органов, повысилось потому, что на уровне государства поставлена задача – искоренить коррупцию. И все правоохранительные органы стараются работать в одном направлении. Это объединение усилий, в том числе и прокуратуры, привело к увеличению количества возбужденных дел. Повысилась требовательность к оперативной работе, ее результатам. Уровень коррупционной обстановки остался тем же, а вот уровень воздействия спецслужб стал более адекватен оперативной обстановке.

В оперативно-служебной деятельности подразделений собственной безопасности важнейшим направлением является борьба с преступлениями против интересов государственной службы и с коррупцией в таможенных орга-

нах. По материалам подразделений собственной безопасности, возбуждено в 2006 г. 68 уголовных дел, из них 41 – в отношении должностных лиц по коррупционным преступлениям и 27 – в отношении должностных и других лиц по преступлениям, наносящим ущерб безопасности таможенных органов.

**– Что мешает эффективной борьбе с коррупцией в ДВТУ на современном этапе? Какие меры планирует предпринять руководство ДВТУ для снижения уровня коррупции в таможенных органах?**

– К сожалению, нет того критерия, по которому можно судить о том, насколько наша борьба эффективна. Работу строим по расчетному принципу: если мы выпустим по этому участку десять «снарядов», то вероятность поражения «пехоты, зарывшейся в окопы» составит один процент, если снарядов будет сто, то коэффициент повысится. Эффективность наших мер оцениваю по количеству затрат на сумму оперативно-розыскных мероприятий: координирование административной работы по контролю за деятельностью таможенных органов, с точки зрения осуществления таможенного контроля, и административная реакция на нее путем проведения служебных проверок, наказаний, ротации кадров, увольнения.

Вторая часть этой работы – мотивация сотрудников таможенных органов на более эффективную работу и достижение высоких результатов. К сожалению, роль ее не очень



значительна, но по таким направлениям как борьба с контрабандой наркотиков, оружия, радиоактивных веществ, биоресурсов, занесенных в списки СИТЕС, значение имеет определяющее. В отношении перемещения этих объектов таможенного контроля для многих таможенников существует свое личное «табу». Так, в 2006 г. пресечено 186 попыток ввоза сильнодействующих, психотропных и наркотических средств, по результатам расследования заведено 50 уголовных дел.

Наша административная задача – постоянно наращивать на коррупционном поле количество рисков, как для рядового таможенника, так и для контрабандиста. К примеру, в результате этой деятельности на границе условия для дачи взяток за провоз контрабанды все усложняются. И по определенным товарам бизнесменам стало проще производить легальное оформление. Для любого контрабандиста, в идеале, количество взяток не должно превышать 30 процентов от предполагаемой прибыли, а если этот процент выше, то какой смысл платить взятку, когда проще заплатить пошлину? Это теория вопроса, которая выражается в постоянном мониторинге за состоянием дел на границе – получение оперативной информации, выезд групп, контроль, постконтроль, служебные проверки, вынесение административных решений – ежедневная многогранная деятельность по предупреждению и пресечению таможенных правонарушений.

**– Облегчает ли деятельность сотрудников таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности введение системы электронного декларирования?**

– Начнем с того, что те люди, которые практически не занимались электронным декларированием, сводят его к простейшему действию – подаче ГТД в электронном виде. Но дело в том, что декларация сопровождается предоставлением большого количества документов, которые также должны быть поданы в электронном виде – так называемый формализованный «альбом». На данный момент в нашем регионе практически не существует культуры электронного документооборота. А если и существует, только для узких локальных целей, в отдельных корпорациях. Электронное декларирование заработает только тогда, когда все сведения о товаре, условиях его перевозки, контрактах будут подаваться в электронном виде. А пока документы на бумажных носителях переводятся в электронную форму путем сканирования, это просто профанация идеи. В нашем регионе экспедиторы мирового уровня, которые владеют культурой электронного декларирования, есть только на Сахалине – там совершенно другой уровень, другие деньги и другие грузопотоки на шельфе. Много лет на Дальнем Востоке успешно проводилась программа КЛИР-ПАК, которая была направлена на реализацию такой сквозной системы.



**– В октябре 2007 года журналу «Таможенная политика на Дальнем Востоке» исполняется 10 лет. Как вы оцениваете это издание с точки зрения его полезности для сотрудников таможенных органов, и каковы пожелания по его дальнейшему развитию?**

– Мне всегда нравилось читать ваш журнал. Есть, конечно, статьи в направлении юриспруденции довольно сложные для понимания рядового таможенника, но, с другой стороны, читателя тоже надо учить и стимулировать повышать свой образовательный уровень. Журнал – уникален, и жаль, что он замыкается регионом Дальнего Востока.

Пожелание – больше внимания уделять проблемам управления в таможенных органах. Сейчас, с точки зрения управления, мы застыли в социализме. Необходимо срочно менять политику и психологию управления. И хотя лидером нельзя назначить, научить лидера мы обязаны так, чтобы каждый руководитель на своем уровне четко понимал, что занимается серьезным делом – руководит людьми и организует работу.

В таможенных многих участники держатся на выпускниках Российской таможенной академии. В чем плюс выпускников Академии –

они адаптируются к службе в таможне в 3 раза быстрее, чем выпускники других вузов. Уровень подготовки полностью соответствует на данный момент требованиям таможни. Наша задача – выбрать из выпускников лидеров и специализировать их как управленцев. Хотелось бы, чтобы больше внимания уделялось изучению логистики – движению товаров. Хорошо бы ввести в РТА специализацию – логистика, хотя бы на платной основе, чтобы выпускать более универсально подготовленных специалистов таможенного дела. Очень перспективное направление, которому раньше Академия уделяла большое внимание, – это проблема управления качеством в сфере таможенного дела. Когда мы преодолеем субъективные факторы – коррупцию, низкий профессионализм, мы вплотную столкнемся с проблемой: как добиться качества работы? Эту проблему уже сейчас нужно обсуждать и решать именно на научной основе.

Для реализации этих перспективных направлений важная роль отводится Российской таможенной академии, в целом, и данному научному изданию, в частности. Успехов вам на этом пути!

*Подготовила Л.Е. Стрикаускас*

Процесс интеграции в мировую экономику для России начался сравнительно недавно, около полутора десятков лет. Фактически государство находится на начальном этапе овладения инструментами торговой политики в условиях рынка, зачастую медленного и неумелого, что негативно отражается на состоянии отечественной экономики. Отсутствие необходимого опыта по защите национальных интересов настоятельно требует изучения практики в торгово-политической сфере внешнеэкономической деятельности зарубежных стран. Для Дальневосточного региона, прежде всего, важен опыт развития внешнеэкономической деятельности сопредельных государств – КНР, Японии, Республики Корея и др. Актуальность этой темы особенно возрастает в свете предстоящего вступления России во Всемирную торговую организацию (ВТО).

Во Владивостокском филиале Российской таможенной академии подготовлен к изданию курс лекций доктора исторических наук, профессора В.Ф.Печерицы «Таможенно-тарифное регулирование в странах АТР», где подробно рассмотрены тенденции, проблемы и специфические особенности таможенно-тарифной политики государств этого региона, основные средства защиты национальных торгово-экономических интересов, уделено внимание институциональной системе защиты внутреннего рынка и содействия экспорту.

Эта книга – одна из первых попыток обобщения опыта использования странами АТР механизмов ВТО по регулированию внешней торговли, изучение и применение которого поможет России грамотно пользоваться механизмами ВТО для защиты интересов отечественных производителей и потребителей в целях эффективного интегрирования в мировое хозяйство.

Этот номер открывает ряд публикаций, подготовленных на основе материалов указанного курса лекций.

В.Ф. ПЕЧЕРИЦА

## Таможенно-тарифное регулирование ВЭД КНР в условиях глобализации

### Законодательная основа ВЭД КНР

Главным документом таможенного законодательства КНР является таможенный кодекс, принятый парламентом Китая и утвержденный председателем КНР 23.01.1987 г., вступил в силу 01.07.1987 г.

Таможенный кодекс включает в себя следующие разделы: 1) общее положение; 2) ввоз и вывоз транспортных средств; 3) ввоз и вывоз багажа, вещей;

---

ПЕЧЕРИЦА Владимир Федорович – д-р ист. наук, профессор, Владивостокский филиал Российской таможенной академии.

4) таможенные пошлины; 5) ответственность за нарушение таможенных правил; 6) дополнительные статьи.

Таможенный кодекс призван обеспечить суверенитет, экономические интересы государства, способствовать экономике, торговле, научному развитию, культурному и технологическому обмену. В нем определены функции таможенных органов, ответственность за осуществление надзора и контроля над всеми ввозимыми на территорию Китая товарами.

К функциям таможенных органов КНР относятся:

- осуществление контроля над ввозом на территорию Китая и вывозом товаров, вещей, багажа, почтовых отправлений, валюты и других объектов;
- взимание таможенных пошлин и других налогов и платежей;
- предотвращение и пресечение действий, связанных с контрабандой;
- ведение таможенной статистики;
- валютный контроль;
- охранительная функция.

Структура таможенных органов подразделяется на три уровня:

*1-й уровень* – главный руководящий орган таможенной службы КНР – Главное таможенное управление (ГТУ), которое формируется Государственным Советом. Основной задачей ГТУ является общее управление таможенными учреждениями на всей территории КНР;

*2-й уровень* – зональные таможенные управления;

*3-й уровень* – таможни и таможенные посты (внутренние и внешние, морские и воздушные). В Китае работает 132 таможни и более 200 таможенных постов.

Основной принцип отношений в таможенных органах – единоначалие и субординация. Таможенные органы выполняют свои задачи и функции в соответствии с таможенным законом. Важнейшим документом, регулирующим ВЭД Китая, является Закон КНР о внешней торговле, принятый 12.05.1994 г. на VII сессии ПК ВСНП 8-го созыва и вступивший в силу с 01.07.1994 г. Он предусматривает введение единого порядка внешней торговли на территории всей страны, что соответствует требованиям ВТО, а также возможность принятия ответных мер в отношении государств, тем или иным способом ограничивающих свою торговлю с КНР.

Сохраняется разрешительный порядок участия во внешней торговле товарами и технологиями при условии наличия: собственного наименования и организационной структуры, четко определенной сферы внешнеторговой деятельности, помещения, капитала и квалифицированного персонала, поручения от других лиц на выполнение внешнеэкономических операций или собственных товарных ресурсов, прочих условий, установленных законом или нормативными актами. Порядок определения соответствий этим условиям устанавливается Госсоветом КНР.

Предприятия с участием иностранного капитала имеют право внешне-торговой деятельности в следующих пределах: импорт товаров непроеизводственного назначения для непроеизводственных нужд, импорт оборудования и других материальных ресурсов, используемых для производства, экспорт продукции собственного производства.

Закон предусматривает обязанность участника внешнеторговой деятельности соблюдать контракт, его ответственность за качество экспортно-импортных товаров и организацию послепродажного сервиса. Не имеющие права осуществления внешнеэкономической деятельности компании и физические лица могут поручить выполнение внешнеэкономических операций компаниям, имеющим такие полномочия.

Закон предусматривает свободный экспорт и импорт товаров и технологий за некоторыми исключениями. Так, государство вправе ограничить экспорт и импорт товаров в случаях:

- касающихся обеспечения госбезопасности и общественного порядка;
- при экспорте дефицитных, охраняемых и невосполняемых природных ресурсов;
- при количественных ограничениях страной-импортером;
- в порядке протекционизма в отношении отраслей национальной промышленности;
- в отношении продукции сельского хозяйства, животноводства и рыболовства, для которых необходимо ограничение импорта;
- в целях поддержания платежного баланса;
- вытекающих из международных обязательств.

Запрещается экспорт и импорт товаров и технологий в случае, если это нарушает безопасность государства и общественные интересы; наносит вред жизни и здоровью людей; противоречит экологическим требованиям и международным обязательствам КНР.

Экспорт и импорт ограничиваемых товаров осуществляется в соответствии с квотами и по лицензиям. Распределение квот осуществляется органами госуправления внешнеэкономической деятельности на принципах эффективности, объективности, открытости и равной конкуренции.

Ограничения и запрещения по торговле услугами вводятся по тем же мотивам, что и в торговле товарами и технологиями. Запрещены:

- подделка, внесение исправлений в свидетельства страны происхождения и лицензии, а также их купля-продажа;
- продажа защищаемой законом интеллектуальной собственности;
- недобросовестная конкуренция;
- получение обманным путем возвращаемой части ранее уплаченных налогов при экспорте продукции;
- нарушение законов, административных актов и других норм.

Государство может применять протекционистские меры, когда импорт наносит ущерб или возникает угроза ущерба национальным производителям. Аналогичные меры могут предприниматься в отношении демпинга и субсидируемого экспорта.

В целях стимулирования внешней торговли государство создает соответствующие финансовые органы, фонды развития внешней торговли и рискованные фонды. Основными формами государственного поощрения внешней торговли являются экспортно-импортные кредиты и возврат налогов.

В случае нарушений положений по запретам и ограничениям в сфере ВЭД, в которых есть состав преступления, нарушители подлежат уголовной ответственности и возмещению убытков, если состава преступлений нет – подвергаются штрафу, налагаемому таможей. У нарушителей может быть изъято разрешение на осуществление ВЭД.

В последнее время получили развитие такие формы привлечения иностранного капитала, как: передача технологий, компенсационная торговля, производство и сборка. Последние являются формами инвестиций, которые требуют лишь передачи финансовых средств и технологий Китаю и не влекут за собой создания отдельных новых структур в рамках действующего законодательства страны.

Помимо Кодекса и Закона о внешней торговле, важнейшими документами торгово-таможенного законодательства КНР являются:

- Положение о надзоре и контроле за качеством импортных и экспортных товаров (принято Госуправлением по контролю за экспортно-импортными товарами и Государственным торгово-промышленным управлением);

- Положения о таможенном контроле за свободными зонами (одобренны Госсоветом 10 июня 1997 г., обнародованы Главным таможенным управлением 01.08.1999 г.);

- Закон КНР о договорах (вступил в силу с 01.10.1999 г.), после чего потеряли свое значение ранее действовавшие законы: «О хоздоговоре», «О внешнеэкономическом договоре», «О техдоговоре». Закон соответствует общепринятым нормам международного права и гарантирует защиту интересов иностранным партнером.

### **Тарифная политика КНР**

На рубеже XX–XXI вв. определяющее влияние на таможенный режим и защиту внутреннего рынка КНР оказала подготовка Китая к вступлению в ВТО. До самого вступления в ВТО (декабрь 2001 г.) осуществлялись меры по приведению торгового режима страны в соответствие с требованиями этой организации. С 1992 по 1999 г. в Китае пять раз снижались импортные таможенные тарифы. Если в 1992 г., до первого сокращения, их средняя ставка составляла 43,2 %, то в 1999 г. она не превышала 17 %. В абсолютной величине уменьшение тарифов составило свыше 60 %. К 2000 г. Китай довел среднюю импортную ставку импортных тарифов до 15 %, а к 2005 г. – до 10 %.

Классификация таможенных импортно-экспортных тарифов КНР основывается на классификации товаров в каталоге Совета по таможенному сотрудничеству, используемой в общепринятой международной практике. Тарифы делятся на 21 раздел и 99 подразделов, включающих в себя 1011 статей и 1091 подстатью.

Тарифная политика КНР осуществляется в соответствии с государственной политикой открытости внешнему миру, стимулирования экспорта, увеличения импорта необходимых товаров, защиты и содействия развитию национальной экономики и обеспечения доходов от таможенного обложения. Отсюда значительная дифференциация ставок на основе следующих ключевых принципов:

- беспошлинный ввоз или взимание низких пошлин при импорте товаров, которые, будучи необходимыми для развития национальной экономики и поддержания жизненного уровня населения, не могут быть произведены в КНР либо производятся в недостаточном количестве (передовое технологическое оборудование, некоторые виды промышленного сырья, зерновые, химические удобрения и т.д.);

- взимание более низких пошлин при импорте сборочных деталей и узлов для производства машин, оборудования, приборов и инструментов, чем при ввозе соответствующей готовой продукции;

- взимание высоких импортных пошлин при ввозе товаров, которые могут быть произведены внутри страны или не являются жизненно необходимыми для развития национальной экономики и поддержания жизненного уровня населения;

- применение протекционистских пошлин при импорте товаров, производство которых внутри страны нуждается в защите от иностранной конкуренции;

- беспошлинный вывоз практически всех экспортных товаров за исключением некоторых видов сырья и полуфабрикатов, цены на которые значительно различаются в Китае и за его пределами, и товаров, экспорт которых ограничен ввиду острого дефицита на внутреннем рынке страны.

В Китае действует сложный импортный тариф, предусматривающий две шкалы импортных пошлин – минимальную и общую. *Минимальная шкала* применяется к товарам, ввозимым из более 90 стран, с которыми КНР имеет торговые соглашения, предусматривающие взаимное предоставление режима наибольшего благоприятствования, а также из Гонконга и Макао. *Общая шкала* применяется к товарам, ввозимым из примерно 80 стран и территорий, не имеющих подобных соглашений с КНР. Исключая товары, подлежащие беспошлинному ввозу (55 товарных позиций), как минимальная, так и общая шкала импортных пошлин предполагает применение 17 ставок таможенного обложения, варьирующихся соответственно: от 3 до 150 % и от 8 до 180 %.

Облагаемая стоимость импортных товаров определяется на основе цен СИФ. В целом, средневзвешенная ставка импортных пошлин КНР (по минимальной шкале) к сумме облагаемого товарного ввоза составляет 17,4 %, в т. ч. для сельскохозяйственного сырья, химических продуктов, черных и цветных металлов – 11,3 %; для машин, оборудования и иных товаров инвестиционного назначения – 19,29 %; для потребительских товаров, включая продовольствие – 19,44 %. Более высокий уровень защиты предусмотрен для сельскохозяйственной продукции – 14–15 % (31 % в 2001 г.).

В последнее время значительное снижение импортного тарифа произошло на автомобили. С уровня 80–100 % (2001 г.), до 25–30 % в 2006 г. снизилась импортная пошлина и на информационную технику. Если в 2001 г. она составляла 13 %, то в 2006 г. по ряду позиций она достигла нулевой отметки. До 5–7 % уменьшена ставка тарифа на импортируемую бумагу и бумажные изделия. Существенно снижена импортная пошлина на химические товары, сырье, полуфабрикаты и готовые изделия. По химическому сырью ставка импортного тарифа к 2005 г. была доведена до 2 %. В среднем же по химическим товарам к 2008 г. импортная пошлина составит 7 %.

Значительные изменения претерпела экспортная политика КНР. Экспортный тариф является простым (одноколонным) и предусматривает применение единых ставок к товарам, вывозимым из КНР, независимо от страны-покупателя. Экспортными пошлинами облагаются 35 товаров (в т. ч. земляные орехи, вольфрамовая руда, сурьма, шелк-сырец и т. д.). Система экспортных лицензий охватывает 58 видов товаров (396 товарных позиций). Осуществляется практика квотных акционеров в целях стимулирования экспортных возможностей государственных предприятий. Аукционы позволяют повысить экспортные контрактные цены, уменьшить беспорядочную внутреннюю конкуренцию между китайскими предприятиями-экспортерами.

Одной из мер по стимулированию экспорта является повышение ставки возврата НДС экспортерам. В последнее время увеличены ставки возврата НДС при экспорте 4 видов электротехнической продукции до 17 %, сельскохозяйственной техники, текстиля, часов, обуви, стали, цемента, керамики и фарфора – до 13 %, химического сырья, красок и красителей, резины, игрушек, изделий из пластмассы, спорттоваров и чемоданов – до 11 %, с/х продуктов – до 5 %, всех товаров, ранее имевших 6 % ставку возврата, – до 9 %.

В целях стимулирования экспорта, осуществляемого собственными предприятиями-экспортерами, а также внешнеторговыми компаниями-посредниками, применяются следующие меры: при составлении государственного плана экспортное производство в приоритетном порядке обеспечивается сырьем, материалами, электроэнергией, топливом, упаковочными материалами, транспортом.



Местные власти, внешнеторговые компании, экспортные предприятия имеют право оставлять у себя часть (как правило, 225 %) валютной выручки от экспорта товаров, которая поровну распределяется между непосредственным производителем экспортной продукции и местными органами власти. В отдельных случаях степень участия местных властей и предприятий-экспортеров в валютной выручке может быть и выше, что определяется следующими факторами:

- степень переработки экспортных товаров (вывоз готовых изделий поощряется сверхнормативными валютными отчислениями);
- в рамках плана или сверх плана осуществляется экспорт продукции (80 % сверхплановой валютной выручки остается на местах);
- состояние спроса на международном рынке (чем сложнее продвижение товара на внешний рынок, тем выше доля валютных отчислений по сравнению со средним уровнем). Однако для реального использования оставляемой им валюты экспортерам необходимо получить специальное разрешение Главного управления валютного контроля КНР;
- сырье, материалы и образцы, ввозимые в КНР для производства экспортной продукции, а также сырье, материалы и оборудование для нужд средних и малых экспортных компаний не облагаются таможенными пошлинами;
- экспортная продукция предприятий ряда отраслей освобождается от налогообложения;
- экспортные предприятия имеют возможность получать льготные кредиты государственных банков КНР на закупку за рубежом оборудования, сырья материалов в целях расширения экспортного производства, повышения качества и расширения ассортимента экспортной продукции. Банк Китая выдает такие кредиты в иностранной валюте (на срок от 1 года до 3 лет по ставке в 7–9 % годовых) и в отечественных юанях. Торгово-промышленный банк Китая также предоставляет кредиты на расширение экспортной деятельности в юанях КНР на срок от 1 года до 7 лет из расчета 5,2–6,7 % годовых.

### **Нетарифное регулирование ВЭД КНР**

Наряду со снижением таможенных пошлин правительство КНР широко применяет нетарифное регулирование внешней торговли.

В 2006 г. прямые ограничения по импорту товаров и услуг в виде квотирования и лицензирования импорта сохранялись примерно на 460 видов товаров. Официальный список товаров, подлежащих одновременно квотированию и лицензированию, охватывает 28 товарных групп (274 тарифные позиции). Только лицензированию подлежат еще 7 товарных групп (130 тарифных позиций). Однако фактически импорт ряда товаров, официально не являясь предметом квотирования и лицензирования, подвергается и тому

и другому. Власти КНР используют при этом следующие способы. Формально список товаров, подлежащих лицензированию и квотированию, сокращен, но фактически он не претерпел изменений. Решения о квотах и выдаче лицензий на импорт ряда товаров принимаются региональными властями на основе прогнозных объемов регионального спроса на эти товары. Практика «регионализации» квотирования и лицензирования импорта делает систему квот и лицензий еще менее прозрачной и предсказуемой.

Импорт ряда товаров осуществляется государственными торговыми корпорациями и Уполномоченными компаниями, список которых ежегодно определяется министерством торговли. Под давлением ВТО Китай вынужден устранить оставшиеся нетарифные барьеры при импорте. Пекин планирует большинство из них устранить лишь к 2010 г., а к 2020 г. – полностью соответствовать требованиям ВТО в этой сфере, включая снятие ограничений на сельскохозяйственный импорт.

Нетарифные меры регулирования импорта широко применяются и при экспорте китайской продукции. Министерство торговли КНР ежегодно утверждает квоты на экспорт 11 видов товаров (рис, кукуруза, уголь, сырая нефть, нефтепродукты, вольфрам, сурьма, цинк, олово, пиломатериалы, шелк) и распределяет их между приграничными провинциями и автономными районами, а также уполномочивает внешнеторговые организации этих провинций и районов выдавать экспортные лицензии. В настоящее время сфера охвата экспортных лицензий составляет 54 вида товаров (9 343 тарифные позиции).

В целях регулирования экспорта и стимулирования возможности го-спредприятий в КНР проводятся квотные аукционы, которые имеют отдачу в виде повышения экспортных контрактных цен и уменьшения конкурентоспособности между китайскими экспортерами. КНР проводит активную политику государственной поддержки экспорта, главным инструментом которой является частичный возврат НДС. Ставка возврата НДС для экспортеров поднималась с 2000 г. и в 2006 г. составила 17 % – для четырех видов электротехнической продукции, электроприборов и электроники, транспортных средств, измерительных приборов и одежды; 15 % – для сельхозтехники, сырья для текстильного производства, часов, обуви, стали, цемента, керамики и фарфора, химического сырья, красок и красителей, резины, игрушек, изделий из пластмассы, туристических товаров; 5 % – для сельскохозяйственной продукции. На остальные виды продукции ставка возврата равна 13 %.

Для ограничения импорта и защиты внутреннего рынка в КНР широко применяются технические барьеры, антидемпинговые и компенсационные меры. Для защиты внутреннего рынка Китай широко использует технические стандарты и условия. Хотя определенный прогресс в переходе на международные стандарты есть, но его никак не назовешь стремительным: в течение последних 20 лет сфера использования международных стандартов

расширилась с 12 до 40 %. По соглашению с ВТО КНР обязалась расширять сферу действия международных стандартов на 10 % каждые 5 лет.

Большую роль в защите внутреннего рынка играют ветеринарные и фитосанитарные правила, многочисленные стандарты безопасности, процедуры оценки соответствия и т. п. Китай является членом большинства международных соглашений в этой области. Нередко вводятся новые правила, к примеру, получение сертификата безопасности зарубежным экспортером по ряду позиций может включать оплату поездок китайских экспертов на предприятие-изготовитель.

Китайские экспортеры чаще других сталкиваются на внешних рынках с антидемпинговыми расследованиями. Сегодня КНР возглавляет список стран, против которых проводятся антидемпинговые расследования. В документах о вступлении Китая в ВТО зафиксированы достаточно четкие обязательства участников антидемпинговых расследований или введения компенсационных пошлин, в т. ч. в разъяснении их методов в целях повышения прозрачности антидемпинговых процедур.

Вместе с тем, демпинговая политика КНР продолжается, т. к. она выгодна для страны. И мощнейшая экономика Китая с демпинговыми ценами на товары продолжает «втягивать» в себя экономики многих стран и прежде всего соседей.

### **Пути реформирования системы регулирования ВЭД**

Несмотря на определенные успехи в регулировании внешней торговли в последние годы, по признанию руководства Министерства внешней торговли и экономического сотрудничества (МВТЭС) КНР, система регулирования ВЭД Китая нуждается в серьезном реформировании. Целью данной реформы должна стать обновленная система, базирующаяся на таких формах, как тарифы, налоги и кредиты. Система должна строиться на основе лицензионного механизма импорта и экспорта, разумного и ясного квотирования и немногочисленных нетарифных барьеров. Важной задачей реформы является увеличение китайского экспорта. МВТЭС продолжит работу по снижению количества экспортных позиций, подлежащих квотированию и лицензированию. Одним из ключевых моментов реформы объявляется увеличение числа китайских производителей, обладающих правом ведения ВЭД.

Общей тенденцией торгово-таможенной политики КНР последних лет стал постепенный переход от преимущественно протекционистской доктрины, послужившей основой подъема хозяйства в годы реформ, и глубоко эшелонированной системы защиты внутреннего рынка – к более «изошренной» внешнеэкономической политике. Защита рынка все чаще мыслится диалектично – как заполнение его конкурентоспособной продукцией, в т. ч. путем расширения ассортимента за счет импорта, но непременно в дозированном количестве.

Протекционизм в Китае сегодня приобретает более тонкие формы, либеральная риторика облегчает, помимо прочего, выборную и весьма активную товарную и инвестиционную экспансию на перспективных внешних рынках, базирующуюся главным образом на экономической и политической мощи государства, его информационных и координирующих функциях, упрощающемся инструментарии регулирования хозяйства. Все это служит интересам защиты внутреннего рынка, стабильному социальному развитию. При этом в целом сохраняется утилитарный подход к мирохозяйственным связям: они в первую очередь должны служить развитию экономики Китая.

Наряду с успехами ВЭД Китай сталкивается с рядом трудностей, связанных прежде всего с качеством китайских товаров. В последнее время несколько упал имидж Китая, который многие страны упрекают в том, что он никак не борется с производителями контрафактной продукции. Только в США, по данным социального опроса, до 75 % населения требуют бороться с китайской контрафактной продукцией. 82 % американцев беспокоит качество товаров из Китая. 51 % респондентов сообщили, что сомневаются в том, что Китай последует своему обещанию ужесточить стандарты качества и безопасности пищевых продуктов. К примеру, такие товары китайского экспорта, как: зубная паста, корм для животных, морепродукты и детские игрушки – были неправильно маркированы, содержали опасные для жизни вещества, чем поставили под удар бренд «Сделано в Китае» и вызвали негативную реакцию мировой общественности.

Кроме того, Китай по-прежнему подвергается критике за применение квот тарифных ставок (TRQ). В ответ на эту критику правительство КНР обещает ВТО:

- 1) отменить TRQ на ряд видов продукции (например, ячмень, рис, арахисовое масло и др.), отменить количественные ограничения на импорт некоторых видов продукции (например, сахар и хлопок);

- 2) администрирование TRQ на основе принципов прозрачности, предсказуемости, единообразия, справедливости и недискриминации с использованием ясно очерченных временных рамок, административных процедур и требований для предоставления эффективных шансов для импорта; применение TRQ в строгом соответствии с правилами и принципами ВТО;

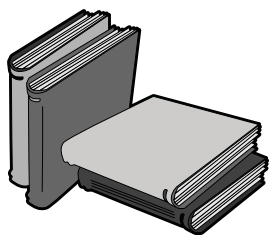
- 3) право заниматься внешней торговлей определенными товарами будет предоставлено негосударственным внешнеторговым компаниям, с предоставлением импортных квот тарифных ставок, которые раньше распространялись только на государственные внешнеторговые компании;

- 4) проводить единую общегосударственную политику импортных TRQ централизованно через один орган.

В процессе либерализации ВЭД в Китае была проделана огромная исследовательская и организационно-просветительская работа. Проведена широкая ревизия и систематизация правовых и административных норм

во многих областях. Выпущено колоссальное количество информационных и популяризаторских материалов, продолжается массовая кампания подготовки кадров. В этой области Китай намного превзошел Россию. Поучителен и полезен для РФ опыт участия КНР в ВТО. Взаимоотношения Китая и ВТО дают ценнейший материал для анализа наших собственных перспектив и разработки стратегии переговоров с ВТО. Первый вывод, который напрашивается из представленных выше наблюдений, заключается в том, что прямолинейное следование нынешним нормативам и правилам ВТО и достижение реальных внешнеэкономических успехов могут зачастую лежать в совершенно разных плоскостях.

Результат глубокого реформирования внешнеэкономического законодательства КНР очевиден и со стороны российского правительства достоин пристального внимания, особенно в свете приграничного сотрудничества обеих стран.



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

---

**Бородулина, Л. П.** Международные экономические организации : учеб. пособие / Л. П. Бородулина, И. А. Кудряшова, В. А. Юрга. – М. : Экономистъ, 2005. – 298 с.

В учебном пособии рассмотрена деятельность ведущих и наиболее значимых международных экономических организаций в системе многостороннего регулирования мирохозяйственных связей, в валютно-финансовой, кредитной и внешнеторговой сферах. Показаны объективные причины возникновения международных экономических организаций, их эволюция, роль и место в регулировании различных сторон международных экономических отношений.

Интерес представляют оригинальные тексты документов (на английском языке), регламентирующих деятельность международных экономических организаций.

Для студентов, обучающихся по специальности «Мировая экономика», аспирантов, преподавателей.

Н.В. БЕРЛОВА, Т.М. ТУНИКОВА, Н.Н. АЛЕКСЕЕВА,  
Л.А. НОВИЦКАЯ

### **Диагностика и идентификация нефти и нефтепродуктов при таможенном оформлении и таможенном контроле**

Нефть была и остается основным сырьем для получения современных топлив. Экспорт нефти – один из главных источников валютных поступлений в бюджет нашей страны. В настоящее время при проведении экспортных операций с нефтепродуктами отмечены факты заявления рядом участников ВЭД недостоверных сведений, касающихся качественных характеристик товара, которые существенно влияют на величину взимаемых таможенных платежей и валютной выручки, поступающей от реализации товара. Знание сотрудниками таможенных органов состава, свойств, классификации и ассортимента этих товаров – главное условие правильного применения мер тарифного и нетарифного регулирования при осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления нефти и топливных нефтепродуктов. Кроме того, при осуществлении таможенного контроля данных товаров необходимо помнить их специфические свойства и соблюдать связанные с ними меры безопасности.

#### **Состав нефти**

*Нефть* – горючая маслянистая жидкость с характерным запахом. Цвет ее зависит от растворенных в ней смол: темно-бурая, буро-зеленоватая, а иногда светлая, почти бесцветная, на свету нефть слегка флуоресцирует (легкие нефти светятся голубоватым, тяжелые – бурым и желто-бурым цветом). Она представляет собой смесь около 1000 индивидуальных веществ, из которых большинство (80–90 %) – жидкие углеводороды, а остальные – растворенные углеводородные газы (до 10 %), минеральные соли, растворы солей органических кислот, механические примеси.

---

БЕРЛОВА Наталья Викторовна, канд. тех. наук, доцент кафедры ТиТЭ ВФ РТА; ТУНИКОВА Тамара Михайловна, начальник отдела физико-химических исследований ЭКС – филиала ЦЭКТУ; АЛЕКСЕЕВА Надежда Николаевна – канд. тех. наук, доцент кафедры Т и ТЭ ВФ РТА; НОВИЦКАЯ Людмила Анатольевна – ст. преподаватель кафедры ТиТЭ ВФ РТА.

В недрах земли нефть залегает в так называемых коллекторах – горных породах, обладающих пористостью и проницаемостью. Добывается нефть различными способами:

- фонтанный (естественный) – нефть поднимается на поверхность самопроизвольно благодаря повышенному давлению в коллекторе;
- компрессорный, или газлифтный, – в скважину задувается углеводородный газ, создавая необходимое для подъема нефти давление;
- глубинно-насосный – в скважину опускается цилиндр с всасывающим клапаном и плунжером внутри. При движении плунжера нефть засасывается в трубу и поднимается на поверхность.

Подготовка нефти к транспортированию и переработке заключается в ее дегазации, обезвоживании и обессоливании. Транспортируется нефть по нефтепроводам с диаметром труб от 0,2 до 1,2 м.

При рассмотрении физических и химических свойств нефти различают три вида ее составов: фракционный, групповой химический и элементный.

### **Фракционный состав нефти**

При атмосферном давлении и повышении температуры из нефти последовательно испаряются различные индивидуальные углеводороды. В зависимости от температурного интервала, в котором выкипают нефтепродукты, они сгруппированы в различные фракции. Следовательно, фракцией называется группа углеводородов, выкипающая в определенном интервале температур. Ниже приведены интервалы температуры, в которые выкипают общепринятые фракции нефти<sup>1</sup>:

- бензин – 35–205°C;
- топливо для реактивных двигателей – 120–315°C;
- дизельное топливо – 180–360°C;
- газойль – 230–360°C.

После отгона этих фракций остается вязкая темная жидкость, называемая мазутом. Разделение мазута на фракции осуществляется вакуумным методом, в результате которого выделяют соляровые фракции и дистиллятные смазочные масла (легкие, средние и тяжелые), в т. ч. и базовые масла для двигателей внутреннего сгорания.

После отгонки из мазута масляных фракций остается гудрон и полугудрон, которые используются для получения остаточных масел и битума.

### **Групповой химический состав нефти и продуктов ее переработки**

Групповым химическим составом нефти называют содержание в ней углеводородов определенных химических групп, характеризующихся соотношением и структурой соединения атомов углерода и водорода.

<sup>1</sup> Шепелев, А.Ф., Печенежская, И.А. Товароведение и экспертиза непродовольственных товаров. М., 2003. С. 636–640.



Рассмотрим основные группы углеводородов, содержащихся в нефти и продуктах ее переработки.

*Алканы* (парафиновые углеводороды) являются насыщенными углеводородами. Количество алканов в нефтях зависит от месторождения и составляет до 50–70 %. По структуре алканы бывают нормальные (неразветвленные) и изоалканы (цепочка атомов углерода имеет одно или несколько разветвлений). В зависимости от числа атомов углерода алканы имеют газообразное, жидкое или твердое агрегатное состояние.

*Цикланы* (нафтеновые углеводороды) также являются насыщенными углеводородами. Они содержатся во всех фракциях нефти, и по мере увеличения молекулярной массы и температуры конца кипения фракции количество их в ней возрастает. Цикланы обеспечивают высокое качество нефти.

*Алкены* (олефиновые) и *алкодиены* – непредельные, ненасыщенные углеводороды. Особенность их химического строения обуславливает малую химическую стабильность, поэтому присутствие их в топливах крайне нежелательно, так как сокращает срок возможного хранения.

### **Элементарный состав нефти**

Элементарным составом нефти называют содержание в ней отдельных химических элементов, выраженное в процентах по массе. Основные элементы, входящие в состав нефти и в продукты ее переработки, это углерод и водород. Их содержание в среднем составляет: углерода – 83,5–87 %, водорода – 11,5–14 %. Кроме этих элементов, в нефти содержится 0,01–5,8 % серы, 0,1–1,3 % кислорода, 0,03–1,7 % азота и следы металлов. Необходимо отметить, что сера особенно отрицательно влияет на эксплуатационные свойства продуктов, получаемых из нефти, поэтому ее содержание является важным критерием для оценки качества нефти. На международном рынке стандартом по содержанию серы является ближневосточная нефть (BREND) – малосернистая.

### **Классификация и требования к качеству нефти**

Нефть разных месторождений и даже разных скважин одного месторождения отличается по физическим и химическим свойствам. Именно свойства определяют направление переработки нефти и влияют на качество полученных нефтепродуктов.

Плотность нефти зависит от месторождений и колеблется от 770 до 880 кг/м<sup>3</sup>. Кинематическая вязкость большинства нефтей редко превышает 40–60 мм/с при 20°C. В воде нефть не растворяется, а при интенсивном перемешивании образует стойкие, медленно расслаивающиеся эмульсии. Так как нефть представляет сложную смесь индивидуальных углеводородов, то она не имеет определенных физических констант, таких как: температура кипения, температура застывания и др.<sup>2</sup>

<sup>2</sup>Поливанова, Т.М. Нефть и нефтепродукты: курс лекций. М., 2005. С. 8–10.

### **Признаки классификации нефти**

#### **1. По плотности:**

- |                 |                                  |
|-----------------|----------------------------------|
| – очень легкие  | – 0,80 г/см <sup>3</sup> ;       |
| – легкие        | – 0,80–0,84 г/см <sup>3</sup> ;  |
| – утяжеленные   | – 0,84–0,88 г/см <sup>3</sup> ;  |
| – тяжелые       | – 0,88–0,92 г/см <sup>3</sup> ;  |
| – очень тяжелые | – свыше 0,92 г/см <sup>3</sup> . |

Плотность нефти меняется с изменением температуры. Поэтому, зная объем и плотность при приеме, отпуске и учете нефти и нефтепродуктов, можно выражать их количество в массовых единицах, т. к. масса не зависит от температуры.

#### **2. По содержанию серы:**

- |           |                                 |
|-----------|---------------------------------|
| I класс   | – малосернистые (до 0,6 %);     |
| II класс  | – сернистые (0,61–1,8 %);       |
| III класс | – высокосернистые (выше 1,8 %). |

#### **3. По массовому содержанию светлых фракций (М) – масел, испаряемых до 360°C:**

- |                 |               |
|-----------------|---------------|
| – низкое        | – менее 25 %; |
| – среднее       | – 25–50 %;    |
| – высокое       | – 50–75 %;    |
| – очень высокое | – свыше 75 %. |

#### **4. По массовому содержанию смолисто-асфальтовых веществ:**

- |                   |               |
|-------------------|---------------|
| – малосмолистые   | – менее 17 %; |
| – смолистые       | – 18–35 %;    |
| – высокосмолистые | – свыше 35 %. |

#### **5. По массовому содержанию твердых углеводородов (П):**

- |                      |               |
|----------------------|---------------|
| – малопарафинистые   | – менее 5 %;  |
| – парафинистые       | – 5–10 %;     |
| – высокопарафинистые | – более 10 %. |

Технологическая классификация нефти определяет использование ее как сырья для получения тех или иных нефтепродуктов. При этой классификации нефти присваивается шифр, включающий следующие обозначения:

- класс по содержанию серы (I–III);
- тип по выходу фракций, перегоняемых до 35°C (Т1–Т3);
- группа по содержанию масел (М1–М4);
- подгруппа по вязкости (И1–И2);
- вид по содержанию парафина (П1–П3).

Шифр облегчает выбор наиболее рациональной схемы переработки нефти и прогнозирование качества получаемых продуктов.

Смеси нефтей, поставляемые российскими предприятиями для экспорта, условно разделяют на 4 типа, в зависимости от их физико-химических

свойств, определяемых такими показателями, как плотность, фракционный состав, содержание серы, парафина и тяжелых металлов. Требования к качеству российской экспортной нефти изложены в технических условиях 39-1623-93 «Нефть российская, поставляемая для экспорта»<sup>3</sup>.

Таблица 1

**Технические требования к физико-химическим свойствам нефти,  
поставляемой на экспорт**

Наименование показателя	Норма для типа нефти			
	1	2	3	4
Плотность при 20°C, кг/м <sup>3</sup> , но не более	850	870	890	895
Фракционный состав: выход фракций, %, не менее				
до 200°C	25	21	21	19
до 300°C	45	43	41	35
до 350°C	55	53	50	48
Массовая доля серы, %, не более	0,6	1,8	2,5	3,5
Массовая доля парафина, %, не более	6		6	не нормируется
Концентрация тяжелых металлов: ванадия, никеля и других	Определение обязательно			

По степени подготовки (обезвоживания, обессоливания) экспортную нефть делят на 3 группы: по содержанию воды, хлористых солей и механических примесей.

Таблица 2

**Технические требования к степени подготовки  
российской экспортной нефти**

Наименование показателя	Норма для группы		
	1	2	3
Массовая доля воды, %, не более	0,5	1,0	1,0
Концентрация хлористых солей, мг/дм <sup>3</sup> , не более	100	300	900
Массовая доля механических примесей, %, не более	0,05	0,05	0,05

Согласно техническим условиям, если нефть по ряду показателей соответствует более высокому типу или группе, а хотя бы по одному показателю – более низкому типу или группе, нефть относят к более низкому типу, группе. Нефти типов 1 и 2 должны сдаваться с содержанием воды не более 1,0 % и концентрацией хлористых солей не более 100 мг/дм<sup>3</sup>.

Контроль качества нефти проводится при ее перевалке в морских (речных) портах, пограничных пунктах сдачи, в прямой железнодорожной за-

<sup>3</sup> Таможенное оформление и контроль при экспортных поставках энергоносителей. Вып. 1. Нефть и продукты ее переработки как предмет российского экспорта / под ред. В.П. Лазаренко. М., 1996. С. 19–20.

адресовке на приемо-сдаточных пунктах, которые должны быть оснащены основными и резервными средствами измерений и другим технологическим оборудованием, обеспечивающим возможность контроля нефти по количеству и качеству.

В качестве основных систем применяют автоматические узлы учета нефти со средствами измерений. В качестве резервных на приемо-сдаточных пунктах применяют, как правило, откалиброванные и аттестованные Госстандартом резервуары.

Измерение массы нефти производят, руководствуясь требованиями ГОСТ 26976-86 «Нефть и нефтепродукты. Методы измерения массы» и инструкциями по учету нефти, утвержденными в установленном порядке. При измерении массы нефти на узлах учета должно быть обеспечено одновременное измерение объема, температуры, плотности нефти и давления.

### **Нефтепродукты: виды, свойства и система обозначения**

В Товарной номенклатуре ВЭД нефтепродукты в своем большинстве входят в 27 товарную группу (раздел V) и расположены в порядке увеличения их пределов выкипания (фракционного состава): легкие, средние и тяжелые дистилляты.

**Нефтяные топлива** (бензины, лигроин, керосин, дизельное топливо, мазут, другие виды топлива)<sup>4</sup>.

Бензины состоят из низко- и среднекипящих фракций нефти. В зависимости от назначения их разделяют на автомобильные и авиационные. Основные показатели бензинов – фракционный состав и октановое число.

Фракционный состав характеризуется температурой начала кипения, температурами испарения 10, 50, 90 и 98 % объема.

Октановое число – показатель детонационной стойкости топлива, которая характеризует способность топлива сгорать в двигателе при воспламенении от искры без детонации (резком увеличении скорости сгорания, близком к взрыву). Для определения октанового числа (ОЧ) моторное топливо сравнивается по детонационным свойствам со смесью изооктана (ОЧ=100) и н-гептана (ОЧ=0) на специальных двигателях. Октановое число определяется двумя методами: моторным и исследовательским. Бензины большинства технологических процессов не удовлетворяют требованиям по детонационной устойчивости, поэтому в их состав вводят *антидетонаторы* – тетраэтилсвинец, тетраметилсвинец. В целях повышения конкурентоспособности российских бензинов и доведения их качества до уровня европейских стандартов ассортимент бензинов значительно пополнился за счет новых марок неэтилированных бензинов (максимальное содержание свинца не более 0,01 г/дм<sup>3</sup>). В них используется марганцевый антидетонатор взамен этиловой жидкости.

<sup>4</sup>Топлива, смазочные материалы, технические жидкости. Ассортимент и применение: справочник / И.Г. Анисимов, К.М. Бадыштова, С.А. Бнатов и др.; под ред. В.М. Школьников. Изд. 2-е, перераб. и доп. М., 1999. С. 29–34.

*Автомобильные бензины.* ГОСТ 2084-77 предусматривает пять марок автобензинов: А-72, А-76, АИ-91, АИ-93 и АИ-95. Для первых двух марок цифры указывают октановые числа, определяемые по моторному методу, для последних – по исследовательскому (буква «И» в маркировке). Бензины марок А-80 и А-96 вырабатываются по ТУ 38.001165-97 и предназначены для поставки на экспорт. Бензин А-98 производится по ТУ 38.401-58-122-95 и ТУ 38.401-58-127-95. При производстве бензинов АИ-95 и АИ-98 использование свинцовосодержащих антидетонаторов не допускается.

Все бензины, выпускаемые по техническим условиям, должны соответствовать ГОСТ Р 51313-99 «Бензины автомобильные. Общие технические требования». Соответствие бензинов, выпускаемых по техническим условиям, требованиям данного стандарта проверяется при их сертификации, которая является обязательной. Максимальное количество свинца в неэтилированных бензинах не более 0,01 г/дм<sup>3</sup>. Этот показатель в ТН ВЭД служит одним из критериев кодирования товаров.

Большинство марок бензина вырабатываются летнего и зимнего вида (последние с более высокими характеристиками испаряемости).

Органолептической характеристикой бензинов является их цвет. Так, цвет бензина марки А-76 – желтый, АИ-93 – оранжево-красный, АИ-95 – бесцветный, АИ-98 – синий.

*Авиационные бензины.* Основными марками авиационных бензинов являются Б-91/115 и Б-95/130: числитель означает октановое число по моторному методу, знаменатель – сортность «на богатой смеси». Авиационные бензины выпускают в этилированном виде с содержанием тетраэтилсвинца не более 3,1 г/кг и 2,5 г/кг для бензинов Б-95/130 и Б-91/115, соответственно.

Как и все топлива, авиационные бензины окрашены: Б-91/115 и Б-92 – в зеленый цвет, Б-95/130 – в желтый, Б-100/130 – в голубой<sup>5</sup>.

*Реактивные топлива* (авиационные керосины) предназначены для использования в самолетах с турбовинтовыми двигателями. В основном применяют реактивные топлива двух видов: ТС-1 (высшего и первого сортов) и РТ (высшей категории качества). Топливо РТ полностью соответствует требованиям, предъявляемым на международном уровне. Для сверхзвуковой авиации предназначены реактивные топлива марок Т-6 и Т-8В.

*Дизельное топливо* предназначается для быстроходных дизельных и газотурбинных двигателей автомобильной и судовой техники.

Промышленностью вырабатывается дизельное топливо по ГОСТ 305-82 трех марок:

Л – летнее, применяемое при температурах окружающего воздуха 0°С и выше;

З – зимнее, применяемое при температурах до –20°С;

А – арктическое, температура применения которого до –50°С.

<sup>5</sup> Таможенное оформление и контроль при экспортных поставках энергоносителей. Вып. 1. Нефть и продукты ее переработки как предмет российского экспорта / под ред. В.П. Лазаренко. М., 1996. С. 31–33.

Содержание серы в дизельном топливе марки Л не превышает 0,2 %, марки З – 0,5 %, марки А – 0,4 %. Дизельное топливо, поставляемое на экспорт, содержит серы не более 0,2 %. В соответствии с ГОСТ 305-82 принято следующее условное обозначение дизельного топлива: летнее топливо заказывают с учетом содержания серы и температуры вспышки (Л-0,2-40), зимнее – с учетом содержания серы и температуры застывания (З-0,2-минус 35). По ТУ 38.101889-81 вырабатывают зимнее дизельное топливо на базе летнего дизельного топлива с температурой помутнения равной  $-5^{\circ}\text{C}$ . Добавка сотых долей присадки обеспечивает снижение предельной температуры фильтруемости до  $-15^{\circ}\text{C}$ , температуры застывания до  $-30^{\circ}\text{C}$  и позволяет использовать летнее дизельное топливо в зимний период времени при температуре до  $-15^{\circ}\text{C}$ .

*Котельное топливо (мазут)* используется в стационарных паровых котлах тепловых электростанций, судовых энергетических установках, промышленных печах. Мазут всех марок характеризуется повышенным содержанием золы, механических примесей, воды и серы. Вырабатывают его трех сортов, которые отличаются назначением и вязкостью (цифра указывает вязкость при  $50^{\circ}\text{C}$ ):

- топочные мазуты марок 40, 100;
- флотские мазуты марок Ф5, Ф12 имеют меньшую вязкость, зольность, меньшее содержание механических примесей и воды, и более низкую температуру застывания. Содержание серы в данных мазутах не должно превышать 0,6 %;
- для мартеновских печей МП – малосернистое, МПВА – высокоароматизированное, высокосернистое.

**Нефтяные масла** – высококипящие вязкие фракции нефти, очищенные от нежелательных примесей. Используются для обеспечения смазки в различных машинах и механизмах и для промышленных целей.

Нефтяные масла классифицируются:

- 1) *по способу выделения из нефти* (дистиллятные, остаточные, смешанные);
- 2) *по методу очистки* (выщелоченные, селективной очистки и т. д.);
- 3) *по области применения* (смазочные и прочие).

**Смазочные масла.** По назначению, ассортименту, типам и маркам смазочные масла являются самой многочисленной группой товарной продукции нефтеперерабатывающих и нефтехимических предприятий, что объясняется различными условиями работы разнообразных машин, механизмов и других устройств, для которых предназначен данный смазочный материал.

По происхождению все смазочные масла делят на нефтяные (или минеральные), синтетические и смешанные, содержащие в своем составе в разных соотношениях нефтяной и синтетический компоненты. Последнее обстоятельство имеет существенное значение при проведении таможенного кон-

троля: синтетические масла, многие виды смешанных масел не могут классифицироваться в товарной группе 27 ТН ВЭД. Им должен присваиваться другой код, в зависимости от химического состава синтетической основы (для синтетических масел) и от соотношения нефтяного и синтетического компонентов (для смешанных масел). Синтетические и смешанные масла, как правило, имеют значительно более высокую стоимость.

В зависимости от назначения нефтяные, синтетические и смешанные масла разделяют на следующие группы и подгруппы:

Группа	Подгруппа
Моторные	для двигателей внутреннего сгорания с воспламенением от искры
	для дизельных двигателей
	для авиационных двигателей, в т.ч.:
	- поршневых
	- турбореактивных
Трансмиссионные масла	- турбовинтовых
	- для вертолетов
	для механических передач
	для гидромеханических передач
	для гидростатических передач
Рабочие жидкости для гидравлических систем	редукторные масла
	осевые масла
	для летательных аппаратов, мобильной наземной и морской техники
	для гидротормозов и амортизаторов
	для гидроприводов и циркуляционных масляных систем машин и механизмов промпредприятий
Энергетические масла	турбинные
	электроизоляционные, в т.ч.:
	- трансформаторные
	- конденсаторные
	- кабельные и прочие
Индустриальные масла	компрессорные
	для холодильных машин
	общего назначения
	для легко и тяжело нагруженных узлов. Для прокатных станов
	цилиндровые
	приборные

Кроме указанных, выделяют также масла-теплоносители: вакуумные, консервационные, технологические масла, и др.

Каждая группа масел имеет свою классификацию и систему обозначений, которые в данной статье рассмотреть не предоставляется возможным



из-за ограниченности объема и которые в перспективе будут предоставлены в отдельном материале.

В случае затруднений, которые могут испытывать должностные лица таможенных органов при оценке достоверности заявленной таможенной стоимости и классификационного кода ТН ВЭД для смазочных масел, целесообразно шире использовать возможности таможенной экспертизы, как это предписано Таможенным кодексом РФ.

**Нефтяные растворители (нефрасы)** применяют в различных отраслях промышленности для растворения органических соединений. В зависимости от углеводородного состава растворителя нефрасы подразделяют на следующие группы: парафиновые (П), изопарафиновые (И), нафтеновые (Н), ароматические (А), смешанные (С).

В обозначение растворителя по ГОСТ 26377-84 входят следующие данные: сокращенное название *нефрас*, обозначение группы, номер подгруппы, пределы выкипания. Например: нефрас П1 – 63/75. Характеристики товара: пределы выкипания 63–75°C (за нижний предел принимают температуру начала кипения, за верхний – конечную температуру, установленную техническими требованиями на соответствующий продукт), содержание ароматических углеводородов от 0,1 до 0,5 %, основной углеводородный состав – парафиновые углеводороды нормального строения.

**Битумы** получают из тяжелых нефтяных остатков. Они представляют собой смесь высокомолекулярных углеводородов и смолисто-асфальтовых веществ. По назначению битумы делят на дорожные, кровельные и изоляционные.

**Нефтяной кокс** – пористая твердая масса от серого до черного цвета, полученная при коксовании, представляющая собой технический углерод нефтяного происхождения. Нефтяной кокс образуется при крекинге и пиролизе продуктов перегонки нефти. Классифицируют его в зависимости от размеров кусков, от исходного сырья и назначения.

**Газойль** – смесь углеводородов, представляющая собой фракции нефти, получаемые при атмосферной (температура кипения 180–360°C) или вакуумной (350–500°C) перегонке. Используется в качестве дизельного топлива, сырья для каталитического крекинга и гидрокрекинга.

### **Особенности отбора проб и образцов нефти и нефтепродуктов**

Как правило, досмотр нефтепродуктов сотрудниками таможенных органов осуществляется на танкерах. В случае выявления несоответствия декларируемого товара с его основными характеристиками сотрудник вправе произвести отбор проб для последующих экспертных исследований.

Для таможенных целей нефть отправляют на экспертизу в региональную Экспертно-криминалистическую лабораторию. Порядок взятия проб и образцов нефтепродуктов для экспертных исследований имеет ряд особенностей, обусловленных физико-химическими свойствами нефти.

Согласно требованиям ГОСТ 2517-85 «Нефть и нефтепродукты. Методы отбора проб» для отбора проб нефтепродуктов необходимо использовать специальные пробоотборники, позволяющие проводить герметичный отбор проб и обеспечивающие сохранность качества проб. Перед отбором пробы из резервуара нефть или нефтепродукт должны отстаиваться не менее 2 часов, после чего из него удаляют отстой воды и загрязнений. Точечные пробы нефти и нефтепродуктов из резервуара, нефтеналивного танка отбирают с трех уровней: верхнего – на расстоянии 250 мм ниже поверхности нефти, среднего – с середины высоты столба нефти и нижнего – на 250 мм выше днища резервуара. Для проведения исследований предоставляется три пробы – аналитическая, контрольная и арбитражная (не менее 500 мл каждая).

Объединенную пробу нефтепродукта составляют смешением точечных проб всех уровней в соотношении 1:3:1. Объединенную пробу для судна составляют смешением объединенных проб из отдельных танков, пропорционально объему продукта в каждом танке. Отбор проб из железнодорожных или автомобильных цистерн отбирают пробоотборником с уровня, расположенного на высоте 0,33 диаметра цистерны от нижней внутренней образующей.

Таким образом, механизм отбора проб нефтепродуктов для исследований включает следующие этапы:

- измеряют уровень нефти или нефтепродукта;
- рассчитывают уровни отбора точечных проб;
- опускают закрытый пробоотборник до заданного уровня так, чтобы отверстие, через которое проходит его заполнение, находилось на этом уровне;
- открывают крышку или пробку, заполняют пробоотборник и поднимают его.

Немаловажным условием является использование стеклянных бутылок для упаковки и хранения проб нефтепродуктов. Бутылку заполняют не более чем на 90 % вместимости и герметично укупоривают пробками или винтовыми крышками, горловину обертывают плотным материалом, обвязывают бечевкой, концы которой опечатывают. Согласно требованиям международного стандарта ASTM Д 4057-81 пластиковые бутылки, изготовленные из неокрашенного линейного полиэтилена, можно использовать для транспортировки и хранения газойля, дизельного топлива и смазочного масла. Их не следует использовать для бензина, реактивного топлива, керосина, сырой нефти, уайт-спирита. Ни при каких обстоятельствах нельзя применять посуду из нелинейного полиэтилена для упаковки и хранения проб жидких углеводородов, чтобы избежать загрязнения пробы или порчи бутылки для пробы.

Объединенную пробу нефти или нефтепродукта делят на две равные части. Одну часть отправляют на исследование, другую – хранят на случай разногласий при оценке качества нефти или нефтепродукта.

Н.А. БЕЛЯЕВА

### **Формирование таможенных учреждений в Забайкалье после отмены порто-франко**

Становление и развития таможенной службы в Забайкалье – неотъемлемая часть хозяйственного освоения российского Дальнего Востока. Появление здесь первых таможенных учреждений относится к первой четверти XVIII в., когда, после подписания Бурейского и Кяхтинского договоров с Китаем, в развитии двусторонней торговли появилось новое направление – приграничная торговля. Центром ее стала Кяхта, где в 1728 г. была основана первая на границе с Поднебесной таможня.

Таможенное регулирование Кяхтинского торгового дела занимало особое место в российском таможенном законодательстве. Главным товаром, ввозившимся через Кяхту в Россию и дававшим наибольший объем пошлин, был чай. Кяхтинское купечество специализировалось на чайной торговле, а Гостиный двор в Кяхте стал местом таможенного оформления чаев. Порядок работы Кяхтинской таможни регулировался особыми статьями российского таможенного устава, а сама она была самой крупной таможней на азиатских границах империи – в 1821 г. в ее штате насчитывалось 218 человек.

Успехи морской торговли с Китаем во многом предопределили упадок Кяхтинского торгового дела. Высочайше утвержденным 3 апреля 1862 г. Положением об устройстве таможенной части и таможенного управления в Восточной Сибири Кяхтинская таможня была упразднена. Функции главной таможни региона перешли к вновь учреждаемой таможне в Иркутске, в районе которой была создана таможенная линия – по сути, первый таможенный заслон на пути движения иностранных товаров, беспошлинно ввозимых в объявленные порто-франко Владивосток и Николаевск-на-Амуре.

С этого момента развитие самого Забайкалья и таможенных учреждений на его территории самым непосредственным образом связано с историей Приамурского края – Забайкальская область Восточно-Сибирского генерал-губернаторства вошла в состав образованного в 1884 г. Приамурского генерал-губернаторства.

Развитие таможенной службы на территории Забайкалья связано с реализацией долговременных правительственных программ и, прежде всего, с железнодорожным строительством. Завершение строительства Великой Сибирской магистрали и Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) предопределило судьбу приамурского порто-франко. Но еще до его отмены правительство изучило состояние охраны границы и выработало принципиальные основы строительства таможенных учреждений. Учитывая специфику торговых отношений с Китаем – беспошлинный ввоз китайских товаров за исключением чая, пошлина с которого носила фискальный характер; ханшина (хлебной китайской водки) и опиума, которые были запрещены к ввозу; наличие вдоль границы на всем ее протяжении 50-верстной полосы беспошлинной торговли, – правительство отказалось от первоначальной идеи установить по границе с Китаем сеть таможенных учреждений и ограничилось их созданием в главных торговых центрах и транспортных узлах. Такими центрами были порты Владивосток, Николаевск-на-Амуре и г. Сретенск, где доставлявшиеся по Амуру товары должны были перегружаться в железнодорожные вагоны, а также уже упоминавшаяся Кяхта, через которую товары (с преобладанием среди них чая) доставлялись из Китая сухопутными трактами. Именно в этих четырех населенных пунктах в июне 1899 г. появились первые таможенные чины.

Главной функцией создававшегося на период до открытия таможен в Кяхте и Сретенске временного таможенного надзора был контроль за передвижением чайных грузов, идущих в Иркутский район, а также досмотр и очистка пошлиной байхового и плиточного чаев, предназначенных для местного потребления в Амурской и Забайкальской областях. Возлагалась на него и ранее выполняемая контролерами акцизного ведомства обязанность пресечения незаконного ввоза в Забайкалье иностранных товаров, аналоги которых в России облагались акцизом, в первую очередь – спиртных напитков. Напомним, что еще с 1882 г. должностным лицам акцизного управления Восточной Сибири вменялось в обязанность осматривать приходящие в Сретенск по Амуру суда, а также прибывающие из Китая в Кяхту караваны с товарами, чтобы удостовериться в отсутствии запрещенных к привозу или ввезенных без уплаты пошлины напитков<sup>1</sup>. Впоследствии этот порядок был зафиксирован как норма в статьях 1425–1428 Устава таможенного (1892 г.).

Временный характер надзора отразился и на решении кадровой проблемы – он укомплектовывался чиновниками и досмотрщиками Иркутской таможни. В сентябре 1899 г. в Кяхте работали член Иркутской таможни Рейнгартен и помощник пакгаузного надзирателя Яковенко, а в Сретенске – член таможни Троицкий и помощник пакгаузного надзирателя Иванов. Их обязанности определяли особые правила, утвержденные министром финансов 4 июля 1899 г.<sup>2</sup>

Опыт работы временного таможенного надзора подтвердил целесообразность открытия в Приамурье и Забайкалье полноправных таможенных

<sup>1</sup> Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). Собр. 3-е. Т. 2. № 844.

<sup>2</sup> Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 29. Оп. 1. Д. 348. Л. 110–111.

учреждений. 15 мая 1900 г. в Кяхте и Сретенске были учреждены таможенные 1-го класса 2-го разряда. Одновременно министру финансов предоставлялись большие полномочия в части открытия в Сибири и Приамурском крае новых таможенных учреждений (за исключением главных складочных и 1-го класса таможен), определения их штатов и дислокации<sup>3</sup>. Деятельность первых таможенных учреждений, как и деятельность временного таможенного надзора, регулировалась особыми правилами, утвержденными министром финансов спустя год с момента учреждения первых забайкальских таможен – 20 января 1901 г. Правила устанавливали порядок прохождения через таможенные все тех же «чаев», доставляемых из Китая традиционным сухим путем в Кяхту и приобретающим все большую популярность новым смешанным путем из Николаевска по Амуру до Сретенска, затем по железной дороге в Иркутскую таможню и далее<sup>4</sup>.

Пограничное положение Забайкальской области наложило отпечаток на процесс формирования таможенной системы на этой территории. В январе 1902 г. было принято решение об открытии первого таможенного учреждения в полосе отчуждения КВЖД – таможенной заставы на конечной станции КВЖД в пос. Маньчжурия. Первым управляющим Маньчжурской заставой стал Станислав Николаевич Хмелевский. Выпускник юридического факультета Санкт-Петербургского университета к моменту назначения на должность управляющего заставой имел за плечами солидный послужной список и знание специфических условий Приамурского края. И хотя в таможенном ведомстве 40-летний чиновник служил с 1894 г., его служба проходила в крупнейших таможнях – Санкт-Петербургской портовой, сухопутной Ревельской и в таможенном надзоре Владивостока.

В августе 1901 г., еще до утверждения таможенной заставы, С.Н. Хмелевский был направлен на ст. Маньчжурия. На его плечи легла основная работа по подготовке к открытию нового таможенного учреждения. О том, что этот процесс не был простым, свидетельствует сохранившаяся в архивах подготовленная С.Н. Хмелевским в мае 1902 г. инструкция для досмотрщиков Маньчжурской таможенной заставы. Приведем некоторые выдержки из этого любопытного документа.

«§ 1. Досмотрщики обязаны являться на службу в форменной одежде и в назначенное время, быть в трезвом виде и без разрешения не отлучаться.

§ 2. Как к присутствующим, так и к чиновникам таможни относиться вежливо и почтительно и исполнять все их служебные приказания...

§ 3. С провозителями, купцами, пассажирами и вообще с публикою обращаться вежливо, не входить в пререкания и не делать никому напрасных затруднений или остановок; в случае же недоразумений докладывать немедленно таможенному чиновнику, в распоряжение которого командированы.

§ 4. Ни в коем случае не требовать и не принимать никаких подарков по службе ни деньгами, ни вещами, ничем иным.

<sup>3</sup> ПСЗРИ. Собр. 3-е. Т. 20. № 18615.

<sup>4</sup> Государственный архив Читинской области (ГАЧО). Ф. 42. Оп. 1. Д. 5. Л. 13–17-а.

§ 5. При денежных кладовых, пакгаузах, погребах и других местах складки и погрузки или выгрузки товаров не ходить с огнем без особого разрешения начальства и не курить табак, равно запрещать это и другим лицам.

§ 6. Вверяемые по службе таможенные штемпеля, прессы, печати, замки, ключи и прочие подобные вещи, а также документы ни в коем случае не передавать посторонним лицам.

§ 7. Амуницию и обмундирование, отпускаемые от казны, употреблять и содержать в исправности.

§ 8. Заботиться о чистоте помещений таможенных пакгаузов и таможенного двора и всех казенных вещей, кому что поручено будет для надзора»<sup>5</sup>.

Как видим, управляющему приходилось разъяснять таможенным дозорщикам не только суть их обязанностей, но и самые элементарные нормы поведения.

Вопрос о преобразовании Маньчжурской таможенной заставы в таможню решился далеко не просто. Еще в феврале 1902 г. Читинская городская дума высказалась в пользу учреждения таможни в г. Чита, которая казалась предпочтительнее ст. Маньчжурия, где отсутствовали российские финансовые учреждения, склады, и, кроме того, существовала постоянная угроза нападения хунхузов. Городская дума выразила готовность «уступить» таможенному ведомству земельные участки для устройства таможни, в т. ч. и ее складочных помещений. Мнение городского самоуправления поддержали военный губернатор Забайкальской области и Приамурский генерал-губернатор<sup>6</sup>. Ходатайство читинского купечества поступило в Министерство финансов в марте 1902 г., но не нашло там поддержки. 22 мая того же года министр финансов С.Ю. Витте одобрил точку зрения департамента таможенных сборов: «Учреждение ныне же означенной внутренней таможни признано было мною преждевременным, как не вызывающееся действительными нуждами торговли»<sup>7</sup>.

В июне 1902 г., спустя три месяца с момента фактического открытия, Маньчжурская таможенная застава была преобразована в таможню 1-го класса. Находившаяся на конечной станции КВЖД Маньчжурская таможня вплоть до середины 20-х годов оставалась одной из основных российских таможен в регионе. Разместившаяся в 18 верстах от границы, в полосе отчуждения КВЖД, она осуществляла таможенные обрядности над поездами и грузами, следовавшими по КВЖД в Забайкалье. Важнейшим направлением ее деятельности, как и деятельности всех таможенных учреждений Забайкалья и Приамурья, была борьба с контрабандой.

О масштабах контрабанды в районе Маньчжурской таможни можно судить по сохранившимся в архивах документам. Один из первых отчетов о деятельности Маньчжурской таможни сохранился в фонде Канцелярии Приамурского генерал-губернатора Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ). Согласно ему, за период

<sup>5</sup> ГАЧО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2. Л. 145–147.

<sup>6</sup> ГАИО. Ф. 29. Оп. 1. Д. 348. Л. 136–139.

<sup>7</sup> Там же. Л. 147.



с 12 ноября 1902 г. по 1 января 1903 г. Маньчжурской таможней было произведено 41 задержание контрабанды, в результате задержано товаров на сумму 572 руб. На первом месте находились запрещенный к беспощлинному ввозу в империю чай и полностью запрещенный к ввозу в Россию опиум<sup>8</sup>.

Весной и летом 1902 г. вдоль всей сухопутной границы с Китаем (в Монголии и Маньчжурии) были открыты таможенные учреждения. Одновременно были внесены изменения в структуру таможенного управления в Сибирь<sup>9</sup>. Территория Приамурского края, в состав которого входила, напомним, в том числе и Забайкальская область, была поделена на три таможенных района во главе с ревизорами: Забайкальский – с местопребыванием ревизора в Чите, Амурско-Приморский – с центром в Хабаровске, и Заамурский, управление которого размещалось во Владивостоке. К Забайкальскому таможенному району были отнесены таможенные учреждения от Иркутска до устья р. Шилка: Иркутская складочная, Кяхтинская и Сретенская 1-го класса таможни, а также Байкальская, Хилкотойская и Акшинская таможенные заставы<sup>10</sup>. Заамурский же район имел особый статус. Во главе его находился окружной таможенный инспектор с правами начальника таможенного округа. В состав Заамурского района вошли все учреждения на территории Южно-Уссурийского края, а также в полосе отчуждения КВЖД и в приграничном с Маньчжурией районе Забайкальской области – Маньчжурская таможня, Борзянская, Акшинская и Абагатуевская таможенные заставы<sup>11</sup>.

Интенсивное «таможенное строительство» было прервано начавшейся Русско-японской войной. Восстановление с 1 мая 1904 г. порто-франко, как временной меры, внесло некоторые коррективы в деятельность дальневосточных таможенных учреждений, но в большей степени на их работу повлияли условия войны. Открытие военных действий сопровождалось призывом на военную службу таможенных чиновников и досмотрщиков. Это общероссийское мероприятие буквально парализовало работу таможенных учреждений.

Приведем только один пример. В январе 1905 г. управляющий Сретенской таможней сообщал в финансовое управление наместника: «Охрана кассы и значительного количества чаев, оставшихся на складах, вызывает необходимость иметь испытанных досмотрщиков. Между тем, таковые от призыва не освобождены. Кроме того, замена их новыми почти невозможна, местное население казачье мобилизовано, пришлое тоже призывается в запасные нижние чины»<sup>12</sup>. Впрочем, несмотря на неурядицы, таможенные учреждения Забайкалья сохранили свою работоспособность.

<sup>8</sup> Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. 702. Оп. 2. Д. 438. Л. 190–190 об.

<sup>9</sup> См.: Из истории таможенной службы России на Дальнем Востоке. Документы и материалы. 1899–1925 гг. Владивосток, 1999. С. 20.

<sup>10</sup> ГАЧО. Ф. 107. Оп. 1. Д. Л. 280–281.

<sup>11</sup> Список личного состава Министерства финансов на 1906 год. СПб., 1906. Стлб. 466–472.

<sup>12</sup> ГАЧО. Ф. 42. Оп. 1. Д. 17. Л. 15.



Сложившаяся в первые годы столетия система таможенных учреждений сохранилась вплоть до окончательной отмены порто-франко<sup>13</sup>.

Дислокация и структура таможенных учреждений после отмены порто-франко определялась законом от 2 мая 1909 г. «Об организации таможенного надзора в Приамурском генерал-губернаторстве и в Забайкальской и Якутской областях и Иркутской губернии Иркутского генерал-губернаторства». В соответствии с Законом, на территории Приамурского генерал-губернаторства и Забайкальской области Иркутского генерал-губернаторства, в состав которого область была передана в 1906 г., был образован Приамурский таможенный округ<sup>14</sup>. На обеспечение перестройки таможенной службы дополнительно к смете расходов выделялись значительные средства – более 616 тыс. руб. В составе вновь образованного таможенного округа на территории Забайкалья действовало 2 таможни 1-го класса (Маньчжурская и Сретенская), одна таможня 2-го класса (Кяхтинская, преобразованная из таможни 1-го класса согласно тому же Закону от 2 мая 1909 г.), 7 таможенных застав, 20 таможенных постов на границе с Монголией и Маньчжурией<sup>15</sup>. О материальном обеспечении таможенных служащих говорят приведенные в архивных документах сведения о жаловании таможенных чиновников и досмотрщиков. Самым высоким было материальное обеспечение начальника таможенного округа, денежное содержание которого, без учета сумм на разъезды, составляло 8 тыс. руб. в год, 5 250 руб. составляло жалование управляющего таможней 1-го класса, 3 600 – управляющего таможней 2-го класса, 1 950 руб. в год получали управляющие таможенными заставами и надзиратели таможенных постов. Максимальное жалование досмотрщика (вольнонаемного служащего таможни) 1-го разряда в таможенных учреждениях Приамурского края было значительно скромнее – 47 руб. в месяц<sup>16</sup>.

Создание Приамурского таможенного округа окончательно вводило в Приамурье и Забайкалье общероссийскую систему управления таможенным делом. Теперь таможенные учреждения действовали на основе Таможенного устава и Общего тарифа по европейской торговле. Однако специфические условия региона наложили отпечаток и на их деятельность. Так, таможенные заставы Приамурского таможенного округа, в т. ч. и дислоцирующиеся на территории Забайкалья, были наделены правами таможен 3-го класса по пропуску товаров, а таможенные посты, создававшиеся для предотвращения контрабанды, выполняли более широкие функции охраны границ. В фондах Маньчжурской, Сретенской и Кяхтинской таможен Государственного архива Читинской области сохранились циркуляры, адресованные конкретным таможням, таможенным заставам и таможенным постам: инструкции и правила, регламентирующие их деятельность на территории

<sup>13</sup> Порто-франко в Приамурском крае и Забайкальской области было отменено Законом от 16 января 1909 г., который был введен в действие с 1 марта того же года.

<sup>14</sup> Сборник узаконений и распоряжений по таможенной части в Приамурском крае и Восточной Сибири по 1 января 1912 г. СПб., 1912. С. 3–5.

<sup>15</sup> Там же. С. 9–17.

<sup>16</sup> Сборник узаконений и циркуляров по таможенной части за 1909 г. СПб., 1910. С. XVI.

Забайкалья. Именно эти документы дают представление о специфике применения на окраине страны общих норм таможенного законодательства, процедур таможенного оформления и контроля.

Одним из наиболее важных направлений в деятельности таможенных учреждений Приамурского таможенного округа оставалась борьба с контрабандой. В соответствии с инструкцией таможенным постам Забайкальской, Амурской и Приморской областей, утвержденной министром финансов 18 февраля 1910 г., к контрабанде относились: «а) иностранные (некитайские) пошлинные товары, а также русские товары, допускаемые к вывозу за границу с возвратом таможенных пошлин или акциза, – в тех случаях, когда те и другие провозятся из-за границы мимо таможенных постов или хотя и через таковые, но с сокрытием от таможенного контроля; б) китайские пошлинные товары, водворяемые мимо таможенных постов или с сокрытием от таможенного контроля за пределы 50-верстной полосы, и в) запрещенные к ввозу и вывозу товары, провозимые из-за границы или за границу мимо таможенных постов или с сокрытием от таможенного контроля». При этом к ввозу в империю были запрещены привозимые из Китая хлебное вино и водка, опиум, а также все товары, запрещенные общим таможенным тарифом вообще к привозу в Россию. Вывозить же в Китай запрещалось порох, артиллерийские снаряды, пушки, ружья, винтовки, пистолеты и всякое огнестрельное оружие, военные снаряды, припасы, соль, опиум и другие товары, запрещенные к вывозу таможенным тарифом по европейской торговле, а ввоз в Китай селитры, серы и свинца допускался по особым разрешениям «китайского начальства»<sup>17</sup>.

Главным контрабандным товаром, в огромных количествах ввозившимся из Маньчжурии в Забайкалье после отмены порто-франко, стал алкоголь. Теперь речь шла не о запрещенном «к привозу» китайском ханшине. Основными поставщиками контрабандной продукции стали русские спиртовые заводы, расположенные в полосе отчуждения КВЖД. Вывозимый согласно установленному порядку в Маньчжурию с возвратом акциза, разбавленный там до привычных российскому потребителю 40°-ный отечественный спирт возвращался обратно в Россию контрабандным путем. По свидетельству чинов Забайкальского акцизного надзора, в 1911 г. Маньчжурской таможней, таможенными заставами, постами и акцизными контролерами в районе ее деятельности было задержано более 3,1 тыс. ведер спирта крепостью 40°. Это была лишь малая толика гигантского контрабандного промысла. Судите сами – за тот же период на ст. Маньчжурия из Хайлара было ввезено около 131 тыс. ведер спирта<sup>18</sup>. Понятно, что население пос. Маньчжурия, численностью около тысячи человек, не могло потребить такое количество. Не вызывает сомнения, что спирт предназначался для ввоза в села и на приисковые поселки Забайкалья.

<sup>17</sup> Сборник узаконений и распоряжений по таможенной части в Приамурском крае и Восточной Сибири. С. 27–32, 93–96.

<sup>18</sup> ГАЧО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 92. Л. 246.

Архивные документы сохранили для нас вопиющие свидетельства алкоголизации приграничного населения Забайкалья. В январе 1913 г. военный губернатор Забайкальской области направил начальнику Приамурского таможенного округа копию записки старожилов Забайкалья о положении приграничного населения Забайкалья. «Все пограничное население, – говорилось в ней, – от дешевизны вина мужчины и женщины в большинстве спились окончательно; хозяйства расстроились и земледелие сократилось донельзя, у многих жителей не осталось ни одной рогатой скотины»<sup>19</sup>.

Несмотря на принимаемые меры – введение конных акцизных контролеров, направление в Забайкалье для охраны границы конных сотен Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи – справиться с ситуацией до начала Первой мировой войны так и не удалось. Контрабанда оставалась одним из атрибутов повседневной жизни приграничного населения Забайкалья.

В мае 1912 г. в стране была проведена реформа местного таможенного управления. Главной ее задачей стало повышение эффективности работы таможенных органов в условиях промышленного подъема через расширение их оперативной самостоятельности в отношении таможенного оформления. Инициаторы реформы считали, что именно самостоятельность, прежде всего, таможен 1-го класса будет способствовать улучшению борьбы с контрабандой и нарушениями таможенных правил.

В ходе реформы были упразднены таможенные округа. Таможни 1-го класса теперь находились в непосредственном подчинении Департамента таможенных сборов, остальные таможенные учреждения (таможни 2-го и 3-го классов, таможенные заставы и таможенные посты) вошли в состав вновь образованных таможенных участков во главе с участковыми таможенными инспекторами. Всего в стране было создано 11 таможенных участков, среди них – Читинский, Хабаровский и Владивостокский. Инспектору Читинского таможенного участка в ревизионном отношении подчинялась теперь и Маньчжурская таможня. На эту должность был назначен опытный таможенный чиновник Александр Валерьянович Волынцевич-Сидорович, занимавший должности управляющего Владивостокской (1902–1907 гг.) и Иркутской (1907–1912 гг.) таможнями. Отметим, что некоторые подразделения управления Читинского таможенного участка выполняли свои функции и за его пределами. В частности, летом 1914 г. архитектор Читинского таможенного участка Г. Казеев обследовал таможенные учреждения Хабаровского таможенного участка и принял участие в составлении строительной программы специально Благовещенской таможни<sup>20</sup>.

Участковая структура управления таможенными учреждениями пережила создавшую ее таможенную систему. Как наиболее эффективная, она была сохранена в системе таможенного управления правительства адмирала Колчака, Дальневосточной республики и сохранилась в системе советских таможенных органов вплоть до 1925 г.

<sup>19</sup> Там же. Ф. 78. Оп. 2. Д. 4. Л. 55.

<sup>20</sup> См.: Таможня на Тихом океане. Документы и материалы. Вып. 2. Хабаровская таможня. Владивосток, 2004. С. 33–35.

### **Российское золото в Китай не ушло**

18 июня 2007 г., при осуществлении процедуры таможенного оформления и таможенного контроля физических лиц на выезд из России, в зале таможенного оформления физических лиц пункта пропуска «Амурзет» Амурзетского таможенного поста Биробиджанской таможни при внешнем обследовании ручным металлодетектором гражданина КНР произошло срабатывание прибора. На предложение таможенного инспектора предъявить сокрытые металлические предметы гражданин КНР, из нижнего белья, надетого на нем, достал металлическую банку, в которой был обнаружен металлический песок характерного желтого цвета.

Обнаруженное вещество было исследовано сертифицированным прибором, предназначенным для определения содержания химических элементов, и в результате было установлено, что изъятое вещество содержит золото (80,82 %) и серебро (19,18 %). При этом общий вес золотосодержащего вещества составил 1 303 грамма.

Золотой песок был сокрыт от таможенного контроля при его перемещении через таможенную границу России. Как пояснил гражданин КНР, обнаруженное у него золото ему передал знакомый для перевозки в КНР родственникам. Учитывая ценовые характеристики, установившиеся на золото, в т. ч. и на промышленное

(необработанное) золото, и принимая во внимание количественные характеристики, следует сделать утвердительный вывод о том, что ориентировочная стоимость обнаруженных незаконно перемещенных товаров значительно превышает крупный размер (250 000 рублей), установленный ст. 188 УК РФ.

Кроме этого, при перемещении через таможенную границу России золота требуется предоставление таможенному органу лицензии, выданной Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации.

Изложенные обстоятельства указывают на наличие в действиях гражданина КНР признаков преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 188 УК РФ – перемещение через таможенную границу Российской Федерации стратегически важных сырьевых товаров, в отношении которых установлены специальные правила перемещения через таможенную границу Российской Федерации, если это деяние совершено с сокрытием от таможенного контроля.

В настоящее время по данному факту Биробиджанской таможней возбуждено уголовное дело ч. 1 ст. 188 УК РФ. По делу ведутся необходимые следственные процессуальные действия, направленные на изобличение преступных действий гражданина КНР.

*Е. Вербицкая*

## **Задержаны 3 контейнера с контрабандой лекарств, БАДов и других товаров**

Крупнейшую за последние несколько лет контрабандную партию лекарственных средств и биоактивных добавок задержали 29 июня 2007 г. владивостокские таможенники.

Три контейнера – два 40-футовых и один 20-футовый – прибыли во Владивосток из Пусана (Южная Корея). По документам, которые были представлены в Первомайский таможенный пост Владивостокской таможни для таможенного оформления, в контейнерах находились чипсы. Но при проведении таможенного контроля должностные лица отдела таможенного досмотра Первомайского таможенного поста обнаружили, что указанные в таможенной декларации коробки с чипсами составляют всего лишь несколько начальных рядов. За ними в контейнерах были найдены незадекларированные в установленном таможенным законодательством порядке лекарственные средства и биоактивные добавки (БАД), а также товары народного потребления (одежда, обувь), запчасти (предположительно для судового оборудования), цифровые ресиверы для спутниковых антенн, заготовки для производства обуви (предположительно кожаные) и другие товары. Стоимость незадекларированных товаров существенно превышает 250 тыс. рублей, что подпадает особо крупным размером и попадает под действие уголовно-правового законодательства.

Кроме прочего, задержанные лекарственные средства и БАДы, не найдя их таможенники, представляли бы реальную угрозу жизни и здоровью российских потребителей, поскольку не подвергались санитарно-эпидемиологическому контролю и, не исключено, что фальсифицированы. В настоящее время ведется проверка всех обстоятельств.

*Пресс-служба ДВТУ*

## **Встреча с японской делегацией**

19 сентября 2007 г. состоялось рабочее совещание сотрудников Дальневосточной оперативной таможни и отряда по борьбе с международной организованной преступностью Управления безопасности на море Японии. Темой совещания было обсуждение вопросов по обмену информацией о незаконном обороте наркотиков, оружия и выявлении лиц, причастных к контрабанде.

Такие встречи с 2002 г. проводятся два-три раза в год, на них обсуждаются проблемные вопросы, планируются совместные мероприятия и подводятся итоги работы. Благодаря подобным рабочим встречам на территории России и Японии выявляются каналы и лица, причастные к незаконному обороту наркотиков и оружия. В результате этого стало возможным проводить совместные операции с правоохранными органами Японии по пресечению контрабанды наркотиков.

В ходе этой работы было обнаружено и изъято 84 кг наркотических средств, привлечено к уголовной ответственности и осуждено 14 человек. Полученные результаты убедительно свидетельствуют о том, что поставить надежный заслон контрабанде наркотиков и оружия возможно, но только при тесном взаимодействии правоохранительных органов Дальневосточного региона и соседних стран.

*С. Щедрин,  
пресс-секретарь ДВОТ*

## **Контрафактный товар как угроза здоровью россиян**

На таможенные органы Российской Федерации возложена важная задача – защита потребительского рынка от контрафактной продукции. Хотя оборот контрафактных товаров еще имеет место, таможенники прилагают все усилия для повышения эффективности борьбы с правонарушениями в сфере интеллектуальной собственности. Ведь контрафакт – это не только замещение оригинальной продукции и уклонение от уплаты налогов, но в первую очередь – угроза здоровью потребителей.

Уссурийские таможенники за первую половину августа 2007 г. произвели задержание товаров, имеющих явные признаки контрафактных, в количестве около 40 тысяч единиц.

Так, на таможенном посту ДАПП «Полтавка» при таможенном досмотре товаров, ввозимых из Китая, был

обнаружен недекларированный по установленной форме товар, среди которого находилась парфюмерная продукция всемирно известных иностранных брендов, являющихся объектами интеллектуальной собственности: «Lacoste» – 11 шт., «Burberry» – 6 шт., «Sport Fever-Adidas» – 12 шт., «Sexy & Elegant» – 12 шт., «Lancome» – 5 шт., «Calvin Klain» – 6 шт., «Pafum D'or» – 4 шт., «Gucci» – 8 шт., «Miss Dior Cherie/Dior» – 5 шт., «Kenzo» – 22 шт. Вся продукция обладала признаками контрафактного товара.

На Лесозаводском таможенном посту участник внешнеэкономической деятельности сообщил в ГТД недостоверные сведения о наименовании вывозимого из Китая груза, его весе и количестве грузовых мест. Он пытался незаконно ввезти 12,6 тонн товара народного потребления 16 наименований, в т. ч. товар с признаками контрафактного: мужские джинсы торговой марки «Wrangler» – 334 шт. и женские ветровки «Columbia» – 73 шт.

Сотрудники таможенного поста ДАПП «Турий Рог» при таможенном контроле импортных товаров из Китая выявили почти 25 тонн товаров народного потребления, которые не были указаны в товаротранспортных документах. В их числе и товары с признаками контрафактности: калькуляторы «Citizen» – 213 шт. и «Casio» – 384 шт., крем для лица «Lancome» – 8 748 шт., карандаш для век «Dior» – 1 750 шт., шины автомобильные «BFGoodrich» – 14 шт.

Должностные лица Уссурийского таможенного поста при осуществлении таможенного досмотра обнаружили



крупную партию товара, незаконно перемещаемого через таможенную границу России из Поднебесной. Здесь также оказался товар с признаками контрафактного: мужские носки с надписью «Карра» (27 468 пар) и женские колготки «Omsa» (528 шт.).

Перечисленные торговые марки внесены в Государственный реестр объектов интеллектуальной собственности Российской Федерации, а некоторые из них («Lacoste», «Columbia», «Adidas», «Kenzo») зарегистрированы и в Реестре ФТС России. Перемещая такие товары через таможенную границу Российской Федерации, импортеры должны иметь лицензионный договор, заключенный с правообладателем и разрешающий ввозить товар, маркированный товарными знаками, являющимися объектами интеллектуальной собственности. Лицензионный договор в обязательном порядке должен быть зарегистрирован в Роспатенте. Однако участники ВЭД таких документов таможенникам не представляли.

Все правообладатели товарных знаков либо их законные представители о данных фактах проинформированы. В отношении участников внешнеэкономической деятельности, которые совершили нарушения таможенных правил, составлены определения об административных правонарушениях. Весь товар задержан и помещен на соответствующие склады временного хранения.

Ведутся административные расследования.

*И. Яшина*

## **Пресечена контрабанда 120 тонн опасного для здоровья риса**

Первый случай контрабандного ввоза риса китайского производства зафиксирован хабаровскими таможенниками на международном грузовом пункте пропуска Хабаровский речной торговый порт.

7 июля в адрес одной из хабаровских фирм из КНР судном «Фуэрто-234» в 20 контейнерах прибыл груз. В товаросопроводительных документах значились арахис, гречневая крупа, пиво, плиты ДСП, плитка и т.п. Весь товар, как и полагается, до подачи документов и определения таможенного режима, был размещен на открытой площадке склада временного хранения.

Однако обычное таможенное оформление не последовало. Вероятно, прознав о дотошности хабаровских таможенников и тщательности проводимого ими досмотра, злоумышленники под покровом ночи и в лучших контрабандных традициях вывезли три контейнера за пределы порта. В результате четких действий оперативников ДВ УВДТ на транспорте уже на следующий день похищенные контейнеры были на месте. В отношении владельца СВХ, не обеспечившего сохранность товара, таможенники возбудили административное производство по ст. 16.9 КоАП РФ, влекущее штраф от 300 до 500 тыс. рублей.

Как впоследствии выяснилось, для подобных действий у правонарушителей были свои причины. В результате досмотра было выявлено,



что под 2–3 рядами мешков с гречневой крупой, находились мешки с рисом, который согласно распоряжениям Россельхознадзора и ФТС России запрещен к ввозу на российскую территорию, поскольку представляет реальную опасность для здоровья потребителей. Грузотправители об этом, конечно, знали и запаковали рис в 3 мешка с целью сокрытия маркировки товара.

В результате досмотра контейнеров обнаружено 120 тонн незаконно ввезенного риса. Стоимость данной товарной партии составила более 250 000 рублей, что вполне достаточно для возбуждения уголовного дела по ст. 188 УК «Контрабанда».

*Ю. Рожковский*

## **О системе анализа и управления рисками на американский лад**

20–24 августа 2007 г. на базе Владивостокского филиала Российской таможенной академии прошел организованный Дальневосточным таможенным управлением российско-американский семинар на тему «Система анализа и управления рисками при таможенном контроле», в котором приняли участие представители Таможенной и Пограничной службы США, Федеральной таможенной службы России, сотрудники посольства США в Российской Федерации и специалисты Дальневосточного и Сибирского таможенных управлений.

Состоявшийся семинар – часть проекта взаимодействия между Таможенной и Пограничной службой США и Федеральной таможенной службой России, цель которого – повышение эффективности работы таможенных органов и обеспечение безопасности границ. Проект осуществляется в рамках программы экспортного контроля и безопасности границ Государственного департамента США. Владивостокский семинар стал третьим по счету в России после семинаров в Москве и Ростове-на-Дону.

В России система управления рисками (СУР) применяется с 2005 г. при оптимальном использовании ресурсов таможенных органов. Суть ее состоит в том, что специальная программа рассчитывает вероятность совершения тем или иным участником экспортно-импортных операций действий, противоречащих таможенному законодательству, что позволяет уменьшить количество таможенных досмотров, не снижая при этом эффективности работы таможенных органов.

На семинаре делились своим опытом работы с системой риска американские специалисты *Майкл Чандарлис* и *Хосе Гонсалес*. Они познакомили российских коллег с особенностями структуры Таможенной и Пограничной службы США, правилами поступления на государственную службу США, практикой применения системы управления рисками, которая работает в США уже более 10 лет, и вместе с участниками семинара обсудили американский и российский подход к данной проблеме. В программе международного семинара, кроме лекций, были предусмотрены и практические



занятия, одно из которых прошло на территории Владивостокского морского торгового порта – американские таможенники продемонстрировали российским коллегам процедуру досмотра контейнера с товаром, предположительно входящим в группу риска.

По итогам учебы *М.Чандарлис* отметил хорошую подготовку участников семинара как гарантию максимально эффективного результата работы семинара. Тренерам было с чем сравнивать: они провели немало подобных тренингов в различных странах мира. Опытный таможенник *Х.Гонсалес* в своей лекции делал особый акцент на том, что важно выполнять работу в соответствии с задачами, которые ставит государство, проповедуя высокие нравственные позиции и высокий профессионализм. Для него это не пустые слова: в его практике был случай предложения взятки в размере миллиона долларов за нарушение таможенного законодательства США. Однако льготы и преимущества, как, впрочем, и тотальный финансовый контроль, которые гарантирует американским таможенникам государство, оказались

для него определяющими при выборе решения не в пользу взяткодателя.

Одинаковым для таможенников как Федеральной таможенной службы России, так и Таможенной и Пограничной службой США был и остается принцип – достижение максимальных достижений минимальным количеством сотрудников, при этом единство и чистота таможенных рядов – приоритетная задача дружественного ведомства США.

«Несомненная польза этого семинара, – заметил начальник ОТКиТО Камчатской таможни *Андрей Хлызов*, – в том, что он позволил не только обозначить типичные ситуации таможенного контроля с учетом системы СУР, узнать много полезного о таможенной службе США, но и поделиться своим опытом работы, который ничуть не менее важен». А доктор технических наук, профессор *Юрий Малышенко* отметил, что многие новаторские идеи зарубежных коллег давно и успешно применяются при обучении студентов Владивостокского филиала Российской таможенной академии.

В заключение семинара, на котором обучились 50 специалистов таможенных органов Сибири и Дальнего Востока, координатор программы, советник по экспортному контролю и безопасности границ Посольства Соединенных Штатов Америки *Рональд Гриффит* поблагодарил российских коллег за хорошую организацию этого международного семинара и отметил, что он в 3-й раз побывал на Дальнем Востоке и будет рад продолжению этого взаимно полезного сотрудничества.

*Л. Стрикаускас*

## Защита прав интеллектуальной собственности: российский и зарубежный опыт

26–27 сентября 2007 г. во Владивостокском филиале Российской таможенной академии прошел российско-германский семинар «Защита прав интеллектуальной собственности таможенными органами». В семинаре приняли участие сотрудники таможенных органов региона, представители Федеральной таможенной службы, Дальневосточного таможенного управления, специалисты Приморской Торгово-промышленной палаты, практикующие юристы и эксперты таможенной службы Германии.

По оценкам специалистов, ежегодные убытки России в виде недоплаченных налоговых и таможенных платежей в федеральный бюджет составляют сотни миллиардов рублей. Кроме того, распространение контрафактной продукции ставит под угрозу здоровье населения, наносит моральный вред потребителю и в конечном итоге негативно сказывается на авторитете государства на международной арене. Поэтому защита прав интеллектуальной собственности является одним из приоритетных направлений деятельности Федеральной таможенной службы.

Согласно статистике таможенных органов России наибольшее количество подделок выявляется в отношении одежды и обуви, на втором месте стоят продукты питания, на третьем – парфюмерия и косметика, алкогольная и табачная продукция.



Данный семинар состоялся в рамках программы «Двустороннее сотрудничество» между Российской Федерацией и Европейским союзом (партнером по проекту является таможенная служба Германии). Федеральная таможенная служба принимает участие в реализации проекта «Таможенный контроль товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, с использованием системы управления рисками». Этот международный проект, помимо вопросов, касающихся совершенствования законодательства и организационной структуры таможенных органов, предусматривает подготовку соответствующих таможенных кадров.

В течение двухдневного семинара представители Федеральной таможенной службы России рассказали о теории и практике защиты интеллектуальной собственности таможенными органами России. В свою очередь, зарубежные эксперты познакомили российских коллег с деятельностью Главного управления по защите прав интеллектуальной собственности Германии. Представитель центра Приморской торгово-промышленной палаты обозначил меры борьбы с контрафактной продукцией, а юристы поделились опытом, как отличить

легальный товар от контрафактного (на примере парфюмерной продукции, одежды, продуктов питания, автоавтомобилей). Сотрудники Дальневосточной оперативной таможни знакомят собравшихся с практикой привлечения к ответственности лиц, совершивших правонарушения в сфере интеллектуальной собственности. Кроме того, на семинаре выступили представители Уссурийской, Хабаровской, Магаданской и Находкинской таможен, которые поделились своим опытом работы в области защиты прав интеллектуальной собственности.

Закончился двухдневный семинар традиционно – проведением «круглого стола», на котором были подведены итоги и намечены дальнейшие ориентиры на будущее.

*Пресс-служба ДВТУ*

## Дни науки в ВФ РТА

26–28 сентября 2007 г. во Владивостокском филиале Российской таможенной академии состоялись мероприятия, объединенные общим названием «Дни науки в ВФ РТА». В них приняли активное участие около 170 человек: из числа пре-

подавателей, студентов филиала, должностных лиц таможенных органов дальневосточного региона и представителей других вузов: ДВГУ, ТГЭУ, МГУ им. Невельского, ХГАЭУ (г. Хабаровск), ДВГУПС (г. Хабаровск), ВСГТУ (г. Улан-Удэ), ТОГУ (г. Хабаровск).

26 сентября в вузе с успехом прошла VI региональная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы таможенного дела на Дальнем Востоке: теория и практика». На конференции обсуждались актуальные вопросы таможенного оформления и контроля, гражданского права и процесса, уголовно-правовых и уголовно-процессуальных аспектов борьбы с преступлениями в сфере экономической деятельности, подготовки кадров сотрудников таможенных органов, идентификации и классификации объектов таможенного оформления и контроля, экономических аспектов развития таможенного дела.

В рамках конференции состоялись 2 заседания «круглого стола» по темам: «Специфика производства по делам о нарушениях таможенных правил» и «Физическая культура в профессиональной деятельности таможенника».

26–27 сентября во Владивостокском филиале Российской таможенной академии были организованы предметные олимпиады, конкурсы, интеллектуальная игра, викторины для студентов, стендовые выставки: конкурс «Знатор КонсультантПлюс», Интеллектуальная игра для студентов Владивостокского филиала Российской таможенной академии, внутривузовские предметные олимпиады по специальностям: «Таможенное право», «Менеджмент», «Экономическая теория»,



«Экономика предпринимательской деятельности», «Гражданское право и гражданский процесс: проблемы современности», тематическая викторина по дисциплине «Товароведение и таможенная экспертиза» – «Что ты знаешь о товаре?».

27–28 сентября в вузе был проведен II тур Всероссийской студенческой олимпиады по специальности 080115 – «Таможенное дело», в которой приняли участие команды Владивостокского филиала Академии, Восточно-Сибирского государственного технологического университета (г. Улан-Удэ), Тихоокеанского государственного экономического университета (г. Владивосток).

Олимпиада включала в себя тест по таможенному законодательству, решение практических задач по темам «Таможенно-тарифное регулирование ВЭД», «Таможенная стоимость», «Нетарифное регулирование ВЭД», заполнение, проверку ГТД, оформление физических лиц, творческие задания по английскому языку, товароведению и товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности, истории таможенного дела и таможенной политики.

По решению ФТС России Дальневосточным таможенным управлением при активном участии Владивостокского филиала Академии 26–28 сентября также были проведены семинары должностных лиц структурных подразделений таможен региона «Защита прав интеллектуальной собственности таможенными органами» с участием представителей таможенной службы Германии; «Система электронного поштучного учета экспортируе-

мых необработанных лесоматериалов» с участием специалистов филиала ЭКС ЦКТУ, прибывших из Иркутска.

Участники мероприятий, организованных в рамках Дней науки Владивостокского филиала Российской таможенной академии, отметили их актуальность, практическую пользу и значимость.

*И. Сагитова*

## **Новая политика Российской таможенной академии**

**«Таможенная политика и экономическая безопасность Российской Федерации: состояние, проблемы и направления их решения» – под таким названием 5 октября 2007 г. в Российской таможенной академии состоялась научно-практическая конференция с участием представителей Администрации президента России, Федерального Собрания и правительства РФ, секретариата Совета безопасности, правительства Москвы и Московской области, ФТС России, Союза ветеранов таможенной службы и филиалов Российской таможенной академии. В число приглашенных лиц вошла и делегация Владивостокского филиала РТА.**

Начальник Академии доктор военных наук *В.С. Чечеватов*, открывая конференцию, подчеркнул в своем выступлении важность и необходимость не только научно-исследовательской работы фунда-



ментального и методологического характера в области таможенного дела, но и взаимодействия при этом многих государственных институтов власти в целях координации усилий по применению этих разработок в таможенной и законодательной практике в целях осуществления сбалансированной государственной политики. Участникам конференции было представлено около 15 докладов, поднимающих актуальные проблемы обозначенной темы. В их числе: «Основные направления развития методологии таможенного дела в интересах обеспечения экономической безопасности государства» – проректор по научной работе РТА д-р воен. наук, профессор *А.Я. Черныш*; «Исторические аспекты формирования таможенной политики России: уроки, выводы, рекомендации» – проректор-директор С.-Петербургского филиала д-р ист. наук, профессор *А.Н. Мячин*; «Концептуализация понятийного аппарата таможенной политики в каркасе бинарных оппозиций» – проректор-директор Ростовского филиала РТА д-р философ. наук, профессор *К.Д. Скрипник*; «Современные угрозы и тенденции обеспечения экономической безопасности и вопросы взаимодействия МВД России и ФТС России» – зам. начальника Академии экономической безопасности по научной работе д-р экон. наук, профессор *А.Е. Городецкий*; «О проблемах организации совместного таможенного контроля и правовом статусе таможенных органов России и Казахстана на комплексе «Байконур» –

руководитель Представительства таможенной службы РФ в Казахской республике *В.А. Некрасов*.

От Владивостокского филиала РТА на конференции выступили проректор-директор *С.С. Ерошенко* с докладом «Региональный аспект в формировании таможенной политики и обеспечении экономической безопасности Российской Федерации» и зам. директора по научной работе д-р ист. наук, профессор *В.И. Дьяков* – «О подходах к модернизации таможенной инфраструктуры как важнейшем условии обеспечения экономической безопасности РФ».

Высокий представительский и методический уровень состоявшегося мероприятия подтверждает, что Академией достигнуты определенные успехи на пути развития научной составляющей образовательного процесса вуза в соответствии с Концепцией развития РТА до 2011 г., утвержденной ФТС России. Кроме того, научно-практической конференции предшествовал учебно-методический сбор с руководящим и научно-педагогическим персоналом Академии и филиалов, включая представительства в Нижнем Новгороде и Новосибирске.

Учебно-методический сбор на тему «Повышение качества образования студентов и слушателей Академии и филиалов на основе внедрения современных образовательных программ и активных методов обучения» был организован в целях определения путей и способов повышения эффективности учебного процесса и методической

работы в РТА, а также обмена опытом по внедрению в учебный процесс инновационных образовательных технологий. Начальник Академии *В.С. Чечеватов* отметил, что система управления РТА недостаточно развита, учебные планы не в полной мере отвечают требованиям подготовки специалистов таможенных органов, недостаточно реализуется научно-исследовательская работа и учитывается международный опыт.

Совершенствование учебного процесса в РТА ориентировано на повышение компетенции выпускников в перспективах предстоящей интеграции в мировое пространство. На современном этапе необходима разработка теоретико-методологической научной базы для внедрения новой парадигмы обучения – личностно-ориентированной, направленной на изменение среды обучаемого. Особенность ее в том, что дидактическая цель ставится в форме игровой задачи. Широкое вовлечение студентов в активные формы обучения, подача учебного материала в форме игровых технологий, развивающих творческую мотивацию, направлены на лучшее усвоение знаний, умений и навыков, которыми должен владеть компетентный специалист таможенного дела.

Однако существуют и требуют решения такие проблемы, как низкий уровень психолого-педагогической подготовки преподавателей, их недостаточная компетентность в области новейших информаци-

онных технологий, применяемых в обучении. На решение этих проблем в первую очередь и был ориентирован состоявшийся в РТА учебно-методический сбор. Здесь демонстрировались авторские идеи и новации, которые уже успешно апробированы в Академии и филиалах отдельными преподавателями. Так, от Владивостокского филиала докладами, иллюстрированными показом слайдов, выступили: канд. экон. наук *И.В. Шарощенко* – «Использование активных методов обучения для формирования специальных экономических компетенций выпускников во Владивостокском филиале»; канд. ист. наук *С.Н. Ляпустин* – «Формирование навыков идентификации объектов таможенного оформления и таможенного контроля на выездных практических занятиях», начальник УМЦ ТКДРМ канд. хим. наук, доцент *А.В. Борисенко* – «Применение активных форм и методов обучения при подготовке специалистов ТКДРМ во Владивостокском филиале РТА», который был сопровожден демонстрацией учебного фильма. Особый интерес вызвал доклад профессора кафедры уголовно-правовых дисциплин, к.ю.н, доцента *Т.А. Бушуевой* – «Особенности отбора активных методов для разноуровневых занятий по праву». Кроме того, был продемонстрирован учебный фильм «Деловая игра на тему «Процедура таможенного оформления и контроля товаров, ввозимых физическими лицами на территорию РФ».

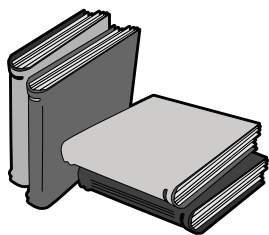


И хотя многие из представленных на сборе докладов были отмечены руководством РТА как мало подготовленные и поверхностные, в целом польза такой учебы для научно-педагогического состава Академии несомненна, т.к. переход к новым формам обучения только начался и всякий опыт в этом деле очень ценен, даже отрицательный. Российская таможенная академия задает активный тон в деле совершенствования учебного процесса не только филиалам, но 30 вузам, входящих в Учебно-методическое объединение по специальности «Таможенное дело». За последние полгода Академия значительно улучшила не только учебно-методическую и материально-техническую базу, оборудовав новыми техническими

средствами таможенного контроля учебные лаборатории кафедр ОТКиТСТК и товароведения и таможенной экспертизы.

В заключение учебно-методического сбора руководство РТА наградило и поощрило лучших: Санкт-Петербургский филиал получил переходящий кубок «Лучший филиал», экономический факультет ВФ РТА – «Лучший факультет РТА», а Т.А. Бушуева была награждена дипломом «Лучший методист» в знак признания ее новаторских педагогических разработок. Впереди сложный, но необходимый процесс совершенствования учебного процесса с учетом новых требований времени.

*Л. Стрикаускас*



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

**Развитие внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации: таможенный аспект :** сб. материалов научно-практ. конф. ученых, аспирантов и студентов / отв. за вып. О.Б. Сокольников. – М. : РИО РТА, 2006. – 308 с.

В сборник включены выступления, доклады, тезисы докладов ведущих преподавателей, ученых, аспирантов и студентов РТА – участников научно-практической конференции по проблемам государственного регулирования внешней торговли России, обеспечения экономической безопасности, совершенствования организации таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу РФ.

Рекомендуется к использованию студентами и слушателями по специальностям «Таможенное дело», «Мировая экономика», «Экономика и управление на предприятии (таможне)» при подготовке рефератов, курсовых и дипломных работ.