

ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

4 (41)

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

Заместитель главного редактора

С.С. Ерошенко, директор
Владивостокского филиала
Российской таможенной
академии

Редакционная коллегия:

П.Я. Бакланов, академик РАН,
профессор
Н.А. Беляева, доктор
исторических наук, доцент
В.Ю. Дианова, кандидат
экономических наук, профессор
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

Л.В. Студенчикова

Содержание

ОФИЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

- На заседании Коллегии ДВТУ 3
В.О. Гаврилов. О выполнении контрольных показателей
эффективности деятельности ДВТУ в третьем квартале
2007 г. 4
В.С. Когтев. Перспективы развития пунктов пропуска,
расположенных на российско-китайской границе 11
Итоги работы ДВТУ за 9 месяцев 2007 г. 14

ЮБИЛЕЙНАЯ ДАТА

- Лесозаводскому таможенному посту – 15 лет 19

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

- Л.Н. Гарусова.** Российско-американские региональные
отношения: исторические аналогии и параллели 21

ЭКОНОМИКА РЕГИОНА

- Д.В. Печерица.** Факторы соотношения добывающего
и обрабатывающего секторов промышленности регионов
Дальнего Востока 27

ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ

- В.А. Номоконов.** Проблемы формирования
антикоррупционной политики в России 39

ОХРАНА РЕСУРСОВ

- С.Н. Ляпустин.** В.К. Арсеньев о браконьерстве
и контрабандном вывозе биоресурсов
на Дальнем Востоке 53

НАУКА И ТЕХНИКА – ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЕ

- Плюсы и минусы электронного декларирования
(интервью с начальником Южно-Сахалинского ТП
Е.И. Рябцевым). **Ю. Гуршал** 64
Электронное декларирование крупным планом 67
Инспекционно-досмотровые комплексы в ДВТУ 67
IT-технологии в таможенной службе 68

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.В. Студенчикова
Д.С. Гусарова

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

Подписано в печать

17.01.2008 г.

Формат 70×100/16

Усл. печ. л. 9,8

Уч.-изд. л. 9,4

Заказ 728. Тираж 250.

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

А.В. Сафронов. Административное регламентирование – основное звено административной реформы участнику ВЭД	71
Новая Инструкция о порядке заполнения грузовой таможенной декларации и транзитной декларации	81
Код товарной номенклатуры ВЭД «самолетов прочих»	82
Евро-3 вводится в действие	83
Как попасть в Перечень и минимизировать затраты	84
Новые бланки формы корректировки таможенной стоимости и таможенных платежей	85
Новый административный регламент ФТС России	87
ФАКТЫ И ЦИФРЫ	
Экспортные поставки Сахалинской нефти увеличились в 3 раза	89
Валютный контроль в действии	90

НАШИ КАДРЫ

Таможенник – профессия творческая (о С.Н. Коваль, зам. начальника ОТП и ТК ДВТУ). <i>И. Бобрикова</i>	93
Девиз молодых – дорогу осилит идущий (о А. Шаповале, и.о. начальника Владивостокского автотранспортного ТП). <i>В. Шамаева</i>	95

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Н.А. Беляева. Статья 1370 Устава таможенного в контексте русско-японских торговых связей	97
---	----

ОТЗЫВЫ, РЕЦЕНЗИИ

С.Н. Ляпустин, Т.Д. Мамедова. Атлас-определитель «Растения и животные Японского моря»	106
--	-----

ХРОНИКА СОБЫТИЙ

«Проблемы транспорта Дальнего Востока (FEBRAT-07)». <i>Л. Студенчикова</i>	108
В преддверии саммита АТЭС во Владивостоке. <i>Л. Студенчикова</i>	110
Визит китайских таможенников во Владивосток. <i>Пресс-служба ДВТУ</i>	112
Система управления рисками в контексте ЕС. <i>Л. Студенчикова</i>	113
На рассмотрении Консультативного совета – лесные проблемы. <i>С. Григоров</i>	116
Диалог с участниками внешнеэкономической деятельности – состоялся. <i>Пресс-служба ДВТУ</i>	117

<u>ПУБЛИКАЦИИ 2007 Г.</u>	119
---------------------------	-----

На заседании Коллегии Дальневосточного таможенного управления

15 ноября 2007 г. во Владивостоке состоялось заседание Коллегии Дальневосточного таможенного управления под председательством и.о. начальника управления генерал-майора таможенной службы *Игоря Александровича Власенко*. В заседании коллегии приняли участие руководители высшего и среднего звена Дальневосточного таможенного управления, руководители всех дальневосточных таможен и Владивостокского филиала Российской таможенной академии. На заседании Коллегии рассматривались два вопроса: «Об обустройстве и перспективах развития пунктов пропуска, расположенных на российско-китайской границе» и «Об итогах выполнения контрольных показателей эффективности деятельности ДВТУ в третьем квартале 2007 г.»

С докладом по первому вопросу выступил заместитель начальника ДВТУ – начальник тыловой службы подполковник таможенной службы *Владимир Сергеевич Когтев*. Он отметил, что сегодня в Дальневосточном федеральном округе расположены 84 пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации, из которых 18 пунктов пропуска находятся на российско-китайской границе. Не секрет, что обустройство дальневосточного участка российско-китайской границы находится в неудовлетворительном состоянии. Из пяти автомобильных пунктов пропуска, расположенных на российско-китайской границе, практически все функционируют по временной схеме и находятся в собственности коммерческих структур, за исключением пассажирского направления МАПП «Пограничный» Гродековской таможни. Но, как подчеркнул докладчик, в соответствии с Концепцией развития таможенных органов Российской Федерации до 2010 года таможенные службы должны размещаться в помещениях, находящихся в федеральной собственности, и решение этих и других проблем работы пунктов пропуска должно стать непреложной частью деятельности дальневосточных органов.

Некоторые отдельные вопросы, озвученные в докладе В.С. Когтева, были освещены в последующих выступлениях. Так, начальник службы организации таможенного контроля подполковник таможенной службы *Владимир Александрович Теремецкий* рассказал о проблемах организации функционирования и взаимодействия с контрольными органами в пунктах пропуска. Начальник Хасанской таможни подполковник таможенной службы

Александр Анатольевич Ковылин в своем выступлении раскрыл перспективы развития международного автомобильного пункта пропуска «Краскино».

Об итогах выполнения контрольных показателей эффективности деятельности ДВТУ в третьем квартале 2007 г. доложил начальник организационно-инспекторской службы полковник таможенной службы *Владимир Октябрьнович Гаврилов*. В настоящее время именно этот показатель стал основным критерием оценки работы Управления со стороны Федеральной таможенной службы России. Об этом свидетельствует и то, что достижение уровня выполнения контрольных показателей поставлено в основу материального стимулирования должностных лиц таможенных органов.

В 2007 г. в Дальневосточном таможенном управлении отмечается положительная динамика выполнения контрольных показателей эффективности деятельности (для справки: эффективность работы таможенников оценивается не только по объемам таможенных платежей, перечисленных в федеральный бюджет, но и по количеству и стоимости ввезенных и вывезенных товаров, по активности в пресечении таможенных правонарушений и контрабанды, по количеству жалоб, поданных в таможенные органы, и ещё по целому ряду важных для внешнеэкономической деятельности показателей). Так, в первом квартале этого года, когда впервые деятельность ДВТУ оценивалась по новой методике, степень выполнения контрольных показателей составила 75 %, во втором квартале – почти 86 %, а в третьем квартале процент исполнения контрольных показателей составил 87,4 %. В то же время темпы прироста существенно снизились: если во втором квартале по сравнению с первым прирост составил более 10 %, то в третьем квартале по сравнению со вторым – только 1,5 %. С чем это связано, есть ли резервы для повышения эффективности работы таможенников – все это анализировалось в выступлениях участников заседания Коллегии.

В.О. ГАВРИЛОВ

О выполнении контрольных показателей эффективности деятельности ДВТУ в третьем квартале 2007 г.

Выполнение контрольных показателей приказом ФТС России от 11 октября 2007 г. № 1258 «Об утверждении Порядка осуществления материального стимулирования должностных лиц территориальных органов Федеральной таможенной службы» поставлено в основу материального стиму-

лирования должностных лиц таможенных органов. Теперь каждый, от начальников до простых инспекторов, на собственном кармане может ощутить принцип «как работал, так и заработал».

Федеральной таможенной службой с момента введения контрольных показателей в 2005 г. преследовалась цель оценить эффективность деятельности таможенных органов. Но если в 2005–2006 гг. оценивалась работа только региональных таможенных управлений и таможен их непосредственного подчинения, то в 2007 г. уже сами управления оценивают результаты работы по выполнению контрольных показателей.

Переориентация на выполнение контрольных показателей, особенно в первый год работы, происходила с недостаточной интенсивностью. Еще полтора года назад редкие таможи выполняли хотя бы половину установленных показателей, у некоторых процент выполнения был не выше 30 %.

Система оценки постепенно становится более объективной. Так, в первом квартале текущего года, когда существовала прежняя система выставления оценок «хорошо», «удовлетворительно», «неудовлетворительно», при том что деятельность управления в целом была оценена на «удовлетворительно», только три таможни получили оценку «удовлетворительно», остальные – «неудовлетворительно». Переход к системе оценки в зависимости от степени выполнения контрольных показателей существенно увеличил объективность оценки, хотя данная система и требует некоторой доработки.

Когда деятельность Управления по выполнению контрольных показателей еще в экспериментальном порядке была оценена по новой методике, то степень выполнения показателей в первом квартале 2007 г. составила 75,37 %, что соответствовало последнему месту среди РТУ. Во втором квартале уже официально Управление достигло 85,87 %. В третьем квартале исполнение контрольных показателей составило 87,41 %, т. е. отмечается динамика роста, но она еще недостаточна: ДВГУ в ряду других РТУ занимает предпоследнее место, опережая только Южное таможенное управление.

Общая оценка деятельности Управления напрямую зависит от работы таможен. Понимая это и отмечая низкий уровень (30–50 %) выполнения показателей в таможнях, руководство ДВТУ взяло курс на коренное изменение ситуации. Работа в этом направлении включала две составляющие: повышение эффективности деятельности самих таможен и улучшение качества контроля со стороны управления.

Индикатором успешности данной работы, помимо выставления таможням оценок по всем показателям дважды в месяц, являлась система премирования начальников таможен, в основе которой лежали результаты исполнения контрольных показателей. Начиная с первого квартала 2007 г. уровень выполнения таможнями контрольных показателей составляет не менее 65 %. В то же время темпы роста уровня выполнения контрольных показателей постепенно падают. Можно констатировать, что в большинстве других РТУ аналогичная работа проводится более эффективно.

По итогам деятельности в третьем квартале из максимально возможных 286 баллов ДВТУ набрало 250, недобрав 36 баллов (около 12,5 %). Показатели, явившиеся причиной такого результата, можно разделить на два блока.

Первый блок показателей, где теряется более половины баллов, это контроль таможенной стоимости товаров китайского происхождения, зависимые от него судебная практика и отмененные решения по корректировке стоимости.

Контроль уровня таможенной стоимости товаров из Китая является объектом постоянного внимания как ДВТУ, так и ФТС России. Благодаря значительным усилиям удалось по показателю 4.1 «Увеличение средней стоимости 1 кг товаров, происходящих из Китая» получить твердую оценку «удовлетворительно», но исполнить его более чем на 80 %, т. е. на «хорошо», пока не получается. Здесь мы теряем 5 баллов (1,75 %).

С показателем 4.1 тесно связаны показатель 1.2 «Доля таможенных платежей, довызысканных по решениям о корректировке таможенной стоимости товаров, которые впоследствии были отменены, в общей сумме довызысканных таможенных платежей по всем решениям о корректировке таможенной стоимости товаров», и группа показателей № 11, отражающих законность решений, принимаемых таможенными органами.

По показателю 1.2 деятельность Управления оценена ФТС России как неудовлетворительная. По показателям законности 11.1 и 11.3 дана оценка «удовлетворительно». На этих трех показателях потеряли еще 14 баллов (около 5 %).

Таким образом, на блок показателей, связанных с контролем уровня стоимости китайских товаров, приходится более половины наших потерь. Как же сами таможи решают проблему исполнения данных показателей? Есть несколько подходов.

Первый – так называемый «благовещенский подход». Состоит он в следующем: таможей не предпринимаются заметные усилия по контролю за стоимостью. Свидетельством этому служит то, что Благовещенская таможня, единственная в ДВТУ, по показателю 4.1 оценена неудовлетворительно. Основные замечания ФТС России по фактам проверки занижения таможенной стоимости по ДВТУ касаются именно Благовещенской таможни. В то же время у благовещенцев нет проблемы с обжалованием решений по стоимости в судах и с отменой решений по корректировке таможенной стоимости. Это самый выгодный путь: за неудовлетворительную оценку по показателю 4.1 таможня теряет всего 1,75 %, тогда как за выполнение показателей 1.2, 11.1 и 11.3 на «хорошо» приобретает почти в 3 раза больше. Но, действуя согласно данной логике, таможенные органы перестают выполнять свои основные функции.

Есть другой вариант решения данной проблемы – «находкинский». В этой таможне практикуется жесткое администрирование выполнения показателя по стоимостному дефициту товаров из КНР, но подчас за счет законности своих действий, и как результат – большое количество решений по корректировке стоимости, отмененных судами, и полный провал группы показателей, отражающих законность решений, принимаемых таможней. Не удивительно, что по результатам третьего квартала таможня заняла предпоследнее место по региону.

Третий способ решения проблемы использует, хотя и не в полной мере, Владивостокская таможня. Он состоит в том, что работа по контролю уровня стоимости ведется с оглядкой на достаточность сведений, подтверждающих стоимость товара, без задействования излишнего административного ресурса. В то же время для таможни характерен большой процент решений по таможенной стоимости, отмененных судами. Часто причиной этого являются нарушения процедурных вопросов, допущенных при принятии решений. Этот недостаток можно легко устранить путем усиления контроля, повышения профессионализма и качества работы.

Резюмируя все сказанное по первому блоку показателей, следует сказать, что пора прекратить жестко администрировать систему мер, направленных на увеличение уровня таможенной стоимости. Это процесс естественный, и работа на данном направлении должна быть основана прежде всего на стратегической цели № 1, озвученной в Докладе о результатах и основных направлениях деятельности ФТС России на 2008–2010 гг., а именно – на повышении уровня соблюдения таможенного законодательства. Необходимо также учесть, что, оценивая нашу работу, ФТС России основывается не столько на цифрах, сколько на достаточности предпринимаемых мер по исполнению показателя.

Второй блок показателей, по которым нам не удалось достигнуть максимальной оценки, это показатели № 3 (товары профицита) и № 2 (количественный дефицит). Показатель № 3 – именно тот показатель, по которому наиболее ярко проявляется положение, что работу таможенных органов оценивают, ориентируясь на достаточность предпринимаемых мер.

Наша служба, получая из таможен отчеты, не раз обращала внимание на их заформализованность: стандартный набор мероприятий, одни и те же ничего не значащие фразы типа «по устному объяснению декларанта», перекочевывающие из отчета в отчет, с помощью которых мы пытаемся создать видимость реальной работы. Такие объяснения содержатся в отчетах практически всех таможен, оформляющих товары профицита. В итоге в отчете, направленном в ФТС России, нет реальных фактов, подтверждающих использование оформленного товара. Организационно-инспекторская служба практически на каждом обсуждении с начальниками таможен результатов исполнения контрольных показателей указывала на данный факт.

Можно понять таможни, которые из года в год контролируют одни и те же товары профицита: нет желания, а порой и возможности привлечь огромные дополнительные ресурсы для проведения контрольных мероприятий, чтобы в очередной раз убедиться в том, что такой-то товар был использован при строительстве площади в таком-то населенном пункте, другой товар нашел конечного потребителя по такому-то адресу, и т.п.

В третьем квартале деятельность ДВТУ по показателю № 3 оценена только на «удовлетворительно». Это, на наш взгляд, связано с тем, что ФТС, почувствовав однообразность наших действий, их шаблонность, повысила требования к действенности мероприятий, проводимых таможенными органами ДВТУ. Учитывая позицию ФТС России, нам необходимо искать новые формы прове-

дения мероприятий по товарам профицита. Необходимо поднять на новый уровень наши действия, продуктивно проводившиеся в прошлом.

Учитывая, что проверочные мероприятия указывают на действительное наличие товаров профицита в заявляемых участниками ВЭД количествах, а расхождения в статистике остаются, необходимо вернуться к практике двухгодичной давности по выявлению разночтений в классификации товаров с китайской стороны. Но организацию работы необходимо вывести на принципиально новый уровень: проводить исследование документов, поступающих от экспортеров, организовать направление запросов, проведение встреч-консультаций с китайской стороной. Эту работу необходимо наладить во всех таможенных регионах, для которых актуально оформление товаров, направляемых из КНР, а общую координацию деятельности оставить за отделом таможенного сотрудничества.

Прогнозируя в начале октября оценку выполнения контрольных показателей эффективности деятельности, мы не без основания рассчитывали, что показатель № 2 по количественному дефициту, исполняемый нашими таможенными, будет оценен ФТС России на «хорошо». Отметим, что показатель № 2 – это «лакмусовая бумажка», показывающая уровень достоверности декларирования товаров на китайском направлении. Еще год назад, анализируя перспективы исполнения показателя № 2, мы были убеждены, что «показатель безнадежно невыполним». Но такие нерадужные перспективы еще не повод, чтобы не пытаться изменить ситуацию. Как говорится, «глаза боятся, а руки делают». Показатель находился на постоянном контроле ДВТУ, было затрачено большое количество как интеллектуального, так и материально-технического ресурса. И процесс хоть и медленно, с затратой больших усилий, пошел. И в прошлом квартале, хотя показатель формально не был исполнен, но, учитывая работу, проведенную как таможенными, так и подразделениями ДВТУ и ДВОТ, эксперты ФТС России оценили нашу деятельность на «хорошо».

В третьем квартале впервые за 3 года мы смогли исполнить показатель № 2 более чем на 50 %, что соответствует оценке «удовлетворительно». Но чем крепче стоишь на ногах, тем больше к тебе и требований. И поэтому, несмотря на то что управление намного превзошло прошлые показатели, оценка экспертов оказалась ниже, чем в прошлом квартале, и соответствует фактически достигнутому уровню.

Как показывают результаты, резервы есть, и обязанность начальников таможен их реализовать. Например, в сентябре ОИС совместно с СОТК подвергли контролю действия должностных лиц таможен в отношении товаров дефицита. В 6 случаях из 7 были выявлены незадекларированные китайские товары, относящиеся к группе дефицита.

Анализируя результаты работы по увеличению достоверности оформления товаров дефицита, можно сделать следующий вывод об ее эффективности.

Так, мы достигли наилучшего положения по увеличению достоверности оформления по группе 64 (обувь). Вопросов не возникает ни по количеству, ни по соотношению кожаной и некожаной обуви, ни по стоимости. Неплохое

положение сложилось и по группе 62 (одежда, кроме трикотажной). Динамика роста показателя в Хабаровской таможне, оформляющей основную часть товаров группы 62, позволяет прогнозировать исполнение показателя данной категории товара в четвертом квартале текущего года.

Нет основания ожидать, что в будущем требования по показателю № 2 будут смягчены, более того, появился дополнительный фактор, который затрудняет исполнение показателя на «хорошо» – это показатель 2.6 «Прочие товары дефицита». Для получения оценки «хорошо» по показателю № 2 необходимо исполнить не менее 80 % установленных контрольных показателей. В третьем квартале из 5 показателей товаров дефицита мы выполнили 3, т. е. 60 %. Для получения оценки «хорошо» не хватило лишь одного показателя. После того как показателей стало 6, нужно будет выполнять еще два показателя. Но, несмотря на это, считаю, что мы должны искать пути и резервы для его выполнения. И они есть. Прежде всего начальникам таможен необходимо в кратчайший срок провести анализ оформления товаров, попавших в перечень прочих товаров дефицита, и разработать комплекс проверочных мероприятий, достаточных для выполнения показателя.

Резервом по выполнению показателя № 2 является увеличение достоверности оформления товаров группы 61. Считаю, что помимо усиления таможенного контроля на границе необходимо организовать взаимодействие с другими контролирующими органами по выявлению возможных путей незаконного перемещения через таможенную границу либо реализации на внутреннем рынке товаров 61 группы ТН ВЭД России, перемещаемых для личного пользования.

При концентрации совместных усилий служб Управления и таможен есть реальная возможность повысить оценку исполнения контрольных показателей эффективности их деятельности, а именно:

1) изменить подход к контролю таможенной стоимости, ориентированный на его достаточность и законность, что может улучшить показатели 1.2, 11.1 и 11.3 (конечно, при большом количестве дел, оставшихся с прошлого периода, это произойдет не сразу);

2) усилить эффективность мероприятий по контролю товаров профицита и дефицита, что позволит реально доказать действенность мер, предпринимаемых Управлением по выполнению показателей № 3 и № 2 (в идеале нужно стремиться к их фактическому исполнению).

По остальным показателям Управлением получена оценка «хорошо». Но хотелось бы отметить, что появились два новых показателя – 13.4 и 13.5 (система управления рисками). Показатели новые, и они требуют особого внимания. Если упустить какие-либо нюансы, это может отрицательно повлиять на оценку Управления по результатам четвертого квартала.

Подводя итоги деятельности ДВТУ в третьем квартале, нужно отметить, что выполнять контрольные показатели становится все труднее. Более принципиальной стала позиция ФТС России. Выполнение каждого показателя влияет на размер материального стимулирования, что влечет за собой большую от-

ветственность, и требования будут только ужесточаться. Если раньше плохая работа по выполнению контрольных показателей приводила к дисциплинарной ответственности, то сейчас наказывается и материально. Чтобы соответствовать новым требованиям, необходимо постоянно повышать качество работы.

Таможенная система – это многоуровневый организм, для оценки деятельности которого Федеральная таможенная служба выбирает приоритетные направления, а контрольные показатели являются теми индикаторами, которые и оценивают эти приоритеты. Но если показателей будет слишком много, возникнет неэффективное распыление сил и средств. Потому совершенствование контрольных показателей должно быть направлено на создание взаимозависимых показателей, представляющих собой сбалансированную систему. Например, показатель уровня достоверности декларирования товаров дефицита (№ 2) напрямую связан с показателем системы управления рисками (№ 13). Если показатель эффективности применения системы управления рисками растет, то должен расти и показатель № 2. Но если количество товаров дефицита не растет, то возникает естественный вопрос: может быть, показатель № 13 выполняется искусственно?

Идет постоянный поиск способов оценки наших действий, и скорее всего это будет путь экспериментов. Эксперимент допускает возможность установления пробных показателей, появление которых часто спровоцировано нашими действиями. Например, управление ФТС России неоднократно направляло в адрес ДВТУ письма с требованием провести проверки ввоза в большом количестве пластмассовых статуэток. Во избежание нареканий таможи постарались искусственно сократить ввоз данной категории товаров, в результате чего эти товары исчезли из декларационного массива и были включены в список прочих товаров дефицита.

Таможни должны быть готовы к возможным изменениям контрольных показателей, тем более что изменения, как правило, носят конструктивный характер. Многие таможни, прежде всего северные, в силу своего географического положения не имеют так называемых «проблемных» показателей, связанных с импортом товаров из Китая, и поэтому автоматически занимают верхние места в рейтинге. Данное обстоятельство, к сожалению, не отражено в методике оценивания, разработанной ФТС России.

В соответствии с приказом ФТС России от 2 марта 2007 г. № 250 по контрольным показателям при оценке деятельности таможен региональные таможенные управления могут самостоятельно разрабатывать методики расчета показателей. Так, в ОИС ДВТУ рассматривается вопрос об изменении методики оценки деятельности таможен. Надеемся, что наши предложения будут утверждены и в дальнейшем смогут повысить объективность оценки вклада каждой таможни в выполнение заданий ДВТУ.

В.С. КОГТЕВ

Перспективы развития пунктов пропуска, расположенных на российско-китайской границе

Создание оптимальных условий для деятельности всех таможенников в целом, и в первую очередь тех, кто исполняет свои функции на таможенных постах и пунктах пропуска, становится первоочередной задачей. К сожалению, приходится констатировать неудовлетворительное состояние обустройства нашей границы.

Для выполнения задач по обустройству таможенной границы Российской Федерации и создания надлежащих условий труда, отвечающих современным требованиям, разработана Концепция развития таможенных органов Российской Федерации, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.05.2006 г. № 172-р. Эта Концепция и Целевая программа развития таможенной службы Российской Федерации на 2004–2008 гг. являются единственными документами, в которых утверждаются новые принципы пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, товаров и транспортных средств.

Эффективное проведение таможенного контроля в пунктах пропуска напрямую связано с созданием качественной инфраструктуры, которая не только бы удовлетворяла всем требованиям таможенных и контролирующих органов, но в первую очередь способствовала бы оперативному обслуживанию перемещаемых через Государственную границу физических лиц, товаров и транспортных средств с соблюдением высокого качества контроля.

Для этого необходимо строительство полноценных объектов таможенной инфраструктуры, удовлетворяющих всем требованиям контролирующих органов, обладающих комплексом сооружений, необходимых для их функционирования (боксы углубленного досмотра, стационарные инспекционно-досмотровые комплексы, СВХ, фумигационные площадки, вольеры для служебных собак и др.). Решить эту проблему можно только при условии целевого финансирования из Федерального бюджета.

Из 85 пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации, расположенных в Дальневосточном федеральном округе, по виду международного сообщения 54 морских, 5 автомобильных, по 10 смешанных и воздушных и по 3 речных и железнодорожных. Если морские, воздушные и железнодорожные пункты пропуска располагаются в портах, вокзалах и аэропортах, то для функционирования автомобильных пунктов пропуска требуется соответствующая требованиям времени инфраструктура.

Ни для кого не секрет, что в настоящее время автомобильные пункты пропуска являются «узким местом», затрудняющим развитие как региональных транспортных систем, так и в целом всей транспортной системы России, что,

в свою очередь, препятствует увеличению товарооборота между Россией и КНР. Из пяти автомобильных пунктов пропуска, действующих в Дальневосточном регионе, четыре пункта (АПП «Марково», АПП «Турий Рог», АПП «Полтавка», МАПП «Краскино») функционируют по временной схеме и находятся в собственности коммерческих структур, за исключением пассажирского направления МАПП «Пограничный», находящегося на балансе Гродековской таможни.

В целях обустройства указанных пунктов пропуска Дальневосточным таможенным управлением был проведен ряд мероприятий.

1. В 2007 г. разработаны и утверждены задания на проектирование новых пунктов пропуска МАПП «Пограничный» на 800 автомашин в сутки и МАПП «Краскино» на 250 автомашин в сутки. Проведен (по МАПП «Пограничный») и объявлен (по МАПП «Краскино») конкурс на выполнение проектно-изыскательских работ. На 2008 г. намечены утверждение проектно-сметной документации на строительство намеченных объектов и начало их строительства. Окончание строительства и ввод в эксплуатацию новых объектов планируются на 2009 г.

2. В проект сводного плана капитальных вложений на 2008 г. включена корректировка рабочих проектов на строительство пунктов пропуска «Марково» и «Турий Рог». Строительство объектов планируется в 2008–2010 гг.

3. Рассматривается вопрос о приобретении в 2009 г., с последующей реконструкцией или нового строительства, АПП «Полтавка».

Отдельной проблемой является обеспеченность собственными площадями таможен и таможенных постов региона. Согласно существующей структуре в Дальневосточном федеральном округе находятся 73 таможенных органа, в том числе одно управление, 16 таможен, 56 таможенных постов. Необходимо отметить, что практически все таможни региона расположены на площадях, закрепленных за ними на праве оперативного управления. Иная ситуация складывается с таможенными постами: из 78 занимаемых ими помещений, 60 (т.е. 77 % от их общего количества) не принадлежат таможенным органам. Отсутствие у таможенных постов помещений, находящихся в оперативном управлении, не позволяет надлежащим образом обустроить рабочие места таможенников и оснастить их комплексом современных информационно-технических средств.

Исходя из этого на Коллегии ФТС России, состоявшейся 13 марта 2007 г., было принято решение о проработке вариантов поэтапного перевода (до 2010 г.) таможенных постов региона в помещения, находящиеся в федеральной собственности, для чего потребуются строительство новых зданий, приобретение и капитальный ремонт помещений. Ввиду этих задач таможням было дано поручение проработать с органами местного самоуправления и иными организациями вопрос о закреплении на праве оперативного управления или выкупа занимаемых таможенными постами площадей. Однако некоторые собственники недвижимости и органы исполнительной власти не намерены передавать принадлежащие им площади в федеральную собственность для последующего закрепления на праве оперативного управления. Отказы в передаче нежилых помещений были получены по 7 объектам Сахалинской, Магаданской, Камчатской, Находкинской, Биробиджанской таможен региона.

В отношении 11 таможенных постов, которые размещаются в зданиях аэропортов, речных и морских портов, железнодорожных вокзалов, с решением данной проблемы нет ясности из-за отсутствия нормативных документов и действующего механизма передачи помещений, находящихся в частной собственности. В этой связи таможенные посты, расположенные в помещениях аэропортов в городах Анадырь, Петропавловск-Камчатский, Хабаровск, целесообразно оставить на прежних условиях, т. е. в безвозмездном пользовании.

Наиболее перспективно в этом направлении ведется работа во Владивостокской таможне. Там уже рассмотрено и включено в проект сводного плана капитальных вложений приобретение помещений для деятельности Владивостокского автотранспортного, Первомайского таможенного поста и поста «Морской порт Владивосток». Для реализации данного проекта запланировано выделение 180,842 млн рублей.

Следуя положениям Концепции развития таможенных органов Российской Федерации в части размещения таможенных органов в помещениях, являющихся федеральной собственностью, планируется строительство 14, приобретение 17 и капитальный ремонт одного объекта. Ориентировочная потребность в финансировании данных мероприятий составит 2783,48 млн рублей, что позволит в основном решить проблему обеспечения таможенных постов собственными площадями до 2010 г., а именно:

в 2008 г. ориентировочная потребность в финансировании составит 637,34 млн рублей на строительство 6 объектов для Хасанской, Сахалинской, Находкинской и Гродековской таможен, приобретение 2 объектов для Владивостокской таможни и капитальный ремонт одного объекта для Находкинской таможни;

в 2009 г. – 932,24 млн рублей на строительство 4 объектов для Уссурийской, Хасанской, Ванинской, Гродековской таможен и приобретение 9 объектов для Уссурийской, Хасанской, Находкинской, Камчатской, Благовещенской, Ванинской таможен;

в 2010 г. – 1103,3 млн рублей на строительство 4 объектов для Уссурийской, Благовещенской, Биробиджанской, Гродековской таможен и приобретение 6 объектов для Находкинской, Камчатской, Биробиджанской, Гродековской, Хабаровской таможен.

Важным направлением обустройства пунктов пропуска является оснащение таможен региона мобильными инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК). В 2007 г. было запланировано оснащение инспекционно-досмотровыми комплексами 6 таможен Дальневосточного региона, в том числе Биробиджанской, Благовещенской, Владивостокской, Находкинской, Хабаровской и Уссурийской. Для всех мобильных инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК) определены и согласованы со всеми контрольными службами места их размещения.

В соответствии с сетевым графиком, разработанным ФТС России, произведена централизованная поставка мобильных ИДК в таможенные органы Дальневосточного региона, и в настоящее время ведется работа по приемке, оформлению и лицензированию ИДК. Во всех таможнях, за исключением Ха-

баровской, площадки под размещение ИДК выполнены за счет средств собственников пунктов пропусков. Для проектирования и строительства площадки для ИДК на МАПП «Покровка» Хабаровской таможни разработано и согласовано в ФТС России задание на проектирование, объявлен конкурс с запросом котировок на проектирование площадки под ИДК открытый конкурс на выполнение строительных работ по объекту «Площадка для работы мобильного ИДК на МАПП «Покровка»». Вопрос финансирования проектирования и строительства площадки уже решен.

Итоги работы Дальневосточного таможенного управления за 9 месяцев 2007 г.

За отчетный период таможни Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) перечислили в федеральный бюджет 89 млрд 502 млн рублей, выполнив установленное задание на 105,6 %. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года дальневосточные таможенники перечислили в государственную казну на 14 млрд 876 млн рублей (или на 20 %) больше. В общей сумме перечислений таможнями ДВТУ на Владивостокскую приходится 35 % (31,3 млрд рублей), Находкинскую – 30 % (26,5 млрд рублей), Ванинскую – 7 % (6,4 млрд рублей), Уссурийскую – 7 % (6,3 млрд рублей), Хабаровскую – 5 % (4,8 млрд рублей), Хасанскую – 4,9 % (4,4 млрд рублей).

Таможнями ДВТУ оформлено 172 346 грузовых таможенных деклараций. Внешнеэкономическую деятельность осуществляли 12 828 участников, из которых 11 113 (или 87 %) составили участники, зарегистрированные на территории Дальнего Востока. При этом количество оформленных грузовых таможенных деклараций по сравнению с тем же периодом прошлого года увеличилось на 14,7 %, а количество участников ВЭД – на 14,6 %.

Товарооборот через таможни ДВТУ составил 17 млрд 792 млн долларов США. По сравнению с аналогичным периодом 2006 г. произошло увеличение стоимости товарооборота на 51 %. За отчетный период перемещено 37,4 млн тонн грузов, причем основная часть грузов (89 %) пришлось на экспорт. По сравнению с аналогичным периодом 2006 г. рост составил 34 %.

Экспорт. Через таможни ДВТУ вывезено 33,4 млн тонн грузов, по сравнению с аналогичным периодом 2006 г. натуральный объем экспортных грузов возрос на 35,2 %. Стоимость экспорта составила 10 млрд 184 млн долларов США (57 % от общего объема товарооборота). По сравнению с аналогичным периодом 2006 г. стоимостной объем экспорта увеличился на 87 %. Стоимостной объем экспорта по основным странам-контрагентам распределился следующим образом: Япония – 30 %, Республика Корея – 29 %, Китай – 20 %, Сингапур – 5,5 %, Швейцария – 4 %.

В список важнейших товарных статей экспорта вошли: нефть сырая (43 % стоимости), нефтепродукты (27 %), древесина и изделия из нее (14 %), черные металлы (3 % стоимости).

Импорт. Через таможи ДВТУ ввезено 4 млн тонн грузов, т. е. на 27 % больше, чем за аналогичный период 2006 г. Стоимость импорта составила 7 млрд 608 млн долларов США, или 43 % от общего объема товарооборота, что на 21 % больше, чем в 2006 г. В число крупнейших торговых партнеров Дальнего Востока вошли: Китай (37 % стоимости импорта), Япония (25 %), Республика Корея (20 %), США (5 % стоимости импорта).

В список важнейших товарных статей вошли: промышленное оборудование и машины (29 % стоимости), средства наземного транспорта (19 %), пластмассы и изделия из них (8 %), изделия из черных металлов (7,5 %), обувь (6 %), электрические машины и оборудование (5,5 %), мясо и пищевые мясные субпродукты (3 % стоимости).

Импорт автомобилей. Через таможи Дальнего Востока было ввезено: 292 032 легковых автомобиля статистической стоимостью 1 млрд 444 млн долларов США (для сравнения: за весь 2006 г. было ввезено 292 368 легковых автомобилей, 3415 автобусов статистической стоимостью 47 млн долларов США, 14 890 грузовых автомобилей статистической стоимостью 236 млн долларов США).

Основные объемы ввоза автомобилей приходятся на таможи Приморского края – Владивостокскую, Находкинскую, Хасанскую. Так, через Владивостокскую таможенную границу был вывезен 200 191 легковой автомобиль, через Хасанскую таможенную – 48 491, через Находкинскую таможенную – 28 995 легковых автомобилей.

Через дальневосточные пункты пропуска на российско-китайской границе прошло 2 921 574 физических лица, из них выехало в КНР 1 448 582 человека (за аналогичный период 2006 г. – 1 403 042 человека), въехало из КНР в Россию – 1 472 992 человека (за аналогичный период 2006 г. – 1 296 775 человек).

Главное направление в работе таможенных органов было обозначено Президентом России В.В. Путиным – это соблюдение законности и усиление контроля за соблюдением законодательства.

В производстве правовых подразделений таможенных органов ДВТУ находилось 2187 судебных дел (за аналогичный период 2006 г. – 2621 дело). Из них таможенными органами было предъявлено 607 исков; к таможенным органам региона предъявлено 1580 исков. Судебными органами было всего рассмотрено 1621 дело (за аналогичный период 2006 г. – 1855), из них в пользу таможенных органов вынесено 900 решений (за аналогичный период 2006 г. – 1056), не в пользу – 721 (за аналогичный период 2006 г. – 799). Основную категорию споров по-прежнему составляют жалобы на решения по таможенной стоимости и постановления о привлечении к административной ответственности.

Корректировкам таможенной стоимости товаров подверглось 22 753 (более 13 %) оформленных грузовых таможенных деклараций, сумма довызысканных в результате корректировок таможенной стоимости товаров таможенных платежей составила более 1,2 млрд рублей (в том числе по импорту – 1,1 млрд рублей).

По линии контроля за соблюдением законности за 9 месяцев 2007 г. в ДВТУ поступило 192 жалобы на решения, действия (бездействие) таможенных органов и их должностных лиц в сфере таможенного дела, что совпадает с количеством поданных жалоб за аналогичный период 2006 г. На 133 жалобы ДВТУ подготовлены ответы – 133 решения, вынесенные по существу, из которых 69 решений, действий (бездействия) таможенных органов признаны правомерными, а жалобы оставлены без удовлетворения, в остальных 64 случаях жалобы были удовлетворены. В 59 случаях в рассмотрении жалоб ДВТУ отказано, в том числе в 19 случаях по причинам неподтверждения полномочий на право подачи жалобы, а также в связи с отсутствием предмета обжалования – 11 случаев, 13 жалоб направлены по принадлежности в другой таможенный орган, 2 – отозваны заявителями.

В 2007 г. таможенными органами Дальнего Востока наибольшее внимание уделялось вопросам защиты прав интеллектуальной собственности и обеспечения безопасности ввозимых товаров. Количество выявленных контрафактных товаров за отчетный период составило 209 354 единицы контрафактной продукции, в том числе: спортивные товары и одежда, маркированные товарными знаками “NIKE”, “COLAMBIA”, “ADIDAS”, “REEBOK”, “PUMA”; парфюмерно-косметическая продукция “HUGO BOSS”, “LACOSTE”; бытовая техника “SONY”, “PANASONIC”; кофейный напиток “GOLDEN EAGLE”.

Наибольшее количество ввезенных контрафактных товаров выявлено Уссурийской, Хабаровской, Благовещенской таможнями, а также службой таможенной инспекции ДВТУ.

В зоне деятельности ДВТУ выявлено 223 случая представления недействительных документов, подтверждающих соблюдение запретов и ограничений, не носящих экономического характера, контроль за соблюдением которых возложен на иные контролирующие органы. Выявлено 108 недействительных документов, представленных к таможенному оформлению. По данным фактам участники внешнеэкономической деятельности привлечены к административной ответственности в виде штрафов.

Таможнями Дальневосточного региона выявлены 34 недоброкачественные товарные партии, не прошедшие контроль государственных органов за безопасностью товаров, общим весом 270,5 тонн. К выявленной недоброкачественной продукции применены таможенные режимы реэкспорта (88 %) и уничтожения (12 %) товаров.

По делам об административных правонарушениях в части несоблюдения участниками внешнеэкономической деятельности внешнеторговых ограничений начислено 6,8 млн рублей штрафов.

По фактам недостоверного декларирования кода товара, страны происхождения и неправомерного предоставления тарифных преференций дополнительно начислено 118,3 млн рублей, из которых фактически взыскано 25,5 млн рублей (за аналогичный период 2006 г. начислено 83,7 млн рублей, взыскано 27,0 млн рублей).

Возбуждено 115 дел об административных правонарушениях, связанных с классификацией товаров, одно дело, связанное с недостоверным заявлением страны происхождения товара. Сумма начисленных штрафов по делам об административных правонарушениях составила по вопросам классификации товаров 5,9 млн рублей, из которых взыскано 0,46 млн рублей.

Таможнями ДВТУ заведено 77 дел по ст. 16.2.3 КоАП России (заявление недостоверных сведений, представление недействительных документов, если такие сведения и документы могли послужить основанием для неприменения запретов и ограничений).

Борьба с таможенными правонарушениями и контрабандой. Всего выявлено 4279 правонарушений, что на 3926 дел (9 %) выше уровня аналогичного периода 2006 г. Ориентировочная стоимость предмета правонарушения составила более 1 178,26 млн рублей.

Выявляемость административных правонарушений выросла: в Якутской таможне – в 3 раза (105 дел), в ДВОТ – в 2,3 раза (79), в Сахалинской – на 50 % (444), в Находкинской – на 24 % (490), во Владивостокской – на 19 % (798), в Ваннинской – на 15 % (158 дел об административных правонарушениях).

Предметами правонарушений являлись:

- автомобили легковые, грузовые и прочие транспортные средства, а также их части (366 дел об административных правонарушениях, что на 12 % больше, чем в аналогичном периоде 2006 г.), при этом две трети правонарушений выявлено в зоне ответственности Владивостокской таможни (214);

- экспорт леса и лесоматериалов – 254 дела (за аналогичный период 2006 г. – 368, т.е. на 31 % меньше); 70 дел об административных правонарушениях возбуждено Амурской таможней, 43 – Хабаровской, 33 – Гродековской, 31 – Биробиджанской. Предварительная стоимость предметов правонарушения – 99,6 млн рублей;

- наркотические средства, сильнодействующие вещества – 77 дел об административных правонарушениях (за аналогичный период 2006 г. – 136 дел), при этом более половины правонарушений совершено иностранными гражданами, в основном Китаем;

- морские биоресурсы – 40 дел об административных правонарушениях (за аналогичный период 2006 г. – 41 дело), в частности, Сахалинской таможней возбуждено 18 дел. Предварительная стоимость предмета – 15,4 млн рублей;

- иностранная валюта – 301 дело об административных правонарушениях (на 80 % больше, чем за аналогичный период 2006 г.).

Уголовные дела. Дознавателями таможен в соответствии с требованиями ст. 144 УПК Российской Федерации рассмотрено 599 (за 9 месяцев 2006 г. – 457) сообщений о преступлениях, отнесенных к компетенции таможенных органов. В результате их рассмотрения возбуждено 279 уголовных дел, т.е. на 9 % больше, чем за аналогичный период прошлого года (256 уголовных дел). При этом количество уголовных дел, возбужденных по оперативным данным, превысило показатели прошлого года на 11,5 %.

Наибольшее число возбужденных уголовных дел приходится на таможи: Находкинскую – 80, Хабаровскую – 44, Сахалинскую – 33. Кроме того, показатели по возбуждению уголовных дел улучшили Магаданская, Амурская, Хасанская, Гродековская и Владивостокская таможи.

В структуре таможенных преступлений, как и в прошлом году, преобладает контрабанда, доля которой составляет 94 % в общем количестве возбужденных уголовных дел (за 9 месяцев 2006 г. – 91 %). Всего по ст. 188 УК Российской Федерации возбуждено 262 уголовных дела, что на 13 % больше, чем за 9 месяцев 2006 г.

Общая стоимость незаконно перемещенных через таможенную границу России товаров и транспортных средств на момент возбуждения уголовных дел составила 1 млрд 326 млн рублей, что в 3,5 раза больше, чем в 2006 г. (374 млн рублей), сумма неуплаченных таможенных платежей составила 35,67 млн рублей (за 9 месяцев 2006 г. – 65 млн рублей).

Предметами преступлений преимущественно являлись:

- лес и лесоматериалы – 57 уголовных дел (на 68 % выше показателя аналогичного периода прошлого года). Стоимость составила около 155 млн рублей (за 9 месяцев 2006 г. 48,7 млн рублей);

- морские биоресурсы – 21 уголовное дело (за 9 месяцев 2006 г. – 7);

- автотранспорт и запчасти к нему – 55 уголовных дел (за 9 месяцев 2006 г. – 67). Изъято незаконно перемещенных автомобилей и запчастей на сумму 10,8 млн рублей;

- товары народного потребления из Китая и стран Юго-Восточной Азии – 47 уголовных дел (за 9 месяцев 2006 г. – 65). Общая стоимость изъятых товаров составила более 90 млн рублей;

- иностранная валюта – 18 уголовных дел (за 9 месяцев 2006 г. – 15). Изъято 187,67 тыс. долл. США;

- наркотические средства и сильнодействующие вещества – 36 уголовных дел (за 9 месяцев 2006 г. – 39). Изъято 71,679 г наркотических средств, 267,7 г и 16 342 капсулы сильнодействующих веществ.

Поощрения. Руководство таможенных органов, борясь с коррупцией и нарушениями служебной дисциплины, отмечает успешную деятельность таможенников. Поощрение лучших должностных лиц таможенных органов традиционно приурочивается к профессиональному празднику – Дню таможенника РФ. Начальник Амурской таможни Владимир Игнатьев Указом Президента РФ был награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Кроме того, два дальневосточных таможенника были награждены медалями «За усердие», 9 таможенников – нагрудными знаками «Отличник таможенной службы», 370 – медалями «За службу в таможенных органах» I, II и III степени, 20 – Почетными грамотами Федеральной таможенной службы России. Кроме того, 24 дальневосточным таможенникам объявлены благодарности руководителя ФТС России, 45 – благодарности начальника Дальневосточного таможенного управления.

ЮБИЛЕЙНАЯ ДАТА

Лесозаводскому таможенному посту – 15 лет

Лесозаводский таможенный пост, отнесенный к 1-й категории, изначально был создан в структуре Благовещенской таможни (Приказ ГТК России от 03.12.1992 № 587). Но спустя 8 дней согласно приказу ГТК России от 11.12.1992 № 602 был переподчинен Уссурийской таможне. Сначала пост имел название таможенный пост «Марково», по истечении восьми с половиной лет поменял свое название на таможенный пост «ДАПП «Марково», а Лесозаводским стал именоваться только с 1 февраля 2004 г.

Первым начальником таможенного поста был Николай Иванович Андриянов, назначенный на должность 30 сентября 1993 г. С 24 июля 2006 г. пост возглавляет подполковник таможенной службы Константин Юрьевич Поселов.

В регион деятельности Лесозаводского таможенного поста входят пять районов Приморского края – Дальнереченский, Кировский, Красноармейский, Лесозаводский и Пожарский, два города краевого подчинения – Лесозаводск и Дальнереченск и один двухсторонний автомобильный пункт пропуска Марково–Хулинь. Общая площадь подконтрольного региона составляет 57,4 тыс. кв. км.

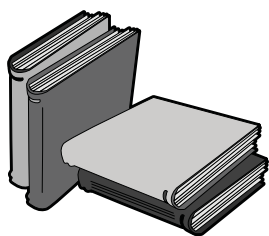
Первые упоминания о таможенных учреждениях, располагавшихся в регионе деятельности Лесозаводского таможенного поста, относятся к 1902 г., когда в состав Заамурского района входил Иманский переходный пункт (г. Иман, ныне г. Дальнереченск). К 1915 г. переход был преобразован в одноименную заставу, и наряду с ней в состав Владивостокского таможенного инспекторства вошли три таможенных поста – Марковский, Зеньковский (ст. Свягино) и Павло-Федоровский (ст. Шмаковка).

В современных условиях деятельность Лесозаводского таможенного поста базируется в основном на таможенном оформлении и таможенном контроле экспортируемых лесо- и пиломатериалов, удельный вес которых в общей составляющей экспорта в натуральном выражении равен 99 %. В импортной составляющей преобладают портландцемент и вольфрамовая руда, плоды и орехи, изделия из цемента и бетона – 35 %. Лесозаводский таможенный пост стабильно функционирует на протяжении всего своего существования. За девятимесячный период 2007 г. им было оформлено в общей сложности 6078 ГТД, а это более 36 тыс. наименований товаров общим весом нетто 942 тыс. тонн и стоимостью 213 млн долларов США.

Объем перечисленных таможенных платежей составил 979 млн 937 тыс. рублей, или 102,6 % от установленного планового задания по перечислению таможенных платежей в федеральный бюджет. В рамках правоохранительной составляющей таможенным постом за 11 месяцев было заведено 76 дел об административных правонарушениях на общую сумму 6 млн 169 тыс. рублей.

Добиться высоких показателей таможенникам помогают новые технологии, призванные ускорить и облегчить таможенные процедуры, которые требуют высокого уровня профессиональной подготовленности и мастерства, прежде всего методы электронного декларирования. И в этом аспекте Лесозаводскому таможенному посту есть чем гордиться, ведь в его коллективе работают 9 выпускников Российской таможенной академии, а это почти треть всего личного состава.

Сергей Григоров



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Липатова, Н.Г. Моделирование информационных систем в таможенном деле : учеб. пособие / Н.Г. Липатова. – М. : РИО РТА, 2006. – 208 с.

Изложены теоретические и методологические основы исследования и моделирования автоматизированных информационных систем (ИС), рассмотрены методы решения прикладных задач на моделях, а также общие принципы, требования, методология построения моделей ИС. Определены цели и задачи, особенности, методы и способы концептуального и математического моделирования систем. Приведены типовые задачи моделирования и методы исследования моделей.

Рекомендовано студентам вузов, обучающимся по специальности «Таможенное дело», а также научным сотрудникам и специалистам таможенных органов.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Исполнилось 200 лет с тех пор, как русский царь Александр I и президент Соединенных Штатов Америки Томас Джефферсон установили дипломатические отношения между Россией и США. История отношений двух стран, являющихся важными фигурантами в решении мировых проблем, складывалась крайне противоречиво: были спады и подъемы, периоды тесного сотрудничества и годы жесткого противостояния, особенно четко проявившегося в последнее время. Оценивая перспективу двусторонних отношений, Полномочный посол США в России г-н Уильям Бернс заявил, что «наши разногласия можно уменьшить, расширив общую платформу». Но сколь велики различия и много ли сходства у этих стран для сооружения, расширения такой платформы?

Л.Н. ГАРУСОВА

Российско-американские региональные отношения: исторические аналогии и параллели

Ввиду чрезвычайной значимости взаимоотношений России и США как для них самих, так и для всего мирового сообщества нередкими являются попытки сравнения этих стран.

Под параллелью в самом общем смысле понимается сравнение, а также явление (процесс), которое может быть сопоставлено с другим, схожим. Очевидно, что в истории России и Соединенных Штатов Америки, особенно на уровне их региональных подсистем, встречаются сравнимые, сопоставимые явления. Более того, вполне поддаются сравнению и сами регионы, такие как американский Запад и российский Дальний Восток (а в более широком смысле – Сибирь как территория от Урала до Тихого океана).

Под аналогией обычно подразумевается сходство предметов, явлений или процессов в каких-либо свойствах. Аналогия – это своего рода перенос свойств, качеств, особенностей предмета на другой предмет, либо менее доступный и изученный, либо однотипный, но развернутый в другом пространстве или времени. Для истории региональных российско-американских связей на Дальнем Востоке особенно характерна повторяемость схожих или однотипных явлений в разные исторические периоды.

В контексте заявленной темы можно условно выделить несколько групп объектов для сравнения и выявления аналогий.

1. В самом общем виде возможно сравнение двух государств – России и США и двух великих народов – русского и американского. Типичным примером подобного сравнения является известное высказывание французского историка XIX в. А. Токвиля о сходстве их исторических судеб: «Оба [народа] выросли незаметно; и когда взоры людей были обращены в другую сторону, они вдруг заняли место в первом ряду между нациями...».

В результате сравнения подобных крупномасштабных объектов выявленное сходство, как правило, имеет излишне общий и/или поверхностный характер. Относительно России и США говорят о сходстве двух стран, как правило, в территориально-географическом смысле, о возможностях колонизации сопредельных территорий, а также о трансконтинентальном движении россиян и американцев в ходе этой колонизации.

Более детальное изучение столь масштабных объектов, как правило, приводит к выявлению не столько сходства, сколько различий между ними, в том числе в формах государственной власти, социальной структуры, в географических и демографических условиях, а также темпах, интенсивности и приоритетах той же колонизации.

2. Вторая возможная группа объектов для сравнения – регионы государств, в данном случае это российский Дальний Восток и американский Запад. Аналогия – как перенос свойств одного предмета на другой – нередко используется отечественными историками в качестве экстраполяции теории и истории американского фронта на историю Сибири.

Сходство Дальнего Востока России и Запада США в смысле обширности их территорий, сопоставимости климатических условий, освоения богатых природных ресурсов как факторе экономического прогресса представлялось очевидным по крайней мере уже в XIX в. Параллели между Приамурским краем и западными регионами США (особенно Калифорнией и Аляской) проводились даже в официальных отчетах местных властей царскому правительству.

Показателен в этом смысле «Всеподданейший отчет» за 1905 г. Военного губернатора Приморской области Василия Егоровича Флуга: «Возможность высокой культуры, несмотря на многие неблагоприятные условия, доказывается сопоставлением Приморской области с местностями, лежащими на той же широте по ту сторону Тихого океана. Особенно замечательна в этом отношении Аляска, по своим климатическим, почвенным, геологическим и другим естественным условиям близкая к северной части Приморской области, а между тем идущая широким шагом по пути культурного развития»¹.

Параллели между Дальним Востоком и Америкой, проводимые российскими властями на местах, должны были убедить царское правительство

¹ РГА ДВФ. 702. Оп. 1. Д. 484. Л. 12 об.

лучше финансировать свои дальневосточные владения, а также следовать передовому американскому опыту. Так, В.Е. Флуг утверждал, что «при надлежащей... постановке всего нашего дальневосточного вопроса... наши побережья Охотского, Камчатского и Берингова морей, ныне пребывающие в жалком прозябании» могли бы достигнуть «такого же процветания, какое наблюдается у американцев. Но для этого надо, чтобы правительство не останавливалось перед расходами»². (При этом сразу же напрашивается аналогия с сегодняшним положением российского Дальнего Востока в части его потребности в финансировании со стороны Москвы).

3. В структуре исторических параллелей регионального характера можно выделить схожие, однотипные, но более частные (или менее масштабные) явления, повторявшиеся в разные исторические периоды – дореволюционный (досоветский), советский и постсоветский. Эти явления в целом весьма точно отражают специфику и эволюцию российско-американских отношений на Дальнем Востоке и сами формируют конкретное содержание последних.

Повторяемость подобного рода явлений вызвана рядом причин, в том числе:

- схожестью, однотипностью социально-экономических и политических ситуаций на российском Дальнем Востоке в разные исторические периоды;
- преемственностью политики российских властей по отношению к иностранцам, ее преимущественно консервативно-охранительным характером, проявлявшимся в стремлении не допустить усиления иностранного влияния в регионах.

Поскольку история российско-американских отношений на Дальнем Востоке включает в себя множество ситуаций и явлений, поражающих своим сходством (вплоть до случайных совпадений) и повторяемостью, то наиболее сложной оказалась задача их отбора.

Схожесть и повторяемость конкретных явлений в истории российско-американских региональных связей проявляются, например, в сюжете о транспортно-коммуникационных проектах, регулярно предлагавшихся американцами властям российского Дальнего Востока на протяжении двух последних столетий. Эти проекты различались степенью технической сложности и экономической обоснованности, однако были схожи в своей цели: обеспечить торгово-экономический доступ Соединенных Штатов на российский Дальний Восток, открыть этот регион внешнему миру.

Автор одного из первых транспортно-коммуникационных проектов в Приамурье, калифорнийский предприниматель Перри Макдона Коллинз (Perry McDonough Collins), прибывший в Николаевск-на-Амуре в 1857 г. в качестве торгового агента (консула) Соединенных Штатов³, так объяснял

² РГА ДВФ. 702. Оп. 1. Д. 484. Л.13.3.

³ Harmon Tupper. To the Great Ocean. Boston, Toronto, 1965, 536 p. P. 44.

причину своего интереса к русскому Дальнему Востоку: «Я был поражен размером его природных ресурсов и его возможным значением для мировой торговли. Я уже нацелил мой ум на реку Амур, как на predetermined канал для проникновения американской коммерции в мрачные глубины Северной Азии и открытия нового мира для торговли и цивилизации»⁴.

Делом, ради которого Коллинз приехал на Дальний Восток, был проект строительства железной дороги, соединяющей Амур с Читой, Кяхтой и Иркутском. В письме Забайкальскому военному губернатору М. С. Корсакову Коллинз обосновал значение железной дороги для будущего Сибири и Амурского края: «Амур должен стать в руках России очень важным местом, через которое потечет великая торговля, открывая Сибирь мировой коммерции. Необходимо только... посредством строительства железной дороги сделать доступным сердце Сибири, с тем чтобы... товары могли быть быстро транспортированы железной дорогой или по Амуру к океану, где уже есть готовый рынок»⁵. Коллинзом была составлена подробная смета этого грандиозного проекта. Для его финансирования предлагалось создать акционерную «Амурскую железнодорожную компанию» («Amoor Railroad Company»).

Однако власти Восточной Сибири в лице М.С. Корсакова и генерал-губернатора Н.Н. Муравьева-Амурского не могли самостоятельно решить вопрос о реализации столь полезного проекта. Отправленный на рассмотрение в Петербург, он не получил позитивного отклика в правительстве. Проект Коллинза стал первым в череде других, аналогичных ему планов транспортной модернизации Сибири, отвергнутых российским правительством.

В отдельных случаях от своих проектов отказывались сами американцы. Примером стал знаменитый транссибирский телеграфный проект 1860-х гг. Его инициатором был тот же П. М. Коллинз. В мае 1863 г. американский посланник в Петербурге К. Клей (Cassius Clay) представил царскому правительству проект русско-американской концессии на проведение телеграфной линии через Аляску, Берингов пролив и Сибирь в Европу. Для реализации этого проекта была создана Российско-Американская Телеграфная компания при участии американской компании «Western Union Telegraph Co.». В марте 1864 г. «Западная Телеграфная компания» выделила 3 млн долларов на прокладку линии от Ванкувера до Амура. Изыскательские и строительные работы по данному проекту начались уже в 1865 г. в Сибири и Британской Колумбии и продолжались два года⁶. В 1867 г. американцы отказались от проекта телеграфа в силу объективных трудностей его реализации и ряда других причин.

По мере развития научно-технического прогресса коммуникационно-транспортные проекты становились все более возможными и актуальными

⁴Harmon Tupper. To the Great Ocean. Boston, Toronto, 1965. 536 p. P. 44.

⁵Tupper H. Op. cit. P. 60.

⁶Davies R. A. Steiger A. J. Op. cit. P. 169.

для Дальнего Востока. В первом десятилетии XX в. своей амбициозностью выделялся проект трансконтинентальной железной дороги из Америки через Берингов пролив и Сибирь, а также проект трансконтинентальной телеграфной линии из США в Европу через Сибирь.

К трансконтинентальным транспортным проектам неоднократно обращался американский «железнодорожный король» Е. Г. Гарриман, контролировавший в США Тихоокеанскую железную дорогу. В 1905 г. он предложил план создания глобальной транспортной сети, связывающей Западное побережье США и Канады с Южно-Маньчжурской, Китайско-Восточной и Транссибирской железными дорогами. Со своим проектом Гарриман обращался сначала к правительству Японии, а затем России, однако в обоих случаях неудачно⁷.

Период политической и экономической нестабильности на Дальнем Востоке в годы Гражданской войны и интервенции не мог породить ничего, кроме слухов о возможном строительстве Соединенными Штатами «железнодорожного пути через Канаду, Аляску, Берингов пролив и по Сибири»⁸.

Интерес к транспортно-коммуникационным проектам на Дальнем Востоке возродился у американцев в более стабильное советское время. В 1928 г. инженер с Аляски Дональд Макдональд (Donald MacDonald) обратился к советскому правительству с запросом о том, будут ли русские обсуждать вопрос строительства дороги к Берингову проливу, с тем чтобы соединить ее с дорогой Ном–Фэрбэнкс–Сиэтл посредством воздушного или паромного моста. В 1931 г. он получил вежливый отказ из Торговой палаты СССР⁹. Повторилась ситуация, характерная для дореволюционной России. Новое советское правительство, как и прежнее, царское, не желало открывать Сибирь и Дальний Восток для иностранцев.

Тем не менее проект, почти аналогичный проекту Макдональда, осуществился в годы Второй мировой войны. В это время для транспортировки военных грузов из США на Дальний Восток изыскивались новые и безопасные транспортные коридоры. Одним из них стал Алсиб – воздушный мост между Аляской (Фэрбэнксом) и Якутском. В 1943–1944 гг. ежемесячно около 300 самолетов с советскими и американскими экипажами летали по маршруту Алсиба¹⁰.

В это же время многие американцы мечтали о том, что авиамаршруты между Аляской и Сибирью, появившиеся по необходимости, после войны получат дальнейшее развитие. В 1944 г. профессор университета штата Вашингтон Гилберт Л. Гиффорд (Gilbert L. Gifford) разработал весьма перспек-

⁷ Franz H. Michael. *New Bridges to Asia* p. 1-4 // *Soviet Far East and Pacific Northwest*, Seattle, UW, 1944. P. 2.

⁸ Дальний Восток. 1919. 9 окт.

⁹ Michael F. H. *New Bridges to Asia // Soviet Far East and Pacific Northwest* / Ed. by R. Mosse. UW, Seattle, 1944. 42 p. (p. 1-4, p. 2).

¹⁰ Stephan J. Op. cit. P. 239.

тивный авиамаршрут Сиэтл–Хабаровск. Он писал: «Первая остановка может быть в Анкоридже, на Аляске, в 1470 милях от Сиэтла. Вторую остановку можно запланировать через 1060 миль в Анадыре на побережье Берингова моря. Следующий прыжок мог бы быть до Петропавловска – на восточной стороне Камчатки, на расстояние 1030 миль. Из Петропавловска маршрут мог бы пройти через Охотское море к северной части Сахалина и вверх по реке Амур к Хабаровску»¹¹.

Подобный проект не мог быть одобрен советским правительством. Однако любопытно то, что почти через полвека, в 1990-е гг. известная американская авиакомпания «Аляска Эйрлайн» стала совершать полеты из Сиэтла в Хабаровск и Владивосток почти по аналогичному маршруту. Открытость Дальнего Востока внешнему миру в постсоветский период способствовала реализации, наконец, идеи тихоокеанского транспортного моста между двумя странами.

Одним из наиболее известных на сегодняшний день транспортных проектов является международный проект транзитного коридора через Дальний Восток под названием «Восток–Запад». Он был разработан транспортным сектором межправительственной Инициативной рабочей группы «Российский Дальний Восток – Западное побережье США» и озвучен на ее заседании в Такоме в апреле 1998 г.

Проект предполагает ускоренное прохождение транзитных грузов из портов Западного побережья США через порты Приморья в северо-восточные провинции Китая. Для его реализации требовалось заключение трехстороннего межправительственного соглашения США – Россия – Китай¹².

В период ухудшения российско-американских отношений в 1999-2001 гг. интерес к транспортному проекту «Восток–Запад» несколько ослабел, однако в настоящее время он вновь оживился. В 2002 г. американская сторона заявила о необходимости восстановления грузовой морской линии Такома–Владивосток в рамках данного проекта.

Объективная потребность России в расширении экономического сотрудничества со странами АТР, включая США и Китай, вселяет надежду на то, что транспортный проект «Восток–Запад» не постигнет участь большинства его предшественников.

Таким образом, история российско-американских региональных отношений включает в себя множество событий и сюжетов, между которыми можно провести параллели и увидеть их сходство. Для них характерна не только однотипность, но и повторяемость во времени. В свою очередь, последняя позволяет более обоснованно включать в региональные исторические исследования прогностическую составляющую.

¹¹ Gifford G. L. Air Transportation Across the Northern Pacific: The Seattle-Khabarovsk Route // Soviet Far East and Pacific North West. UW, Seattle, 1944. 42 p. (p. 16-17, p. 16).

¹² Владивосток. 1999. 4 июня, 26 июня; Золотой Рог. 1999. 22 июня.

Комплексное развитие хозяйства региона связано с гармоничным сочетанием отраслей, созданием рациональных межотраслевых пропорций, наилучшим использованием производственных ресурсов и возможностей, которыми располагает регион. Поэтому анализ этих пропорций позволяет более глубоко показать комплексный характер хозяйства территории, выявить особенности развития отраслей материального производства и внутриотраслевые сдвиги.

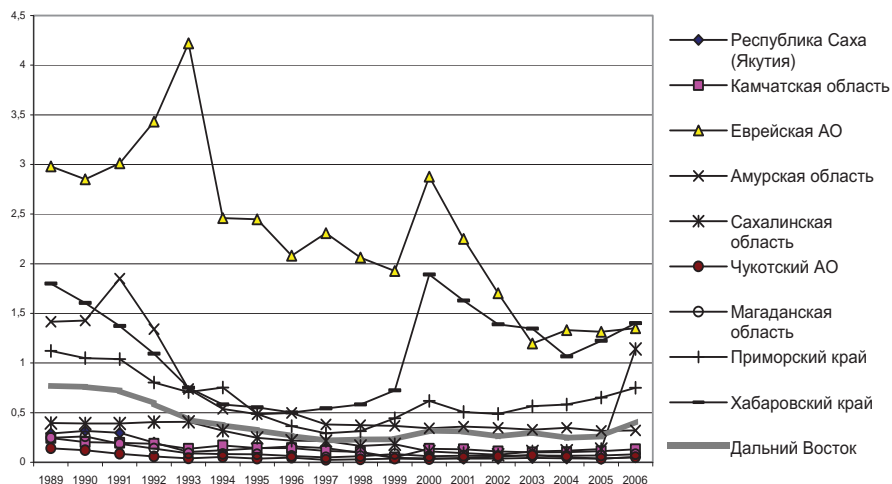
Д.В. ПЕЧЕРИЦА

Факторы соотношения добывающего и обрабатывающего секторов промышленности регионов Дальнего Востока

Для промышленности Дальнего Востока остается актуальной проблема пропорциональности и сбалансированности соотношения между добывающим и обрабатывающим секторами промышленности, между отраслями, создающими ресурсы производства, и отраслями, их использующими. Соотношение объемов продукции в приведенных ценах наряду с соотношением между отраслями, производящими средства производства и предметы потребления, являются основными пропорциями внутри промышленности. Это один из показателей, характеризующих не только эффективность использования первичных природных ресурсов, но и общий уровень экономического развития района. Подобные пропорции определяются в стоимостных показателях или рассчитанных на их основе индексах (рисунок). Чем больше эти индексы, т. е. чем больше производится продукции конечного потребления на единицу потребляемого сырья и источника энергии, тем рациональнее используются природные ресурсы, совершеннее структура народного хозяйства, а значит эффективнее развивается производство (за счет дополнительного экономического эффекта), и наоборот.

В 1989–2006 г. общей тенденцией изменения объемов производства отраслей добывающего и обрабатывающего секторов промышленности

Дальнего Востока стала деиндустриализация, сопровождаемая сокращением производства в технологичных отраслях обоих секторов и проявляющая кризисные диспропорции отраслевой структуры промышленности региона. Общей тенденцией изменения соотношения секторов промышленности Дальнего Востока в целом и его территорий в частности было структурное «утяжеление» сырьевыми отраслями при «ослаблении» и «упрощении» обрабатывающего сектора, снижение удельного производства продукции переработки на единицу произведенного сырья и энергии (см. рисунок).



Динамика индекса соотношения объемов продукции добывающего и обрабатывающего секторов промышленности регионов Дальнего Востока, ед. (в ценах 1989 г.)

В соответствии с территориально-отраслевыми и структурными особенностями промышленного производства на Дальнем Востоке и согласно требованиям экономико-географической методологии к добывающему (сырьевому) сектору промышленности относятся топливно-энергетический комплекс, горнодобывающая промышленность (с цветной металлургией), отрасли лесного и рыбного комплексов, к обрабатывающему сектору – машиностроение и металлообработка, промышленность строительных материалов, пищевая и легкая промышленности, черная металлургия, отрасли химического комплекса и др.

Исходя из динамики межотраслевых соотношений за 1989–2006 гг. и основных положений программной ориентации промышленности территорий Дальнего Востока для восстановления и дальнейшего роста комплексности взаимодействия и соотношения добывающих и обрабатывающих секторов промышленности необходимо изменение и обеспечение устойчивых динамик «основных» межотраслевых тенденций, способных

влиять на структурную комплексность, эффективность производства¹. Анализ этих тенденций в отраслевом и территориальном аспектах позволил выявить конкретные факторы, определяющие ее по большинству отраслей, и в соответствии с имеющимися в регионе ресурсами и эффективностью их использования сделать выводы о направлениях их комплексного развития. Для всех территориально-производственных зон Дальнего Востока они определялись территориальной спецификой, обусловленной взаимодействиями и соотношениями отраслей специализации, вспомогательных и обслуживающих отраслей.

В целом **топливно-энергетический комплекс (ТЭК)** был и остается фактором, сдерживающим развитие промышленности региона. Высокая доля ТЭК (39 % в 2006 г.) в общем выпуске промышленной продукции говорит не об уровне развития его отраслей, а о глубоком структурном кризисе в экономике региона². В течение 1989–2006 гг. во всех территориях Дальнего Востока кратно (в стоимостном выражении) выросло удельное производство промышленной продукции на единицу производимого тепла и энергии. Это одно из ключевых соотношений структурной эффективности. Снижение его – актуальная задача комплексности промышленного производства, возможная при обеспечении встречных тенденций: со стороны ТЭКа – рост физического объема продукции, уровня обеспеченности топливом и электроэнергией при возрастающих потребностях и дефиците; со стороны промышленности – снижение энергозатратности промышленной продукции, в особенности обрабатывающего сектора, материалоемкость которого выше, чем добывающего.

Наиболее сложное, «отрицательное», данное соотношение в промышленности энергозависимых «приморских» территорий (Камчатском, Приморском краях) и энергоизбыточных регионах (Сахалинской и Амурской областях), где при общем падении объемов промышленного производства ТЭКи имели общий интенсивный рост объемов производства, что сильно изменило картину структурно-отраслевого баланса. Менее негативная динамика в регионах Северной зоны (Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский АО) и Хабаровском крае, где имелись отраслевые противорессы, обеспечившие динамику общего роста промышленной продукции.

Особый аналитический интерес представляет **соотношение объемов продукции обрабатывающих секторов районных промышленности и ТЭКа**. Крайне негативная деструктивная динамика этого соотношения сложилась в северных и островных регионах, где объемы продукции обраба-

¹ Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. М., 2005. 187 с.

² Дальний Восток. Экономическое обозрение. Владивосток: Дальнаука, 2005. 371 с.; Ишаев В.И. Экономическая реформа в регионе: тенденции развития и регулирования. Владивосток: Дальнаука, 1999. 180 с.

тывающих секторов в абсолютных и относительных показателях снизились до ничтожно малых величин при кратном общем росте объемов продукции в ТЭКе. Особенно значительное падение удельного производства обрабатывающего сектора (более 90 %) отмечено в Сахалинской области и Якутии, относительно меньшее снижение в Южной зоне определялось меньшим спадом в обрабатывающем секторе и меньшим приростом в ТЭКе.

В период развития дальневосточной промышленности пропорции отраслей региональных ТЭКов, при всех недостатках и сложностях, являются объективно сложившимися. Они способны изменяться лишь в перспективе благодаря использованию системы интенсивных и экстенсивных мер, таких как реализация крупных региональных программ и инвестиционных проектов посредством административных, финансовых и политико-внедренческих мероприятий. В числе этих мероприятий: а) повсеместное внедрение мер топливно- и энергосбережения; б) повышение надежности электро- и теплоснабжения потребителей; в) разукрупнение источников теплоснабжения; г) сооружение ТЭЦ средней и малой мощности; д) обновление оборудования электростанций, ТЭЦ и котельных новыми, более экономичными и экологически чистыми типами; е) внедрение и повсеместное использование природного газа³. С учетом текущего состояния промышленности Дальнего Востока цены на энергию и топливо, транспортные тарифы на ввоз энергоносителей должны определяться на основе регулирующих функций государства, направленных на дифференцирование тарифа для каждого региона при соблюдении общерегиональной политики сдерживания тарифов на электроэнергию и дотирования предприятий ТЭКа.

Совершенствование структуры ТЭКа Дальнего Востока имеет принципиальное значение. Кроме снижения продукции в отраслях материального производства за счет более низкой себестоимости топлива и электроэнергии высокая электровооруженность труда понижает ее расход. При дефиците трудовых ресурсов это порождает мультипликативную цепь снижения хозяйственных затрат. Эффективный уровень развития ТЭКа способствует развитию более высоких стадий переработки ресурсов, снижая сырьевую направленность отраслей специализации и повышая выход конечной продукции высоких стадий переработки. Неотъемлемой частью данного положения является задача повышения конкурентоспособности как самого ТЭКа, так и промышленной продукции, производимой в регионе.

Структура промышленности Дальнего Востока в основном определяется функционированием Южной зоны (Хабаровский и Приморский края, Амурская область и Еврейская АО), где для производства большего количества валовой продукции используется меньше, чем в других зонах, ресурсов в целом. Здесь осуществляется более глубокая, чем в Северо-восточной зоне,

³ Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. М., 2005. 187 с.

переработка сырьевых ресурсов, в структуре промышленного производства обрабатывающие отрасли играют значительную роль, и в целом структура хозяйства характеризуется большей комплексностью.

Для регионов Южной зоны проблемны и актуальны следующие межотраслевые пропорции соотношения, развитие которых способно восстановить и улучшить общую комплексность и структурную эффективность промышленного производства: машиностроения и металлообработки с отраслями добывающего сектора, некоторых обрабатывающих отраслей с рыбным, морепромышленным и лесным комплексами, горнорудной промышленности с производством строительных материалов.

Южная зона также является субрегионом с интенсивными межтерриториальными экономическими связями. Экстенсификация горнопромышленного освоения северо-восточных регионов (прежде всего Якутии) и топливных ресурсов Сахалина в период рыночных преобразований должна стимулировать развитие в Южной зоне именно обслуживающих население отраслей, так как комплексное развитие их на северо-востоке экономически невыгодно. Обеспечение высокого комплексного уровня развития пищевой, легкой и мукомольно-крупяной промышленности в Южной зоне имеет экономически положительные и эффективные последствия: 1) в регионе в целом резко снижается завоз товаров народного потребления при дорогих транспортных затратах; 2) неизбежно растет удельное потребление этих товаров в зонах; 3) начинают оптимизироваться и рационально развиваться обслуживающие отрасли в северных районах, где эффективность их размещения недостаточно обоснована, так как фактором их создания является дефицит в этой территории продукции повседневного спроса.

Для всех территорий, в особенности для Южной зоны, показательно, что **машиностроение и металлообработка** имеют наиболее сложные и устойчивые отношения с другими отраслями. Поэтому здесь актуальна задача роста эффективности промышленного производства путем обеспечения более интенсивного роста физического объема продукции машиностроения в соотношении с сырьевыми отраслями добывающего сектора посредством исполнения вспомогательных функций и функций специализации в межотраслевых связях.

По мнению специалистов, будущее дальневосточного машиностроения за производством машин и оборудования для отраслей общероссийской специализации региона на предприятиях, являющихся вспомогательными для большинства добывающих и обрабатывающих отраслей, что позволит рационализировать связи с другими регионами⁴. Развитие отрасли должно соответствовать технической политике освоения региона, характеризующей широким исполь-

⁴ Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. М., 2005. 187 с.

зованием машин и механизмов повышенной мощности в северном исполнении, высокой степенью механизации и автоматизации работ и процессов, обеспечивающих эффективное замещение живого труда. В машиностроении предусматривается изменить специализацию, усилив межотраслевое взаимодействие ряда предприятий Амурской области, Хабаровского и Приморского краев в соответствии с потребностями развития региона⁵. Условия регионов с холодным и влажным климатом определяют особые требования к машиностроительной продукции для горнорудной, лесной, деревообрабатывающей и рыбной отраслей относительно их прочности, износостойкости и надежности.

Развитие **производства строительных материалов** в Южной зоне необходимо увязать с усилением и усложнением производственных отношений с горнорудной промышленностью (кооперированные связи в поиске и разработке месторождений, материальное обеспечение строительства объектов горнодобычи, комбинированные связи в процессе переработки отходов и сопутствующих материалов в строительные материалы). Комбинирование на основе комплексного использования отходов уменьшит экологическую нагрузку на территорию и обеспечит рентабельными строительными материалами возведение будущих объектов.

Основные задачи комплексности развития **рыбной промышленности** Дальнего Востока: ликвидация диспропорции в развитии флота и его береговой базы; повышение экономической эффективности рыбохозяйственной деятельности; расширение экспортного потенциала отрасли, увеличение вклада рыбохозяйственного комплекса регионов в решение продовольственного обеспечения населения; укрепление конкурентоспособности продукции российских товаропроизводителей на рынках АТР; расширение межрегиональных поставок технической продукции для различных отраслей промышленности страны⁶.

Являясь составной частью промышленности Дальнего Востока, рыбохозяйственный комплекс региона и в дореформенный период развивался в тесной связи с другими отраслями региона и страны в целом, формируя комплексность всего производства. Его межотраслевые и межрегиональные связи многосторонни и разнообразны. Он обеспечивал население Дальнего Востока и других регионов России рыбными товарами, поставлял сырье, кормовую и техническую продукцию для использования в отраслях агропромышленного комплекса. В то же время рыбохозяйственный комплекс являлся одним из основных пользователей услугами транспорта, потребителем

⁵ Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. М., 2005. 187 с.

⁶ Экономическая политика на Дальнем Востоке России: концепция и программа / под ред. П.А. Минакира. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2000. 92 с.; Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. М., 2005. 187 с.

топлива, хлопчатобумажных и синтетических материалов, древесины и пиломатериалов, проката черных металлов и прочей металлопродукции, тары и тарных материалов, пищевой и химической продукции.

С позиции комплексности производства для рыбодобывающих регионов Южной зоны (Приморского и Хабаровского краев) и «островной» зоны (Камчатской и Сахалинской областей) одним из важнейших является соотношение с рыбной промышленностью обрабатывающего сектора в целом и некоторых обрабатывающих отраслей в отдельности, которые при прогрессивной положительной динамике наиболее влиятельны. Поэтому в соответствии с задачами эффективного развития рыбодобывающих регионов за счет усиления комбинирования и кооперирования необходимо увеличить поступление продукции рыбной промышленности в общепромышленный объем, и в особенности в обрабатывающий сектор. За счет экстенсивных (освоение новых ресурсов, разного вида материальных фондов и средств) и интенсивных (рост производительности труда и внедрение технологий, улучшение организации и управления) факторов необходимо во взаимодействии и в соотношении с рыбной промышленностью обеспечить опережающий рост объемов продукции отраслей, вспомогательных и обслуживающих базовую специализацию.

В перспективе будет усиливаться разделение труда и продукции между рыбодобывающими районами Южной зоны и «островной», и доля южных районов в специализации и объемах конечной продукции еще более увеличится. В Южной зоне будут осуществляться преимущественно производство, обновление и обслуживание материальных фондов отрасли, более технологичная переработка более разнообразных видов рыбного и нерыбного сырья, а также выработка научных и управленческих задач и условий морского ресурсопользования, тогда как «островные» территории возьмут на себя основную нагрузку по воспроизводству, обслуживанию и наращиванию объемов вылова базовых видов рыбного сырья (лососевых и сельдевых) дальневосточных морей для дальнейшей переработки на юге⁷.

В лесопромышленном комплексе Дальнего Востока выход из кризиса следует связывать с тенденциями внутреннего спроса, изменениями мировой конъюнктуры и рационализацией лесопользования в новых экономических условиях. В структуре лесного комплекса нашего региона значительно преобладает производство первичной продукции (лесозаготовки и вывоза), доля которой в общем объеме выпуска продукции превышает 80 %. Продукты высших стадий переработки составляют немногим более 10 %⁸.

⁷Ишаев В.И. Экономическая реформа в регионе: тенденции развития и регулирования. Владивосток: Дальнаука, 1999. 180 с.; Минакир П.А., Рензин О.М., Чичканов В.П. Экономика Дальнего Востока. Перспективы ускорения. Хабаровск: Кн. изд-во, 1986. 256 с.

⁸Ишаев В.И. Экономическая реформа в регионе: тенденции развития и регулирования. Владивосток: Дальнаука, 1999. 180 с.

Современное развитие лесопромышленного производства Дальнего Востока возможно только при формировании комплексных межрайонных связей добывающих и обрабатывающих лесных отраслей. Повысить комплексность производства и эффективность структурного соотношения лесной и деревообрабатывающей промышленности с другими отраслями необходимо путем более интенсивного развития ее обрабатывающих производств в соотношении с добывающими на основе комбинированных и кооперированных производственных отношений с машиностроением и металлообработкой (обслуживание, ремонт и производство запчастей для техники); с производством строительных материалов (использование отходов в производстве наполнителей, тарное производство); с предприятиями химической, пищевой и легкой промышленности (производство спиртов, смол, красителей, биоматериалов, биоактивных веществ). А главное – нужна современная законодательная база, регламентирующая права и обязанности собственников и пользователей лесных ресурсов с учетом требований рационального природопользования и эффективного производства.

Развитие деревообрабатывающей промышленности осуществляется главным образом в уже сложившихся лесопромышленных центрах Южной зоны Дальнего Востока. На Амурскую область, Хабаровский и Приморский края приходится более 70 % всей добываемой и перерабатываемой в регионе древесины⁹. В будущем доля этих регионов в лесопереработке еще более увеличится, будет заложена основа для перехода к интенсивным методам лесопользования и усилится разделение труда между южными и северными территориями Южной зоны, Якутии и Сахалинской области. В южных районах будет осуществляться преимущественно переработка древесного сырья, а северные возьмут на себя основную нагрузку по наращиванию объемов лесозаготовок.

Одним из главных направлений повышения экономической эффективности лесного комплекса является создание в Южной зоне не отдельных мощных предприятий, а крупных лесопромышленных комплексов, состоящих из производств по заготовке древесины и её глубокой механической и химической переработке. Развитие лесопромышленного комплекса региона серьезно ускорит создание в южных районах новых технологий и предприятий, специализирующихся на производстве высокопроизводительных и экологически безопасных отечественных машин и механизмов, предназначенных для заготовки и всесторонней переработки сырья в товары с высокими потребительскими свойствами, основанных на высоком научно-техническом и производственном потенциале предприятий ВПК¹⁰.

⁹ Дальний Восток. Экономическое обозрение. Владивосток: Дальнаука, 2005. 371 с.

¹⁰ Ишаев В.И. Экономическая реформа в регионе: тенденции развития и регулирования. Владивосток: Дальнаука, 1999. 180 с.; Минакир П.А. Системные трансформации в экономике. Владивосток: Дальнаука, 2001. 536 с.

Значительную часть территории Дальнего Востока занимает зона Севера – слабозаселенный ареал сложного климата и очагового характера размещения хозяйства (Республика Саха/Якутия, Магаданская область, Чукотский АО). Основой экономической деятельности этой зоны являются локальное промышленное освоение и эксплуатация особо ценных и дефицитных ресурсов **горнорудной промышленности**. Для территорий Северной зоны наиболее актуальны и проблемны соотношения основной структурообразующей отрасли – горнорудной промышленности и немногих обрабатывающих отраслей, представленных в регионах и имеющих с ней устойчивые производственные связи.

В этих территориях наиболее целесообразно преимущественное развитие специализированных добывающих производств горнодобычи в комплексе с обслуживающими их отраслями (транспорт, ремонтные службы, обслуживание производственного персонала и т. д.). Во взаимодействии с горнорудной промышленностью необходимо обеспечить опережающий рост удельного объема продукции машиностроения и металлообработки на ведущих профильных предприятиях Якутии и Магаданской области (производство и ремонт горного оборудования, транспорта, широкого круга механизмов и металлоконструкций в северном исполнении). Аналогично за счет усиления производственных отношений и связей необходимо улучшить соотношение машиностроения с добывающим сектором в целом для обеспечения специализированной машиностроительной продукцией и обслуживания остальных ведущих сырьевых отраслей зоны – ТЭКа и рыбной промышленности.

Политика промышленного развития Якутии должна базироваться на комплексном использовании богатейших природных ресурсов, постепенном создании передельного цикла и производств по выпуску конечной продукции за счет увеличения в ней доли добавленной стоимости. Формирование конечных производственных циклов в алмазной промышленности и рациональной структуры производства ТЭКа и их вспомогательных производств должно способствовать усилению финансово-инвестиционного потенциала республики и обеспечению условий экологически эффективного ресурсопользования. В перспективе субрегион способен стать центром рентабельных инвестиционных проектов развития не только своей экономики, но и всего Дальнего Востока.

Важнейшим направлением стратегии комплексного развития промышленности Магаданской области и Чукотского автономного округа является эффективное использование доходов горнорудной промышленности для реинвестирования субрегионального хозяйства. В первую очередь для этого необходимы эффективное инфраструктурное и технологическое обеспечение отрасли и следование специальной политике использования финансовых ресурсов, получаемых от добычи цветных и драгоценных металлов

для формирования фонда, гарантирующего внутренние и внешние инвестиции в региональную экономику¹¹.

На Дальнем Востоке продолжается период пионерного освоения уникальных природных ресурсов. Повышенная капиталоемкость и большие эксплуатационные расходы в сочетании с отраслевым подходом к развитию производства стали факторами, сдерживающими темпы экономического развития промышленности региона. При всей нестандартности природных условий каждой из территорий Дальнего Востока должно быть обеспечено взаимосогласованное развитие отраслевой и территориальной структуры промышленного производства, поскольку только в этом случае можно рассчитывать на достижение максимально возможного уровня эффективности¹².

В нынешних условиях существует необходимость разработки теории и практических решений территориального развития промышленного производства Дальнего Востока, которые призваны дать ответ на большинство вопросов, связанных с совершенствованием территориальной организации производства и его эффективного территориального управления. Предоставление территориальным органам управления права разрабатывать проекты комплексных планов экономического развития региона, края, города, которые позволяли бы наиболее полно использовать возможности региона в контроле за выполнением принятых решений, и достаточно эффективных способов воздействия на отраслевые организации позволило бы обеспечить более быстрые темпы развития вспомогательной и обслуживающей население инфраструктуры и могло бы взять на себя функции централизации вспомогательных производств.

О значении **транспорта** в промышленности Дальнего Востока свидетельствует тот факт, что доля занятых в этой отрасли значительно больше, чем в среднем по стране. В ней формируется до 15 % валового промышленного продукта в Южной зоне и до 25 % в Северной зоне¹³. В экономических и природных условиях промышленного производства Дальнего Востока особая роль в формировании комплексного соотношения отраслей добывающего и обрабатывающего секторов принадлежит транспорту – основному инфраструктурному элементу хозяйственной системы, обеспечивающему территориальное и межотраслевое взаимодействие. Уровень транспортной освоенности влияет на структуру вспомогательных и обслуживающих производств. Проблемы отраслевых пропорций в экономике региона во многом заданы неравномерной транспортной сетью. Поскольку транспортное строительство капиталоемко, предпочтение отдается региону с уже имеющейся

¹¹ Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. М., 2005. 187 с.

¹² Минакир П.А., Рензин О.М., Чичканов В.П. Экономика Дальнего Востока. Перспективы ускорения. Хабаровск, 1986. 256 с.

¹³ Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. М., 2005. 187 с.

транспортной сетью. Ввиду такого положения, например, из межрайонного обмена практически полностью выпадает лесопродукция региона, в значительной мере – морепродукция, не могут развиваться технологически более сложные перерабатывающие производства.

Но именно на базе транспортной инфраструктуры южных территорий необходимо совершенствовать межрайонные транспортные связи всего Дальнего Востока. Необходимо снизить роль ведомственного (отраслевого) подхода, не обеспечивающего эффективное и пропорциональное развитие динамичных структур транспорта, и в межотраслевых связях повысить значение территориальных приоритетов распределения перевозок между его отдельными видами. Необходимо упрочить целенаправленные экономические связи между производствами в Южной зоне и на Северо-востоке. Рационализация производственных связей Южной зоны и Северо-востока – одна из ключевых проблем повышения территориальной эффективности промышленного производства в регионе. Очень важно, чтобы все добывающие предприятия, независимо от формы собственности, имели по закону равные права в доступе к магистральным трубопроводам и другим транспортным системам и несли равную ответственность за создание на местах непроездной инфраструктуры¹⁴.

Практически все территории Дальнего Востока имеют потенциал для реализации своих стратегий во **внешнеэкономической деятельности**. Уже сейчас он реализуется благодаря в основном продаже сырья на внешний рынок. Также сырьевые ресурсы являются практически единственным фактором, который поддерживает интерес к Дальнему Востоку на внутреннем рынке. Необходимо превратить внешнеэкономическую деятельность в фактор перспективного развития. Дальний Восток должен развиваться как регион, обращенный в сторону АТР, СНГ и внутрироссийского рынка. Экспортная ориентация промышленности региона является важнейшим элементом структурной перестройки экономики Дальнего Востока и его субрегионов. Именно в стимулировании внешнеэкономической деятельности возможно достижение достаточно высокой степени согласованности государственных и региональных интересов. Чтобы эти направления развития имели перспективу, необходимо этот вид экономической активности дополнить инвестиционными проектами¹⁵.

Другим важным фактором повышения территориально-отраслевой комплексности и эффективности промышленного производства на Дальнем Востоке является широкое **применение прогрессивных форм и методов территориальной организации хозяйства**. К ним относятся целевой подход в реализации общерегиональных комплексных программ, формирова-

¹⁴ Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. М., 2005. 187 с.

¹⁵ Минакир П.А. Системные трансформации в экономике. Владивосток: Дальнаука, 2001. 536 с.

ние территориально-производственных комплексов и промышленных узлов с набором взаимосвязанных производств¹⁶. Строительство технически и экономически связанных предприятий, производственных и социальных служб обеспечивает значительный народнохозяйственный эффект за счёт кооперирования и комбинирования производства, экономии средств на сооружение и использование централизованных объектов, уменьшения территории застройки. При этом капитальные вложения и эксплуатационные расходы сокращаются на 10-12 %¹⁷. В то же время наличие дешёвого сырья, топлива и энергии, хорошая обеспеченность водными и земельными ресурсами делают весьма эффективным развитие на Дальнем Востоке целого ряда производств, особенно топливо-, энерго- и водоёмких. Получают дальнейшее развитие такие ТПК, как Зейско-Свободненский, Ургальский, Комсомольский-на-Амуре, Совгаванский, Южно-Якутский¹⁸.

Образование региональных ТПК по возможности с полным производственным циклом и ориентацией на конечный результат позволяет провести отраслевую реструктуризацию в соответствии с задачами разделения труда и продукции между территориями Дальнего Востока, снизить различия и диспропорции в размещении предприятий добывающего и обрабатывающего секторов промышленности в территориях и в регионе в целом, а также существенно повысить экономическую стабильность таких формирований, рентабельность входящих в них предприятий и возможности воспроизводства¹⁹.

¹⁶ Дальний Восток. Экономическое обозрение. Владивосток: Дальнаука, 2005. 371 с.

¹⁷ Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. М., 2005. 187 с.

¹⁸ Экономическая политика на Дальнем Востоке России: концепция и программа / под ред. П.А. Минакира. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2000. 92 с.; Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г. М., 2005. 187 с.

¹⁹ Дальний Восток. Экономическое обозрение. Владивосток: Дальнаука, 2005. 371 с.; Минакир П.А. Системные трансформации в экономике. Владивосток: Дальнаука, 2001. 536 с.

В.А. НОМОКОНОВ

Проблемы формирования антикоррупционной политики в России

О коррупции говорится, и очень много, на всех уровнях российского общества. Ведется масштабная аналитическая работа, которая не может не впечатлять. Но коррупция, являющаяся серьезной проблемой для многих государств, тем не менее, продолжает обостряться. По данным Всемирного банка, ежегодно на взятки в мире расходуется свыше триллиона долларов, и едва ли не треть этой суммы приходится на Россию¹.

1. Что же следует понимать под коррупцией? Этому вопросу посвящены многочисленные исследования, определения коррупции содержатся в ряде международных и национальных правовых актов, но какого-то одного, всеми признанного понятия до сих пор не выработано.

Наиболее часто термин «коррупция» употребляется для обозначения различного рода злоупотреблений служебным положением в личных целях. Такое понимание представляется чрезмерно широким, так как оно включает и разнообразные хищения, а также злоупотребления, не связанные с коррупционными актами как своего рода сделками, подобными купле-продаже.

На мой взгляд, коррупция представляет собой не что иное, как *торговлю властью* в государственном (прежде всего) и негосударственном секторах. Другими словами, коррупция – это разложение власти, проявляющееся в нелегальном рынке властных полномочий, возможностей обмена власти на выгоду в ущерб принципу социальной справедливости.

Именно подкуп, который оборачивается продажностью подкупаемых, характеризует содержание коррупции. Подкуп является стержнем коррупции, присутствует в ней всегда. Примечательно, что и в резолюции XVII Международного конгресса уголовного права (сентябрь 2004 г.), посвящен-

¹ Давыдова М. Чтоб я так брал! // Честный детектив. Владивосток, 2006. Февраль; Латынина Ю. Уклад жизни в карман // Новая газета. 2005. 7 нояб.; Ильичев Г. За четыре года коррупция в России выросла почти в десять раз // Известия. 2005. 21 июля; [http:// usinfo.state.gov](http://usinfo.state.gov)

ной коррупции в международных деловых отношениях, коррупция определена именно как «злоупотребление властью в обмен на выгоду»².

Для правильного понимания особенностей коррупции важен и учет целей участников заключаемой противоправной сделки: в ее основе всегда лежит обоюдно извлекаемая сторонами *выгода* в самом широком понимании. Она может носить конкретный, материальный характер и выражаться, например, в деньгах, имуществе, ценных бумагах. Выгода может вовсе не носить материального характера и быть нематериальной (помощь в избирательной кампании, лоббирование чьих-либо интересов и т. п.)³.

Вместе с тем, учитывая довольно тесную связь коррупции с иными злоупотреблениями, то, что нередко коррупция сопровождается сопряженными с ней хищениями и иными противоправными деяниями, полагаю возможным и полезным говорить также и о *действиях коррупционной направленности*. Сюда войдут, наряду со взяточничеством, как наиболее опасной формой коррупционных деяний, и иные должностные злоупотребления и хищения, основанные на злоупотреблении служебным положением.

2. Особенности современной коррупции. Повсеместно коррупция приобретает новые черты. Из обычной деловой практики ведения бизнеса коррупция становится все более политизированной, перемещаясь во властные структуры. По оценкам экспертов, с некоторых пор стало сложно обнаруживать разницу между политическими партиями, правительствами, фирмами, правоохранительными органами и структурами организованной преступности. Немецкий криминолог В. Хетзер полагает, что «во многих странах продажность стала уже основным принципом общественного устройства», «важным элементом в борьбе за политическую власть». На этом основании высказываются сомнения в самой возможности выработки государственной стратегии борьбы с коррупцией. Правоохранительные органы становятся бессильными в рамках политических и экономических систем, связанных, по сути дела, круговой коррупционной порукой⁴.

Помимо политизации сегодня наметились, по крайней мере, еще три тенденции в развитии коррупционных отношений.

Во-первых, это их *экспансия*. Случайные коррупционные связи становятся все более устойчивыми и в итоге трансформируются в мощные коррупционные сети. Некоторые эксперты (А.В. Малько) называют это даже «коррупционной оккупацией». Думается, что здесь больше подошло бы сравнение нынешнего коррупционного состояния общества с раковой опухолью, которая требует хирургического вмешательства.

² Corruption and Related Offences in International Business Relations // XY11 International Congress of Penal Law. 2004.

³ Лопашенко Н.А. Противодействие российской коррупции: обоснованность и достаточность уголовно-правовых мер // <http://sartraccc.sgap.ru>

⁴ Голиков Г.А. Коррупция: легализация или борьба // Борьба с преступностью за рубежом. 2006. № 1. С. 36–37.

Во-вторых, сегодня в мире наряду (и в связи) с экономической глобализацией происходят интернационализация и глобализация коррупции. Формы коррумпированных денежных потоков делаются все более недоступными для контроля со стороны национальных правоохранительных органов. Реакцией на эту тенденцию отчасти явилось принятие международным сообществом в 2003 г. Конвенции ООН против коррупции.

Еще одна тревожная тенденция – расширение сферы легализации коррупции, т. е. придания видимости законности коррупционным сделкам. Создаются сетевые системы и разделяются по времени моменты оказания услуг и их оплаты, что затрудняет документирование фактов взяток. Расширяется также спектр разнообразных способов взяточничества и их маскировки. В результате такая легализованная коррупция выпадает из поля зрения правоохранительных органов и безнаказанно распространяется дальше⁵.

3. Масштабы коррупции, особенности ее эволюции и причины. Говоря о возможности формирования государственной стратегии борьбы с коррупцией в нашей стране, мы прежде всего должны учитывать этот фактор. Сегодня практически никто не сомневается, что ситуация с коррупцией в России стала критической. По экспертным данным, около 70 % граждан втянуты в коррупционные связи. Правоохранительные органы страны в последние годы выявляют все больше преступлений коррупционной направленности. Так, МВД сообщает о 37 тысячах, а Генеральная прокуратура – о 92 тысячах преступлений, связанных с коррупцией в 2006 г.⁶

В докладе подкомиссии Общественной палаты РФ по проблемам противодействия коррупции «Уровень коррупции в Российской Федерации и некоторые антикоррупционные приоритеты» (декабрь 2006 г.) подчеркивается, что поражение властных структур коррупцией неизбежно приводит к снижению роли государства как регулятора экономических и социальных процессов, стимулирует паразитирование незначительной части общества на проблемах и тяготах большинства, переводит нормальную систему взаимоотношений между людьми в теневую, зачастую криминальную сферу. В этом документе перечислены зоны, наиболее пораженные коррупцией, описаны коррупционные механизмы, определены антикоррупционные приоритеты и т. п.

Представляется, что правы аналитики, утверждающие, что с конца 90-х гг. коррупция в России приобретает принципиально новое качество: из разовых эпизодических услуг она превратилась в полуполигальную политико-экономическую государственную систему. Теперь чиновники фактически переходят на содержание крупного бизнеса. Стать чиновником, не исполь-

⁵ Голиков Г.А. Коррупция: легализация или борьба // Борьба с преступностью за рубежом. 2006. № 1. С. 44.

⁶ Порядок на улице разбитых фонарей // Рос. газета. 2007. 9 февр.; Дмитриев В. Прокурор отчитался // Рос. газета. 2007. 14 апр.

зую публичные возможности в частных целях, становится проблематичным. В коррупционной системе практически нельзя получить должность, связанную с использованием публичных возможностей, если ты не входишь в систему круговой поруки.

Особенностью коррупции в современной России является то, что она выступает своеобразным компенсаторным механизмом там, где не работают законы или институты гражданского общества. Сегодня роль коррупции такова: если раньше чиновники выполняли роль обслуживающего персонала, получая мзду за сделки, о которых договорились участники рынка, то теперь они стали предоставлять свои услуги по собственной инициативе, причем все чаще – услуги навязанные. Сегодня главными становятся чиновники, которые облагают данью бизнес. Если раньше бизнес-коррупция была формой существования собственно бизнеса, то сейчас она, увы, стала формой существования госаппарата⁷.

Выясняя причины создавшегося положения, нетрудно увидеть, что наша страна попала в коррупционный капкан. У нас сформировалась устойчивая система отношений, фактически провоцирующих коррупционное поведение в различных сферах общественной жизни, а также как на верхних этажах власти (элитарная коррупция), так и в обычных житейских ситуациях (низовая коррупция). Именно эта система делает даже законодательство, как сейчас говорят, коррупциогенным. Именно эта система объективно извращает государственную политику, преобразуя ее в политику коррупционную.

Специалисты сегодня правильно говорят о неотделимости правовой политики от политики социальной, от политической и социально-экономической ситуации в стране. В условиях общего кризиса правовая политика тоже становится ущербной. В условиях тотальной коррупции *формированию антикоррупционной политики препятствуют коррумпированность самих политиков* и включенность их в коррупционные сети.

Таким образом, хотя Россия ратифицировала Конвенции ООН против транснациональной организованной преступности (2000 г.), против коррупции (2003 г.), Конвенцию Совета Европы об уголовной ответственности за коррупцию (1999 г.), выполнение новых международных обязательств остается под вопросом. Оно, вполне возможно, сведётся, во-первых, к очередной имитации антикоррупционной деятельности, а во-вторых, к тому, что чиновники высокого ранга просто спустятся до уровня борьбы с низовой, бытовой коррупцией⁸.

4. Источники коррупции. Поскольку правовая политика зависит от состояния общества, постольку эффективная антикоррупционная полити-

⁷ Полухин А. О национальных особенностях российской коррупции // Нов. газета. 2005. 31 окт.

⁸ Кабанов К. В ближайшие дни Россия ратифицирует Международную конвенцию по борьбе с коррупцией // РИА «ОРЕАНДА». 2006. 28 марта.

ка должна основываться на учете *особенностей причин развертывания коррупции*.

Самое распространенное объяснение: главная причина разгула коррупции в России носит экономический характер. Это едва ли точно, хотя связь между теневой экономикой и коррупцией, например, вполне очевидна. И все же коррупция имеет не одну причину, а порождается многослойным комплексом причин. Представляется, что, во всяком случае у нас в стране, *коррупция коренится прежде всего в деформациях политической сферы, деформациях государственной власти, в ее гипертрофии или чаще гипотрофии*.

В России главным источником коррупции, на мой взгляд, является вовлечение государственных структур в механизмы распределения капиталов и товарно-денежных потоков. Но это происходит у нас не столько потому, что такова экономика, сколько потому, что само государство, точнее его политическая элита, втянулись в отношения собственности и распределения. А ведь государство должно только устанавливать правила игры на рынке и не становиться обычным продавцом или покупателем, преследующим индивидуальный интерес. Таким образом, суть проблемы заключена в необходимости изменения направленности политики государства на обеспечение интересов всех граждан, а не только отдельных избранных представителей.

Но здесь возникает вопрос: как соотносятся власть и коррупция? Коррупция – неотделимый элемент власти или ее могильщик? Это отдельная тема. Но все же представляется, что власть и коррупция выступают как взаимоисключающие вещи (хотя многие полагают, что наоборот, что это близнецы-братья): либо есть полноценная власть и минимизированная коррупция, либо есть масштабная коррупция и минимизированная власть⁹. Поэтому разрастание коррупции свидетельствует о дальнейшей деградации государственной власти. Таким образом, коррупция есть следствие и свидетельство слабости или иной деформированности государственной сферы.

Здесь было бы уместно уточнить и роль «прозрачности» в генезисе коррупции. Отсутствие такой прозрачности, скрытость (мутность) властных отношений и принимаемых решений – не просто благоприятное условие или благоприятный фон коррупции, а ее самостоятельная причина. Коррупция – это не просто продажность власти, а тщательно скрываемая продажность. Именно поэтому механизмы власти должны быть максимально открытыми, прозрачными, и эта открытость должна ограничиваться главным образом интересами сохранения государственной, военной или коммерческой тайны. В этом плане мы согласны с выводом доклада Общественной Палаты РФ о том, что должна быть обеспечена, в частности, прозрачность всех процедур осуществления государственных закупок, приватизации, реализации госу-

⁹ Малько А.В. Антикоррупционная политика современной России: от имитации к решительным действиям // Правовая политика и правовая жизнь. 2005. № 3. С. 38.

дарственных проектов, выдачи государственных лицензий, государственных комиссионных вознаграждений, правительственных гарантированных займов, бюджетных ассигнований и процедур освобождения от налогов. Конечно, следует обязать все государственные и муниципальные органы публиковать принимаемые ими решения в периодической печати и на своих сайтах в Интернет.

Отметим, что в мире уже есть положительный опыт борьбы с коррупцией при помощи обеспечения максимальной открытости механизма принятия чиновниками решений. Так, в Республике Корея внедрена антикоррупционная программа «OPEN», которая показала весьма высокую эффективность.

Основным экономическим источником коррупции являются процессы, происходящее в области *теневой экономики*. Неучтенными (и неучитываемыми) деньгами очень просто распоряжаться. Можно с уверенностью утверждать, что доля теневой экономики в экономической сфере государства прямо определяет и уровень коррупции. Сегодня специалисты говорят о появлении в стране феномена, именуемого не иначе как «коррупционная экономика»¹⁰.

Экономической основой сложившегося в стране чудовищного уровня коррупции является, как полагают некоторые специалисты, помимо прочего, сырьевой перекос российской экономики. Выявлена следующая закономерность – чем выше в экономике сырьевая доля, тем выше коррупция, и наоборот. Интегральный экономический потенциал в развитых странах на 64 % формируется человеческим капиталом и на 20 % – сырьевым. В России – все наоборот: 72 % – сырьевой фактор и лишь 14 % – человеческий капитал. Ориентация экономики на сырьевые природные ресурсы приводит к низкой зарплате и росту коррупции¹¹. Доморощенные олигархи во многом стали таковыми за счет бесплатной и безнаказанной эксплуатации природной ренты.

Социальной базой коррупции служит *сильнейшее имущественное расслоение* граждан, особенно на фоне общей бедности или слабости государства. Двадцать российских богачей сегодня имеют совокупный доход, сопоставимый с государственным бюджетом страны. Беднейшие страны мира, как показывают специальные исследования, в то же время и самые коррумпированные. В этих странах возникает порочный круг: коррупция препятствует экономическому развитию, а общая бедность провоцирует новый виток коррупции. Не случайно В.В. Путин в Послании Федеральному Собранию РФ за 2006 г. был вынужден констатировать обогащение отдельных граждан за счет большинства народа.

Истоки коррупции можно найти и в общественном сознании российских граждан. Здесь мы наблюдаем две взаимосвязанные социальные уста-

¹⁰ Хабибулин А.Г. Коррупция как угроза национальной безопасности // Журн. рос. права. 2007. № 2. С. 48.

¹¹ Лесков С. Анимейн на тему коррупции // Известия. 2005. 4 авг.

новки. Одна из них – *коррупционная зависимость*, при которой коррупция воспринимается как неотъемлемый атрибут образа жизни в России. Такое восприятие и соответствующий образ жизни нередко неправильно называют «социальной нормой». Полагаю, что «массовое» или «массовидное» не есть синоним «нормальности». В противном случае мы приходим к парадоксальному выводу о том, что в России закон борется или пытается бороться с нормальным поведением, не причиняющим вреда личности, обществу или государству.

Вторую установку можно охарактеризовать как *коррупционную готовность*. Последняя означает психологическую установку на решение различных проблем с помощью подкупа. Восприятие коррупции как «социальной нормы» (что не равнозначно признанию ее в таком качестве, просто «все так делают») в свою очередь формирует психологическую готовность давать взятки и брать их.

В конечном счете за названными деформациями общественного сознания скрыта еще более глубокая деформация. В основе ее – признание денег, капитала, собственности главной ценностью, что и ведет к отчуждению личности от общества и государства, и наоборот, к превращению всего и вся в товар и разменную монету.

Исходя из вышеизложенного можно утверждать, что любые попытки борьбы с коррупцией, которые не окажут влияния на ее причины, будут лишь имитацией этой борьбы.

5. Задача формирования государственной антикоррупционной политики, ее федерального и региональных компонентов в этих весьма непростых условиях становится довольно призрачной. Тем не менее что-то делать нужно, так как это вопрос национальной безопасности, вопрос спасения государства российского. И в последнее время обозначились некоторые позитивные тенденции в этом плане. Так, в ноябре 2006 г. в Москве состоялось Всероссийское координационное совещание руководителей правоохранительных органов, посвященное анализу состояния и мер по усилению борьбы с преступностью и коррупцией. На этом совещании были приняты решения, которые в своей совокупности могут быть охарактеризованы как новые конструктивные основы программы действий, знаменующих определенный поворот антикриминальной и антикоррупционной политики. Особо была выделена проблема коррупции. В докладе Генерального прокурора Ю.Я. Чайки было признано, что сегодня коррупция «пронизывает все уровни власти, приобретает системный характер, проявляется, по сути, во всех сферах государственной деятельности, в которых распределяются финансовые или иные материальные ресурсы, выдаются разрешения на осуществление определенной деятельности».

На координационном совещании был также выдвинут целый ряд принципиальных положений, в том числе и новых. Как было подчеркнута

В.В. Путиным, «в современных условиях требуется использовать более эффективные комплексные меры и шаги преимущественно упреждающего антикриминогенного характера... И, конечно, неопенимую роль здесь могли бы сыграть структуры гражданского общества».

«Пришло время, – говорил Президент, – законодательно закрепить апробированные и у нас, и за рубежом требования и запреты для представителей правоохранительных органов и судебной системы, в частности такие как контроль за доходами и имуществом сотрудников правоохранительных органов, судей и членов их семей».

Конкретные шаги в сфере борьбы с коррупцией сделаны правоохранительными органами страны. Так, в июле 2006 г. Генеральная прокуратура РФ утвердила стратегию работы органов прокуратуры по противодействию коррупции. В августе 2007 г. в центральном аппарате создано специальное управление, главной задачей которого является профилактика коррупционных проявлений в органах государственной власти. Аналогичные подразделения создаются и в прокуратурах субъектов Российской Федерации. Наконец, на самом высоком уровне признано актуальным и необходимым проведение специальной криминологической экспертизы принимаемых законов, в том числе на предмет их коррупциогенности.

Хотелось бы надеяться, что мы видим начало более осмысленной политики государства в области борьбы с преступностью и коррупцией. Еще три-четыре года назад ситуация была иной.

Помимо заявлений официальных лиц наметилась определенная подвижка и в практическом плане. Хотя и не в прежнем объеме и не в прежнем качестве, но в Уголовный кодекс возвращена конфискация. Восстановление конфискации в УК – это, во-первых, исправление неверного решения законодателей, которое было принято в конце 2003 г. По мнению многих специалистов в области уголовного права и криминологии, отмена в свое время этой меры наказания была стратегической ошибкой¹². Данное решение явно было пролоббировано представителями бизнеса, нелегальным путем получившими сверхдоходы, а также должностными лицами, заработавшими капитал путем «административного бизнеса», иными словами, коррупционерами. Во-вторых, это прямое выполнение международных конвенций, в частности Конвенции против транснациональной организованной преступности (2000 г.), Конвенции ООН против коррупции (2003 г.), где дается прямая рекомендация государствам иметь в арсенале средств воздействия на преступников такую эффективную меру, как конфискация. Несмотря на то что возвращение конфискации распространится не на все преступления, однако терроризм, наркоторговля и коррупция – это уже очень много.

¹² Ратников Г.В. Стратегия и политика противодействия коррупции // Государственная граница, организованная преступность, закон и безопасность России. М., 2006. С. 219.

В стране, в том числе и на Дальнем Востоке, особенно в Приморском крае, произошла масштабная замена руководства правоохранительных органов, что внушает некоторые надежды на долгожданное начало активизации борьбы с коррупцией. Привлечение к уголовной ответственности целого ряда высокопоставленных чиновников и некоторых руководителей региональных правоохранительных органов за различные должностные злоупотребления, что наблюдается в последний год, – бесспорное свидетельство позитивных перемен.

Главной целью антикоррупционной политики должен являться демонтаж сложившейся в стране и еще достаточно мощной коррупционной системы. Далее должно произойти изменение общих приоритетов государственной политики: во главу угла должны ставиться не узкокорпоративные, а общие интересы большинства граждан. Здесь следует также назвать действие прозрачных механизмов, торжество справедливого закона и т. п.

6. Концепция, определяющая приоритеты, принципы, общие положения борьбы с коррупцией. Сегодня в стране отсутствует общегосударственная антикоррупционная политика, ее только предстоит сформировать и в основе указанной политики должна быть концепция борьбы с коррупцией. Несколько лет назад, как известно, предпринималась попытка принятия «Основ антикоррупционной политики» в виде отдельного закона, что, на мой взгляд, совсем не обязательно. Но безусловно обязательным является разработка федеральной государственной комплексной программы борьбы с коррупцией и организованной преступностью на ближайшие годы.

Основы подобной программы отчасти заложены решением Правительственной комиссии по проведению административной реформы (протокол заседания Комиссии от 27 июля 2007 г. № 66), одобрены «Примерная программа противодействия коррупции в федеральных органах исполнительной власти» и «Примерная программа противодействия коррупции в субъекте Российской Федерации».

Антикоррупционная деятельность государства может быть эффективной только при условии ее системности. Именно поэтому мы говорим об антикоррупционной политике как *системе взаимосвязанных приоритетов и мер борьбы с коррупцией*, включающих политические, организационные, экономические, идеологические и правовые компоненты.

В государственной антикоррупционной политике, наряду с общесоциальными, важна роль и правовых мер. В свою очередь правовые меры борьбы с коррупцией должны включать широкий спектр законов, причем не только узкоотраслевых, но и комплексных, приводящих совокупность разнообразных правовых средств воздействия на коррупцию в единую систему. Так, давно назрел вопрос и о разработке и принятии соответствующего специального федерального закона о борьбе с коррупцией.

Следует согласиться с предложениями о неотложном принятии Федерального закона «О лоббировании», который должен создать правовое поле для исключения коррупционных схем продвижения законопроектов, противоречащих интересам общества и государства, но обеспечивающих тем или иным структурам материальные и иные преимущества, а также блокирующих законопроекты, противоречащие групповым и корпоративным интересам.

Мы поддерживаем предложение дополнить Федеральный закон «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма» положением об установлении контроля над финансовыми операциями публичных должностных лиц, о разработке перечня таких лиц либо критериев отнесения к данной категории лиц.

В федеральные законы «О государственной гражданской службе РФ» и «О муниципальной службе в Российской Федерации» (2007 г.) необходимо внести согласованные изменения, которые предполагают:

- наложение запрета государственным служащим в течение определенного срока (трех лет) после ухода в отставку переходить в коммерческие организации, ранее находившиеся в сфере их непосредственного административно-правового воздействия либо контроля;

- установление обязанности для депутатов Государственной Думы и членов Совета Федерации, а также членов их семей ежегодно предоставлять сведения о своем имуществе и доходах, а также соблюдать ограничения, установленные федеральным законодательством;

- введение дополнительного основания для досрочного прекращения полномочий депутата Государственной Думы или члена Совета Федерации (в случае осуществления им предпринимательской деятельности либо вхождения в состав органа управления коммерческой организации);

- установление ограничений на вхождение депутатов законодательных органов государственной власти субъектов Российской Федерации в состав органов управления коммерческих организаций с определением в таких случаях порядка досрочного прекращения полномочий депутатов соответствующего уровня.

Федеральное законодательство о государственной гражданской службе целесообразно дополнить поправками, которые установили бы заключение с государственными гражданскими служащими срочного контракта на 1-3-5 лет, чтобы предоставить возможность аттестационным комиссиям и руководителям более взыскательно подходить к вопросам исполнения служебных (должностных) обязанностей и при наличии компрометирующих оснований (нарушений служебной дисциплины) не продлевать контракт.

Необходимо разработать новый федеральный закон «О доступе граждан к информации», предусмотрев правовое закрепление основных принципов системы прозрачности и подотчетности обществу государственных органов,

а также определение механизма реализации права каждого гражданина свободно искать и получать информацию о деятельности государственных органов, органов местного самоуправления и судебных органов.

Мы поддерживаем предложения комплексно и согласованно внести изменения в Уголовный кодекс (УК) и Уголовно-процессуальный кодекс (УПК) РФ, направленные:

- на приведение норм УК в соответствие с требованиями Конвенции ООН против коррупции (2003 г.) и другими международными документами в плане расширения криминализации коррупционных деяний и т. п.; установление перечня коррупционных преступлений и применение в качестве дополнительной меры наказания конфискации имущества, а также увеличение штрафов; расширение круга субъектов коррупционных преступлений; внесение изменений, касающихся ограничения применения институтов назначения более мягкого наказания, чем предусмотрено законом, условного осуждения и условно-досрочного освобождения от наказания к должностным лицам, совершившим присвоение вверенного имущества при отягчающих и особо отягчающих обстоятельствах или получившим взятку при таких же обстоятельствах; увеличение сроков погашения судимости и лишения права занимать (в том числе пожизненно) определенные должности или заниматься определенной деятельностью для лиц, имеющих судимости за должностные преступления;

- на совершенствование статей 115 и 116 УПК РФ с целью создать правовые основания для принятия мер обеспечительного характера к имуществу, приобретенному в результате преобразования или приобщения доходов, полученных преступным путем, а также на распространение аналогичных мер процессуального принуждения на прибыль и другие материальные выгоды, полученные лицом в результате использования такого имущества¹³.

Мы давно уже говорим и том, что нужно исключить из УПК РФ раздел, который определяет особенности производства по уголовным делам в отношении отдельных категорий лиц, поскольку это противоречит ст. 19 Конституции Российской Федерации, провозглашающей принцип равенства перед законом и судом. Таково же мнение и Общественной палаты РФ, и МВД РФ, и других ведомств.

Все уже согласились и с тем, что во всех сферах законотворчества требуется введение обязательной независимой правовой антикоррупционной экспертизы законопроектов в период их разработки и обсуждения в Государственной Думе, Совете Федерации, законодательных органах субъектов Российской Федерации и представительных органах местного самоуправления.

Мы согласны и с тем, что нужен антикоррупционный мониторинг действующих правовых норм для выявления тех из них, которые используются

¹³ См. подробнее: Рекомендации «круглого стола» на тему «Государственная политика в сфере противодействия коррупции (региональный аспект). Проблемы и пути их решения». Новосибирск, 2007.

в коррупционных целях, а также для последующей корректировки действующего законодательства.

Серьезный перелом в борьбе с коррупцией мог бы произойти в случае принятия Федерального закона «О доступе граждан к информации». Соответствующий законопроект находится на рассмотрении в Госдуме. Снизить число и размер взяток, вероятно, помогут «стандарты массовых государственных услуг», которые с 2006 г. внедряются в рамках административной реформы. Следует обеспечить безусловное выполнение норм законодательства в части, касающейся проверки достоверности деклараций о доходах государственных и муниципальных служащих. Нужно возложить на них бремя доказывания легитимности своих доходов и расходов. Важно определить механизм организации проверки недостоверности или неполноты представленных сведений о доходах, имуществе и обязательствах имущественного характера, а также механизм соблюдения гражданскими служащими ограничений, установленных федеральным законодательством. В этих целях следует разработать комплекс мероприятий по организации проверки сведений о доходах и имуществе.

Но особую роль, думается, призван сыграть специализированный комплексный закон, посвященный непосредственно коррупции.

Проект Федерального закона о противодействии коррупции, рекомендованный Государственной Думой ко второму чтению, посвящен важным вопросам правового регулирования борьбы со столь опасным негативным явлением, как коррупция. В этом законопроекте делается попытка впервые на законодательном уровне определить понятие коррупции и других смежных понятий. Заслуживают поддержки, содержащиеся в документе определения таких понятий, как «конфликт интересов», «международные антикоррупционные стандарты», «незаконное обогащение». В проекте Закона приводится исчерпывающий перечень лиц, которые могут быть субъектами коррупции, дается классификация коррупционных правонарушений, включая преступления, обладающие признаками коррупции, а также описываются соответствующие административные и дисциплинарные правонарушения.

Следует особо поддержать положения статей, посвященных ответственности руководителей за непринятие мер по противодействию коррупции (ст. 10), последствиям незаконного обогащения (ст. 11), аннулированию правовых актов и действий, совершенных в процессе коррупционных правонарушений (ст. 13).

В законопроекте формулируются цели, задачи и принципы противодействия коррупции, достаточно подробно перечисляются возможные меры борьбы с ней, раскрывается круг субъектов противодействия коррупции и их компетенция. Отдельная глава проекта посвящена вопросам международного сотрудничества. Законопроект регламентирует также и систему контроля и надзора в сфере противодействия коррупции.

К сожалению, работа над данным проектом в Госдуме затянулась на неопределенное время.

7. Региональные аспекты антикоррупционной политики. Важным компонентом антикоррупционной политики является его региональная часть. Реализация политических установок, выработанных на федеральном уровне, невозможна без соответствующей деятельности на уровне субъекта Федерации. Причем не только в плане исполнения требований федерального законодательства, указов Президента и постановлений Правительства, его министерств и ведомств, но и в плане регионального законотворчества и правоприменительной практики.

Примечательно, что в ряде республик, краев и областей страны заметно активизировался процесс антикоррупционной деятельности. Регионы, не дождавшись от федеральных властей общих концептуальных и программных решений, принятия специализированного закона о борьбе с коррупцией, пытаются своими силами восполнить возникший правовой вакуум. Если в Республике Башкортостан закон о противодействии коррупции был принят еще в 1994 г., то в Республике Татарстан, Пензенской, Саратовской областях эти законы приняты совсем недавно – в 2006 г. Соответствующий законопроект подготовлен в середине 2007 г. и внесен на рассмотрение законодателями прокуратурой Сахалинской области¹⁴. Аналогичный законопроект подготовлен и прокуратурой Волгоградской области¹⁵.

Данный процесс не проходит гладко. Действие соответствующего закона в Башкортостане приостановлено более поздним законом в марте 2006 г. Разработанный в Волгоградской области законопроект о борьбе с коррупцией был признан противоречащим федеральному законодательству по той причине, что его предмет, по мнению оппонентов, входит в сферу исключительного ведения РФ (уголовное и уголовно-процессуальное законодательство)¹⁶. Однако, поскольку противодействие коррупции не ограничивается применением мер уголовной ответственности, а охватывает и административное право, данный вывод представляется излишне категоричным.

В ряде регионов также разработаны и реализуются соответствующие комплексные антикоррупционные программы и планы, организуется антикоррупционная экспертиза законопроектов¹⁷, налаживается антикоррупционный мониторинг, ведется другая важная работа в этом направлении.

¹⁴ Законопроект передавался во владивостокский Центр по изучению организованной преступности для научной экспертизы и в дальнейшем дорабатывался совместно со специалистами Юрид. ин-та Сахалинского университета.

¹⁵ Волгоградская прокуратура разработала закон о коррупции // Волгоград, газета. 2006. 19 июля.

¹⁶ Талапина Э. Правовые способы противодействия коррупции // Право и экономика. 2006. № 6. С. 3–11.

¹⁷ См: Постановление Правительства Астраханской области от 21.08.2006 № 294-П «О порядке проведения экспертизы на коррупциогенность» // Сборник законов и нормативных правовых актов Астраханской области. 2006. № 39; Распоряжение главы администрации Томской области от 25.08.2006 № 449-р «Об организации экспертизы проектов нормативных правовых актов Томской области на коррупциогенность» // КонсультантПлюс.

8. Многие международные антикоррупционные соглашения обязывают государства принимать широкие меры для предупреждения коррупции. В их число входят поддержание высоких стандартов поведения для государственных служащих, создание прозрачных систем закупок и финансового управления, недопущение конфликтов интересов, требование финансового раскрытия личных активов, формирование эффективных систем и процедур подотчетности внутри и вне органов власти, предоставление доступа к правительственной информации и др.

Представляется важным реализовать и другие обоснованные предложения и международные рекомендации, направленные на формирование в стране эффективной антикоррупционной политики. Сюда можно отнести и формирование федерального координационного органа, наделенного специальной компетенцией, и расширение круга субъектов, обладающих правом законодательной инициативы по вопросам борьбы с коррупцией, и многое другое¹⁸.

В последние годы международное сообщество, в том числе и США, разрабатывают новые способы лишения коррумпированных чиновников доступа к богатству, которое они накопили с помощью коррупции, и применяют новые механизмы отслеживания их активов. Так, в 2006 г. в США появилась новая стратегия международных действий в борьбе с коррупционерами. Двумя важнейшими методами этой борьбы являются отказ в убежище коррумпированным чиновникам и восстановление и надлежащее распределение доходов от коррупции¹⁹. В первом случае речь идет об отказе в разрешении на въезд в Соединенные Штаты, поскольку эти лица причастны к коррупции на государственном уровне.

Итак, позитивный опыт есть. Осталось его использовать во благо обществу.

¹⁸ См. подробнее: Петров М.П. Концепция антикоррупционной политики в Российской Федерации: федеральный и региональный аспекты // Уголовно-правовая политики и проблемы противодействия современной преступности. Саратов, 2006. С. 94; Коновалов И.Н. Юридические средства антикоррупционной политики // Там же. С. 95.

¹⁹ Брандолино Д., Луна Д. Борьба с клептократией // <http://usinfo.state.gov>

С.Н. ЛЯПУСТИН

В.К. Арсеньев о браконьерстве и контрабандном вывозе биоресурсов на Дальнем Востоке

В конце XX в. участники международной конференции, проходившей в Рио-де-Жанейро, обратили внимание на необходимость сохранения биоразнообразия Дальнего Востока России. Многие виды диких животных и растений, численность которых к 80–90-м гг. прошлого столетия была восстановлена, вновь оказались перед угрозой исчезновения.

Ещё в конце XIX–начале XX вв. на юге Дальнего Востока России амурский тигр, дальневосточный леопард, пятнистый олень, горал были обычными промысловыми видами. Но в 20–30-е гг. XX в. численность дальневосточных видов диких животных оказалась критической. К этому периоду амурских тигров оставалось не более 20–30 особей¹. Стали редкостью соболь, пятнистый олень, леопард, горал и многие другие животные Уссурийской тайги. Численность морских котиков на Командорах сократилась с 500 000 до 5000 особей², уловы осетровых видов рыб на р. Амур уменьшились в 5 раз³.

О сокращении дальневосточных видов диких животных и дикорастущих растений, вызванном массовым, хищническим промыслом и контрабандным вывозом, осуществлявшимся с 50-х гг. XIX в., писали многие исследователи – биологи, историки, географы⁴.

¹ Пикунев Д.Г. Состояние популяции амурского тигра и дальневосточного леопарда на Дальнем Востоке России // Совещание по созданию плана восстановления дикой популяции тигра в северном Китае: докл. Харбин, пров. Хэйлуцзян. 29-30 окт. 2000 г.

² Зименко А.В., Гольцман М.Е. Практика охраны природы на Командорских островах // Рациональное природопользование на Командорских островах (состояние и охрана экосистем, проблемы экономического и этнокультурного развития) / под ред. акад. В.Е. Соколова. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1987. С. 72.

³ Никольский Г.В. Рыбы бассейна реки Амура. М., 1956. С. 27.

⁴ Нарочницкий А.Л. Колониальная политика капиталистических держав на Дальнем Востоке. 1860–1895 гг. М.: Изд-во АН СССР, 1956.; Петров А.И. История китайцев в России. 1856–1917 годы. СПб.: ООО «Береста», 2003; Ливеровский Ю.А., Колесников Б.П. Природа южной половины советского Дальнего Востока. Физическо-географическая характеристика. М.: Гос. изд-во географ. литературы, 1949.



Фото из журнала «Зов тайги». 2006. № 1

Так, в монографии Ю.А. Ливеровского и Б.П. Колесникова «Природа южной половины советского Дальнего Востока» отмечалось, что продукты российского дальневосточного охотничьего промысла на китайском рынке всегда пользовались огромным спросом. В первую очередь добывали «черное золото» – драгоценный собольи мех, а также панты, куницу, белку, выдру и других пушных зверей. Тигр и горал продавались целиком и использовались для приготовления различных китайских лекарств; особенно ценились тигровые усы, сердце и почки. Весной, когда пушнина теряла ценность, промышленяли беременных соболей ради неразвившихся детенышей и пятнистых оленух ради выпоротков, и те и другие ценились как лекарство. Кроме того, добывались кабарожьи «пупки» и сухие рога, олени хвосты и жилы и другие части животных, употреблявшиеся в китайской медицине⁵.

Впервые на возможные последствия браконьерства и контрабанды биоресурсов Дальнего Востока, в первую очередь в сопредельные Китай, Корею и Японию, обратил серьезное внимание В.К. Арсеньев. Изучая характер проживания китайцев в Уссурийском крае, он отмечал, что многие встречавшиеся по маршруту его следования китайские фанзы не имели ни огородов, ни пашен. Это объяснялось тем, что нахождение китайцев на территории Уссурийского края было связано не с освоением земель и производством земле-

⁵ Ливеровский Ю.А., Колесников Б.П. Природа южной половины советского Дальнего Востока. Физическо-географическая характеристика. М.: Гос. изд-во географ. литературы, 1949. С. 264.

дельческой продукции, а с хищническим промыслом и добычей природных богатств и последующей отправкой заготовок в Китай. В путевых заметках В.К. Арсеньев писал: «Нельзя не удивляться предприимчивости китайцев. Одни охотятся за оленями, другие ищут женьшень, третьи соболюют, четвертые заняты добычей кабарожьего мускуса, там видишь капустоловов, в другом месте ловят крабов или трепангов, там сеют мак и добывают опиум. Что ни фанза, то новый промысел: ловля жемчуга, добыча какого-то растительного масла, ханшина, корней острогала, да и всего не перечтешь»⁶. Более того, промыслом и заготовкой ценного биосырья занимались не только китайцы, но и находящиеся в зависимости от китайцев представители коренного населения. Так, сообщая о деятельности китайцев на Бикине, Арсеньев отмечал, что они «занимаются поисками женьшеня, охотой, соболеванием, выгонкой спирта и эксплуатацией удэгейцев»⁷.

По данным В.К. Арсеньева, в период с 1899 по 1910 г. численность китайских охотников в Уссурийском крае достигала 50 тыс. человек. Дело доходило даже до того, что, пока шел промысловый сезон, китайцы запрещали коренному населению – удэгейцам, нанайцам – выходить в тайгу. К 1913 г. практически вся территория нынешнего Приморского края и южная часть Хабаровского края была поделена китайскими зверопромышленниками и крупными торговыми китайскими фирмами по районам и долинам рек, где руководство охотой, сбором и заготовкой ценных биоресурсов осуществляли представители этих фирм. Главные организаторы этого дела располагались во Владивостоке, Никольске-Уссурийском, Хабаровске. Китайцами было установлено «владение реками» на российской территории. Владелец реки – *цай-дун* («хозяин реки») – фактически являлся хозяином не только речных ресурсов, но и всех биоресурсов территории, прилегающей к реке. Коренные жители находились в полной зависимости от него. Обеспечивая жителей товаром, опиумом, спиртом, китайцы забирали все, что они добывали на охоте – соболей, панты, женьшень и т. д. Удэгейцы рассказывали Арсеньеву о том, что для того чтобы узнать о количестве пойманных ими соболей, китайцы нередко прибегали к пыткам. Во многих районах Уссурийского края удэгейцы и тазы находились у китайцев в положении рабов⁸. Продажа китайцами жен и детей удэгейцев и тазов, отобранных силой у охотников-должников, была обычным для того времени явлением.

Активной деятельностью по монополизации скупки и заготовки женьшеня, пантов, мехов у китайцев и коренного населения с целью вывоза в Китай отличалось тайное китайское общество «Гун и хуэй» (Общество единомышленников), созданное на территории Приморского края (запрещено в 1907 г.). «Все добытые ими соболя и беличьи меха, хорьки⁹, шкурки бурун-

⁶ Арсеньев В.К. По Уссурийскому краю. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1986. С. 200.

⁷ Там же. С. 238.

⁸ Арсеньев В.К. Дерсу Узала. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1972. С. 218.

⁹ То же, что и колонки. В XIX в. русские переселенцы в Приамурском крае колонка называли хорьком.

дуков, горностаи, куницы, выдры, барсуки, рыси, олени рога и жилы, панты, кожи, олени хвосты и женьшень – все это идет к китайским купцам во Владивосток или в Хабаровск и оттуда уже за границу»¹⁰.

Характеризуя хищническую деятельность китайцев, В.К. Арсеньев использует записи золотопромышленника г. Якубовского, добытые им в верхнем течении р. Иман. Из них следует, что за время с 1 ноября 1912 г. по 15 февраля 1913 г., то есть за 107 дней, через руки одного только китайца Лю Ва Ина прошло¹¹:

№	Наименование предметов	Количество	На сумму
1	Кабарожьей струи	637	3640 руб.
2	Хорьков	1783	1700 -//-
3	Соболей	241	12000 -//-
4	Рыси	10	250 -//-
5	Медведей	21	250 -//-
6	Тигров	5	630 -//-
		Итого	18370 руб.

В 1912 г. правительство России в целях восстановления популяции соболя ввело трехгодичный запрет на его охоту. Однако данный запрет в Уссурийской тайге, где хозяйничали китайцы, фактически не выполнялся. По подсчетам В.К. Арсеньева, в начале XX в. китайцами в Уссурийской тайге ежегодно вылавливалось более 150 тыс. соболей. Соболиные шкурки китайцы не везли по дорогам, а пробирались за границу, в Маньчжурию, тайком, минуя таможенные посты и обходя деревни. Таким образом, все соболя, пойманные во время запрета, ушли в Китай.

Стоимость пушнины и других товаров животного и растительного происхождения, незаконно вывезенных в Китай в конце XIX в., составила от 1,5 до 2 млн рублей¹².

Немало пушнины вывозилось и в Японию. Её японцы скупали как у коренного населения, так и у русских переселенцев. Например, жители старообрядческой деревни Амгу вынуждены были все свои покупки делать в Японии. Средства для закупки товаров получали с продажи японцам пушнины. Соболевание для жителей Амгу являлось одним из основных источников получения средств к жизни. Соболей они ловили всеми способами – и китайскими, и корейскими, и удэгейскими¹³.

И всё же наибольшее возмущение вызывало у Арсеньева варварское отношение к природе китайцев. Он писал, что более страшной картины

¹⁰ Арсеньев В.К. Китайцы в Уссурийском крае // Зап. Приамурск. отдела Императорского Русского Географ. об-ва. Хабаровск, 1914. Т. 10, вып.1. С. 92.

¹¹ Там же. С. 103.

¹² Кутузов М.А., Иванов В.Д. Казачество на русско-китайской границе / Зап. Об-ва изучения Амурского края. Т. XXXVI, вып. 2. С. 44, 45.

¹³ Арсеньев В.К. Дерсу Узала. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1972. С. 127.

браконьерства, чем в долине р. Мутухе со стороны китайцев, он не видел¹⁴. Особенно от браконьерства китайцев страдали изюбри и пятнистые олени. Ежегодно как сухопутным путем, так и морским транспортом в Китай вывозились многие десятки тысяч дериватов оленей – панты, шкуры, эмбрионы, хвосты, жилы и т. д. В книге «По Уссурийскому краю» Арсеньев сообщает о том, что китайцы рассказывали ему, как они раз в два года отправляют крупные партии оленьих сухожилий во Владивосток, а оттуда – в Чифу¹⁵.

Справедливости ради необходимо отметить, что русские переселенцы, удэгейцы, тазы, корейцы также принимали активное участие в уничтожении оленей. Известный дальневосточный биолог Г.Ф. Бромлей отмечал, что до 1920 г. изюбрей убивали в любые сезоны года, нередко в неограниченном количестве¹⁶.

В значительной степени в браконьерстве и обеспечении промысловым сырьем китайцам содействовали переселившиеся в Уссурийский край корейцы. Обосновавшись на территории российского Дальнего Востока, они также занимались звероловством. Добытое ими сырье в последующем продавалось китайцам. Так, встреченные Арсеньевым корейцы на р. Кулумбе занимались отловом кабарги. Он сообщает, что, по словам корейцев, в зимний сезон они убивают до 125 кабарожек, 75 % которых составляют самки. Однако убитых самок они выбрасывают на съедение воронам, так как ценный мускус, который китайцы покупают у них по рублю за штуку, имеется только у самца¹⁷. Наряду с корейцами и тазы сдавали китайцам всю добываемую пушнину, мускус кабарги и ценные части иных диких животных¹⁸.

Китайцами наносился колоссальный ущерб животному миру и дальневосточных рек. Описывая хищнический вылов речных жемчужниц, Арсеньев отмечает, что бригада из двух китайцев за лето добывала до 200 жемчужин на сумму 500–600 рублей. Из 50 добытых ими раковин только в одной находилась жемчужина. Раковины разбивали молотками и тут же выбрасывали, в результате чего по берегам многих рек оставались кучи битых раковин. По данным Арсеньева, в начале XX в. в Китай ежегодно контрабандно вывозилось более 5000 жемчужин.

Большое внимание китайцы уделяли сбору и заготовке ценных лекарственных и пищевых растений – женьшеня, папоротника¹⁹, древесных грибов, лишайников и др. До 1917 г. только через Владивосток в Китай ежегодно экспортировалось около 380 кг корня дикого женьшеня – почти столько же,

¹⁴ Арсеньев В.К. По Уссурийскому краю. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1986. С. 192.

¹⁵ Там же. С. 192.

¹⁶ Бромлей Г.Ф., Кучеренко С.П. Копытные юга Дальнего Востока СССР. М.: Наука, 1983. С. 188.

¹⁷ Там же. С. 217.

¹⁸ Арсеньев В. К. Путевой дневник № 2. Маршруты 1906 года. Сведения о народонаселении: полевые дневники экспедиции В.К. Арсеньева // Зап. Общ-ва изучения Амурского края. Т. XXXVII, вып. 2. С. 31.

¹⁹ Там же. С. 98.

сколько его добывалось в то время в лесах Маньчжурии²⁰. Однако фактические объемы добываемого и ежегодно нелегально вывозимого женьшеня исчислялись тысячами килограммов. Количество китайских сборщиков корней женьшеня в период с 1899 по 1910 г., судя по данным Арсеньева, достигало 30 тыс. человек²¹.

Помимо женьшеня для отправки на родину китайцы активно заготавливали иные лекарственные растения, значительную часть которых составлял астрагал повислоцветковый²².

Описывая одну из китайских фанз, исследователь сообщал, что обитатели её активно занимаются сбором древесных грибов и лишайников с камней. Первые относятся к семейству дрожалковых и произрастают исключительно на дубах. В целях заготовки грибов *«китайцы валят на землю множество дубовых деревьев. Когда дуб начинает гнить, на нем появляются грибы, по внешнему виду похожие на белые кораллы. Китайцы их называют «муэр»*²³. На свежем валежнике китайцы собирают грибы семейства тремелловых. *«Дубовые грибы (Tremelia sp), кит. назв. хый-цай) развиваются на свежем дубовом валежнике. Ради него в прежнее время во всем Южно Уссур. крае были специальные грибовья фанзы. Фанзы эти в 1906 г. сохранились еще кое-где в Зауссурийском крае и около Сучана. Цена за 1 фунт сухих грибов на месте 50 коп. Грибы эти увозились в Китай»*²⁴. Помимо грибов в значительных объемах заготавливались съедобные лишайники. *«Лишайники темно-оливково-зеленые (называемые «шихуй-пи», то есть «каменная кожа») в сухом состоянии становятся черными»*²⁵. Сушеные грибы и лишайники отправлялись во Владивосток, а затем в Китай.

Исследуя результаты незаконной деятельности китайцев, В.К. Арсеньев отмечает, что в середине 90-х гг. XIX в. ежегодно из Уссурийского края в Китай вывозилось до 1500 шт. лутая²⁶ пятнистого оленя, до 2000 шт. лутая изюбря, более 15 000 оленьих хвостов, около 20 000 кг оленьих жил, от 15 000 до 20 000 пенисов оленя, от 25 000 до 30 000 шт. мускусной железы кабарги, более 30 000 кг сушеных древесных грибов тремелла, 40 000 кг лишайников

²⁰ Стоматюк Е.С. Станет ли бывшим женьшень настоящим? // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 1999. № 1. С. 111–116.

²¹ Арсеньев В.К. Китайцы в Уссурийском крае // Зап. Приамурск. отдела Императорского Русского географического об-ва. Хабаровск. 1914. Т. 10, вып. 1.

²² Арсеньев В.К. Дерсу Узала. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1972. С. 10; Он же. Китайцы в Уссурийском крае // Зап. Приамурск. отдела Императорского Русского географического об-ва. Хабаровск. 1914. Т. X, вып. 1. С. 112–115.

²³ Там же. С. 200.

²⁴ Арсеньев В. К. Путевой дневник № 2. Маршруты 1906 года. Сведения о народонаселении: полевые дневники экспедиции В.К. Арсеньева // Зап. Об-ва изучения Амурского края. Т. XXXVII, вып. 2. С. 30.

²⁵ Арсеньев В.К. По Уссурийскому краю. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1986. С. 200.

²⁶ Лутай (кит.) – выпороток, т.е. эмбрион, вырезанный у самки дикого животного (оленя, соболя и др.) и подвергнутый консервации по специальному методу; применяется в традиционной восточной медицине.

семейства пармелиевых, более 5000 шт. речного жемчуга, 30 000 кг корней астрагала повислоцветкового, более 4000 корней дикорастущего женьшеня²⁷.



Китайцы скупают амурскую белугу «калугу» прямо на берегу. 1914 г.

(Фото из журнала «Зов тайги». 2006. № 1)

трепанга. Мясо гребешка и краба в сушеном виде отправлялось в Китай. Для отправки в Китай в больших объемах заготавливалась и сушилась морская капуста. «В Китае этот продукт ценится очень дорого, как лакомство»²⁸.

После посещения лежбищ сивучей, которые в Приморской области находились практически по всему побережью Японского моря, В.К. Арсеньев убедился в том, что китайцы вели хищническую охоту на сивучей с целью заготовки шкур и последующего вывоза их в Китай. Так, на стенах только одной фанзы, оказавшейся на пути ученого, следовавшего по побережью Японского моря, сушилось около сотни шкур сивучей, целиком представлявших молодняк²⁹. По свидетельству Арсеньева, на побережье помимо сивуча китайцы вели активную охоту на кольчатого тюленя (акибу), или нерпу³⁰.

В.К. Арсеньев неоднократно высказывал озабоченность по поводу хищения иностранцами богатств российских морей. В 1928 г. он обращал внимание на состояние дел с охраной морских биоресурсов: «Корейцы решили взять каботаж в свои руки у берегов Уссурийского края, японцы хозяйничают в Охотском море, а американцы владеют Беринговым морем. Все эти суда иностранные, а флаг советский найти в водах Великого океана также трудно, как встретить знакомого на улицах Москвы»³¹.

²⁷ Арсеньев В.К. Китайцы в Уссурийском крае // Зап. Приамурск. отдела Императорского Русского Географического об-ва. Хабаровск. 1914. Т. X, вып.1. С. 112–115.

²⁸ Арсеньев В.К. По Уссурийскому краю. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1986. С. 131.

²⁹ Там же. С. 193.

³⁰ Там же. С. 117.

³¹ Арсеньев В.К. Доклад Дальневосточному краевому комитету Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) // Желтая опасность. Владивосток: Ворон, 1996. С. 103.

Фактически вся вывозимая из России продукция животного и растительного происхождения добывалась путем браконьерского промысла, и соответственно доставка её в соседние страны осуществлялась контрабандно. Исследование работ В.К. Арсеньева показывает, что в конце XIX–начале XX вв. применялись различные способы контрабандного вывоза, и в основном товар перемещался помимо мест таможенного контроля как таёжными тропами, так и морским транспортом. Это объяснялось значительной удаленностью и малочисленностью таможенных постов, отсутствием пограничных подразделений – пограничной стражи «по образцу западной охраны границы»³², слабой защитой морского побережья и наличием других проблем.

Распространенность таких явлений, как контрабанда, нелегальные сделки и хищнический промысел всех видов природных ресурсов российского Дальнего Востока, по мнению Арсеньева, объясняется рядом причин:

– диффузия китайцев, корейцев, японцев в районы, смежные с нашими границами. *«Китайцы идут в тайгу мыть золото, промышлять пушнину и в населенные пункты для торговли, корейцы прочно сажаются на землю, японцы занимаются промыслами у наших берегов»*³³;

– наличие границы с государствами, обладающими, в отличие от российского Дальнего Востока, колоссальными ресурсами населения. *«К нашим границам тяготеет более 1/3 населения Земного шара, а рядом находится страна слабо населенная – это советский Дальний Восток»*³⁴;

– стремление китайцев занять богатые в природном отношении и удобные для земледелия земли, которые уже освоили русские переселенцы и которыми является Уссурийский край;

– слабая защищенность сухопутных границ на российско-китайском направлении;

– отсутствие охраны морского побережья, слабая защищенность морских границ;

– слабое экономическое развитие Дальнего Востока. *«В наше время гораздо важнее экономическая защита, чем вооруженное сопротивление»*³⁵;

– слабая инфраструктура, в первую очередь бездорожье и отсутствие нормальных путей сообщения. В частности, говоря о Севере Дальнего Востока, он отмечал: *«Когда на Севере говорят о трактах, то под этим именем не надо понимать шоссейные дороги или грунтовые, окопанные канавами, это просто тропа, проторенная вьючными лошадьми и северными оленями. Единственный инженер путей сообщения, который строит дороги на Севере, – это медведь»*. И далее: *«Наши соседи, японцы и американцы не спят*

³² Донесение управляющего Благовещенской таможенной инспектору Хабаровского таможенного участка о движении контрабанды от 12 февраля 1913 г. // Таможня на Тихом океане: документы и материалы. Вып. 2. Хабаровская таможня / сост.: Беляева Н.А., Троицкая Н.А. Владивосток, 2004. С. 23.

³³ Там же. С. 102.

³⁴ Там же. С. 101.

³⁵ Там же. С. 115.

и ведут усиленные работы по эксплуатации природных богатств обширного края, изолированного бездорожьем»³⁶.

В 1928 г. В.К. Арсеньев предлагал различные пути решения проблем, влияющих на распространение контрабанды и хищничества иностранцев на российском Дальнем Востоке³⁷, а именно:

- оградить от самовольных китайских и корейских засельщиков районы, примыкающие к российско-китайской и российско-корейской границе (буквально «район, примыкающий к Маньчжурии и Корее»);
- проводить политику более густого заселения земельных пространств, непосредственно граничащих с Китаем и Кореей, переселенцами («колонистами») из Европейской части и Западной Сибири;
- создать благоприятные условия проживания жителям («колонистам») в приграничной полосе;
- укрепить границу путем создания и развития сильных «промышленно-экономических организаций», которые дадут местному населению заработка и обеспечат им сбыт сельскохозяйственных продуктов;
- бороться с хищничеством иностранцев на море путем:
 - создания сильной береговой охраны;
 - активного развития морской инфраструктуры, формирования собственного каботажного флота и увеличения числа судов торгового флота;
 - строительства предприятий по переработке рыбы, морского зверя и иного животного сырья.

В целом на основании изучения и анализа письменных источников, оставленных В.К. Арсеньевым, можно с уверенностью сделать вывод о том, что именно им впервые на Дальнем Востоке России осуществлена огромная исследовательская работа в области охраны природных ресурсов:

- определены и описаны основные виды диких животных и дикорастущих растений, вовлеченных в незаконный оборот;
- установлены объемы нелегально добываемой, заготовливаемой и контрабандно вывозимой в Китай промысловой продукции;
- подсчитан возможный ущерб, наносимый России в результате нелегального вывоза отдельных видов фауны и флоры Дальнего Востока;
- исследованы способы браконьерской охоты и иных нелегальных промыслов на многие виды диких животных и дикорастущих растений;
- изучена система и выявлены места скупки и заготовки на территории Уссурийского края ценных биоресурсов для нелегальной отправки в Китай;
- установлены маршруты и основные способы контрабандного вывоза из России дальневосточных объектов фауны и флоры;
- выявлены основные причины контрабанды и хищнических промыслов иностранцев на территории российского Дальнего Востока;

³⁶ Арсеньев В.К. Доклад Дальневосточному краевому комитету Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) // Желтая опасность. Владивосток: Ворон, 1996. С. 102, 105.

³⁷ Там же. С. 116–117.

– предложены пути решения проблем, связанных с контрабандой биоресурсов, которые актуальны и по настоящее время.

Вместо заключения. «Все кругом скоро манза, совсем кончай, – сказал Дерсу. – Моя думай, еще десять лет – олень, соболь, белка пропади есть»³⁸.

Виды диких животных, дикорастущих растений и грибов, хищнически добываемых для последующей контрабандной отправки в Китай, упоминаемые в трудах В.К. Арсеньева

Русское название	Латинское название	Продукция, вывозимая в Китай	Состояние видов в 20-30-е годы XX в.	Современное состояние (по состоянию на 2007 г.)
Пятнистый олень	<i>Cervus nippon hortulorum</i>	Шкуры, лутай, жилы, рога, панты, мясо	Под угрозой исчезновения	Восстановлен. Аборигенная популяция занесена в Красную книгу
Изюбр	<i>Cervus elaphus</i>	Шкуры, лутай, жилы, рога, панты, мясо	Промысловый вид, сокращение численности	Восстановлен. Промысловый вид
Кабарга	<i>Moschus moschiferus</i>	Шкуры, мускус, мясо	Промысловый вид, сокращение численности	Включена в Приложения СИТЕС
Горал	<i>Naemorhedus caudatus</i>	Шкуры, мясо,	Под угрозой исчезновения	Занесен в Красную книгу
Кабан	<i>Sus scrofa ussuricus</i> Heude	Шкуры, мясо, желчь	Промысловый вид	Промысловый вид
Гималайский медведь	<i>Ursus thibetanus</i>	Шкуры, мясо, желчь, кости	Промысловый вид, сокращение численности	Включен в 1 Приложение СИТЕС
Тигр	<i>Panthera tigris altaica</i>	Шкуры, мясо, кости, усы, и т.д.	Под угрозой исчезновения	Восстановлен. Занесен в Красную книгу, 1 Приложение СИТЕС
Леопард	<i>Panthera pardus orientalis</i>	Шкуры, мясо, кости, усы, и т.д.	Под угрозой исчезновения	Занесен в Красную книгу, 1 Приложение СИТЕС
Рысь	<i>Felis linx</i>	Шкуры, мясо и т.д.	Промысловый вид, сокращение численности	Включена в 2 Приложения СИТЕС
Соболь	<i>Martes zibellina</i>	Шкуры, эмбрионы.	Под угрозой исчезновения	Восстановлен
Колонок (хорь)	<i>Kolonocus sibirica</i>	Шкуры	Промысловый вид, сокращение численности	Промысловый вид
Куница, харза	<i>Lamprogale flavigula</i>	Шкуры	Промысловый вид	Промысловый вид
Белка	<i>Sciurus vulgaris</i>	Шкуры	Промысловый вид	Промысловый вид
Сивуч	<i>Eumetopias jubatus</i>	Шкуры	Под угрозой исчезновения	Занесен в Красную книгу

³⁸ Арсеньев В.К. Дерсу Узала. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1972.

Русское название	Латинское название	Продукция, вывозимая в Китай	Состояние видов в 20-30-е годы XX в.	Современное состояние (по состоянию на 2007 г.)
Кольчатая нерпа, акиба	<i>Pusa hispida Schreber</i>	Шкуры	Промысловый вид, сокращение численности	Сокращение численности
Бурундук	<i>Tamias sibiricus</i>	Шкуры	Промысловый вид	Промысловый вид
Горностай,	<i>Mustela erminea</i>	Шкуры	Промысловый вид, сокращение численности	Промысловый вид
Выдра	<i>Lutra lutra</i>	Шкуры, желчь и т.д.	Промысловый вид, сокращение численности	Включена в 1 Приложения СИТЕС, сокращение численности
Барсук	<i>Meles meles</i>	Шкуры	Промысловый вид	Промысловый вид
Осьминог	<i>Paractopus dofleini</i>		Промысловый вид	Промысловый вид
Трепанг	<i>Stichopus japonicus</i>	Сушеный	Промысловый вид	Промысел временно приостановлен, сокращение численности
Гребешок	<i>Patinopecten yessoensis</i>	Сушеный	Промысловый вид	Промысловый вид
Мидии	<i>Mytillus trossulus, Crenomytilus grayanus</i>	Сушеные	Промысловый вид	Промысловый вид
Жемчужницы (даурская, приморская, Миддендорфа)	<i>Margaritiferae</i>	Жемчуг	Под угрозой исчезновения	Занесены в Красную книгу
Крабы		Сушеный	Промысловый вид	Промысловый вид
Женьшень	<i>Panax ginseng</i>	Корни	Сокращение численности	Занесен в Красную книгу, 2 Приложение СИТЕС
Астрагал повислоцветковый		Корни	Сокращение численности	
Папоротники (орляк, осмунд)	<i>Pteridium aquilinum</i>	Сушеный	Промысловый вид	Промысловый вид
Каменный лишай	<i>Parmellaceae</i>	Сушеный	Сокращение численности	Занесены в Красную книгу Приморья.
Ежовик гребенчатый или грибная лапша	<i>Hericium erinaceum</i>	Сушеные	Сокращение численности	Занесен в Красную книгу Приморья.
Грибы тремелла	<i>Tremellaceae</i>	Сушеные	Промысловый	Тремелла фукусовидная занесена в Красную книгу Приморья.
Ламинария	<i>Laminaria japonica</i>	Сушеная	Промысловый	Промысловый

Плюсы и минусы электронного декларирования

Федеральная таможенная служба России – одна из самых динамично развивающихся отечественных структур. Все изменения, которые в ней происходят, напрямую связаны с российской экономикой и, безусловно, содействуют ее развитию. Достаточно привести лишь одну цифру – более 40 % федерального бюджета состоит из перечисленных таможенных сборов. Российские таможни постоянно обновляют парк вычислительной техники и внедряют соответствующее программное обеспечение. Не обошел технический прогресс и Сахалинскую таможню. Здесь уже более двух лет действует система электронного декларирования. Пионером является Южно-Сахалинский таможенный пост, на котором оформлено более 900 электронных деклараций. Об эффективности такого способа декларирования рассказывает начальник поста Евгений РЯБЦЕВ.

Евгений Иванович, и все-таки, что есть электронное декларирование?

Это способ декларирования, который позволяет бизнесменам сэкономить время и в конечном счете деньги. Отныне брокерам больше не придется томиться в очередях для сдачи документов. Кипы бумаг, необходимых для таможенного оформления, навсегда уйдут в прошлое. Теперь все это можно будет сделать виртуально, не выходя из своего офиса. Декларацию и необходимый набор документов брокер отправляет в электронном виде по специальному каналу в Южно-Сахалинский таможенный пост. Там они обрабатываются с помощью специальной программы. При этом обе стороны заверяют декларацию электронно-

цифровыми подписями. После завершения всех процедур товар выпускается.

Сколько островных брокерских организаций работают по-новому?

Из девяти только три.

Что мешает остальным приобрести к новой технологии?

Внедрение системы электронного декларирования требует материальных вложений. Главное здесь – защита системы от несанкционированного доступа, ведь на кону информация о миллионных сделках. Поэтому необходимо задействовать выделенные каналы связи с достаточной пропускной способностью для передачи больших объемов информации. Бизнесмены сами решают, что им выгоднее: арендовать суще-

ствующие каналы провайдеров или прокладывать собственные. Кроме этого, требуются расходы на приобретение дополнительного оборудования, которое будет задействовано исключительно для электронного декларирования. Поэтому тем брокерам, которые оформляют большой объем деклараций, электронный способ выгоден. Более «мелкие» пока еще только приглядываются.

А нельзя применить к ним в качестве убеждения административный ресурс?

Ни в коем случае! Мы не вправе их заставлять. Ведь главная задача таможи – всемерное содействие участникам внешнеэкономической деятельности. Не надо забывать, что наши экономические показатели напрямую зависят от того, насколько успешен бизнес участников внешнеэкономической деятельности. Мы постоянно стараемся разъяснить им преимущества электронного декларирования. Ведь весь мир давно уже работает по этой системе. Например, японские коллеги все сто процентов деклараций оформляют в электронном виде.

Может быть, сказывается инерция мышления?

Вполне возможно. Переход на новую систему я оцениваю, как своего рода революцию. Вспоминается ситуация, возникшая шестнадцать лет назад, когда в островной таможне появился первый компьютер. Тогда все смотрели на него, как на неземное чудо, а некоторые даже высказывались, что зачем нам эти буржуйские прибабасы, ведь проще было

по старинке обойтись пишущей или счетной машинкой. А сейчас невозможно представить себе таможенника, даже рядового, без персонального компьютера. Думаю, что через пять-семь лет мы полностью перейдем на электронное декларирование.

Не возникнут ли тогда своего рода виртуальные очереди?

Время не стоит на месте. Наши технические возможности постоянно повышаются. Таможенное оформление требует максимальной концентрации внимания. Учитывается все – от малейшей запятой до расположения знаков на бланке декларации. В отличие от людей техника не знает усталости, и тем более ее работа не зависит от настроения. Сейчас, что греха таить, иногда возникают конфликтные ситуации, связанные с эмоциональным настроением как таможенников, так и брокеров. Все мы живые люди. При электронном декларировании сводится к минимуму непосредственный контакт между таможенниками и брокерами. А это уменьшает коррупционную составляющую. С человеком можно договориться, а с машиной – увы нет.

Все ли товары можно оформлять виртуально, и что вообще оформляется на Южно-Сахалинском таможенном посту?

Нет, не все. Есть ряд грузов, подлежащих лицензированию и другим ограничениям. Они пока оформляются традиционным методом. Южно-Сахалинский таможенный пост был создан для оформления товаров, перемещаемых операторами нефтегазовых проектов. Более того,

приказом Федеральной таможенной службы на нас возложена обязанность оформлять иномарки, ввозимые для коммерческих целей юридическими лицами. Регион нашей деятельности не ограничивается областным центром: Оха, Поронайск, Смирных, Курильск, Долинск – фактически большая часть Сахалина проходит через нас. Вывозят рыбо-

продукцию, металлолом, лес, нефть. С сентября мы производим документальное оформление нефтепродуктов, экспортируемых с Де-Кастри.

Есть ли проблемы с эксплуатацией новой системы?

Глобальных проблем нет. Есть мелкие шероховатости, связанные с доводкой самой программы. Но они решаемы.

Чтобы быть до конца объективным, аналогичный вопрос был задан таможенным брокерам и рядовым таможенникам. И вот...

– В теории электронная система декларирования выглядит хорошо. Но на практике все несколько по-иному. К сожалению, иногда таможенники перестраховываются и требуют дополнительные документы, а это снижает преимущества нововведений. Таможенники, причастные к таможенному оформлению, в свою очередь сетуют на несовершенство инструкций, разработанных Федеральной таможенной службой.

В Москве же эту ситуацию рассматривают более глобально. Там нынешнюю систему работы электронного декларирования считают начальным этапом. Более конкретно выразился начальник Московской южной таможни *Николай Раменских*: «Существующее программное обеспечение имеет ряд недостатков, которые приводят к тому, что скорость оформления в системе электронного декларирования радикально не отличается от скорости оформления в бумажном виде». Поэтому год назад столичные специалисты разработали принципиально новое, уникальное программно-техническое решение, объединившее существующую систему с двумя новыми. Сейчас оно проходит обкатку в столичной таможне. Благодаря этому декларировать можно будет через обыкновенный Интернет. Соответственно брокерам не придется тратить на приобретение дополнительного оборудования, прокладку выделенных линий связи или их аренду. У них появится возможность декларировать свой товар так, как им удобно – из любого района России в любую точку планеты, через любую таможню. А в перспективе – электронный охват всех таможенных услуг: доставки товаров, временного хранения, пост-контроля. То есть не только электронного декларирования, а полностью всего оформления. И это вполне реально. По крайней мере именно так происходит в странах Европейского содружества.

Юрий Гуршал

Электронное декларирование крупным планом

За 10 месяцев 2007 г. во Владивостокской таможне оформлено **237 электронных грузовых таможенных деклараций** (в 4,3 раза больше, чем в аналогичном периоде 2006 г.).

Владивостокский автотранспортный таможенный пост, который только в нынешнем году освоил электронную форму декларирования, оформил 136 ЭГТД, обогнав «пионера» виртуального декларирования в таможне – таможенный пост Морской порт Владивосток (101 ЭГТД). До конца года электронные таможенные декларации начнут принимать и на Первомайском таможенном посту. В целом электронную форму декларирования применяли 18 участников ВЭД.

Основной объём товаров, оформляемых в электронной форме, составляют автомобили, автомобильные шины, части и оборудование автомобилей. Помимо указанной категории товаров в электронной форме оформляются и стройматериалы, изделия из чёрных металлов и алюминия, строительная техника, фрукты, изделия из пластмасс, винопродукция, тара из бумаги, обувь, полимеры.

Использование электронного декларирования участниками ВЭД, разумеется, не дань моде, а следствие очевидной выгоды: среднее время оформления одной декларации составляет 3 часа рабочего времени с момента её принятия.

Виктория Шамаева

Инспекционно-досмотровые комплексы в ДВТУ

ИДК – это техническое средство, использующее ионизирующее излучение для получения рентгеновского изображения крупногабаритных грузов и транспортных средств. Оно позволяет за 3–5 минут без вскрытия и разгрузки транспортного средства получить изображение его и перевозимых в нем товаров с характеристиками, позволяющими идентифицировать перевозимые товары, конструктивные узлы транспортного средства, обнаруживать в них предметы контрабанды, а также проводить ориентировочную оценку количества перевозимых товаров.

Опыт применения ИДК таможенными службами других стран подтверждает их высокую эффективность. Так, применение ИДК в порту Далянь (КНР) позволило повысить собираемость таможенных платежей на 61,9 %, выявить свыше 300 случаев контрабанды и недостоверного декларирования – на сумму 18 млн юаней (2,25 млн долларов США). За 2003 г. в КНР с помощью ИДК выявлено 56 крупных случаев контрабанды.

Российский опыт применения мобильных и стационарных ИДК невелик, но также имеет свои результаты. Сегодня мобильные и стационарные ИДК используются в таможнях Северо-западного и Южного таможенных управлений.

Полученные ИДК произведены в Германии и смонтированы на базе грузового автомобиля. Цена одного такого комплекса около 100 млн рублей.

Специалисты, которые будут работать на новом оборудовании, прошли обучение в Санкт-Петербургском филиале Российской таможенной академии, в обучении приняли участие и представители производителя ИДК.

Уже в самое ближайшее время ИДК начнут работать во Владивостокской, Хабаровской, Находкинской и Уссурийской таможнях.

Пресс-служба ДВТУ

IT-технологии на таможенной службе

Владивостокская таможня шагает в ногу с техническим прогрессом, успешно внедряя передовые информационные технологии таможенного оформления и таможенного контроля. Сегодня в таможне объединены и подсоединены к ВИТС (ведомственная интегрированная телекоммуникационная сеть) ФТС России все локальные вычислительные сети, к ведомственной сети подключено 98 % всех компьютеров таможни. Владивостокские таможенники с помощью ведомственной сети могут обмениваться информацией не только друг с другом, но и с коллегами в любом таможенном органе России, подключенном к ВИТС. А работу инспектора с декларациями, при наличии соответствующего программного обеспечения, может проконтролировать в режиме on-line не только его непосредственный начальник, но и руководство Федеральной таможенной службы.

Регулярно обновляются программные средства, которыми пользуются в отделах таможенного оформления и функциональных отделах. За 2007 год были установлены 4 новых программных средства – «Контроль оформления ГТД», «Сбор информации по ГТД», «Сфинкс», «Лицевые счета» ИРС «Доход».

В настоящее время в таможне и на таможенных постах идут работы по установке программного комплекса «Аист-М». Его установка позволит автоматизировать многие операции по обмену информацией между различными программными средствами, используемыми при таможенном оформлении и контроле. Как утверждают специалисты, «Аист-М» поможет усовершенствовать технологии корректировки информации по грузовым таможенным декларациям (ГТД), а также будет способствовать повышению оперативности и надежности передачи информации между различными уровнями таможенной системы, облегчая формирование необходимых отчетов.

До конца года в подразделениях таможни планируется также установить автоматизированную систему «Автотранспорт», которая придет на смену автоматизированному рабочему месту «Автоконтроль» и предназначена для обработки информации по транспортным средствам.

Облегчат работу и таможенникам, и коммерсантам новые терминалы для таможенных карт, которые начали действовать во Владивостокской таможне с 1 октября. Нынешние терминалы связаны с банком не телефонной линией, а с помощью DSL-интернета и отличаются от своих предшественников не только большей надежностью, но и высокой скоростью проведения операций. Всего предполагается установить 10 таких терминалов. Первым оснащен Владивостокский автотранспортный таможенный пост (9 терминалов), затем т/п Морской порт Владивосток (1 терминал). В перспективе установка нового оборудования на Первомайском таможенном посту.

В целом благодаря внедрению современной электронно-вычислительной техники, новых информационных технологий 98 % таможенных деклараций оформляется в течение одних суток.

Все глубже IT-технологии проникают в таможенный контроль. Очередное новшество, которое будет внедрено в таможне, – использование в досмотровой работе мобильного ИДК – инспекционно-досмотрового комплекса на колесах. ИДК позволяет за минимальное время (около 5 мин) без вскрытия и разгрузки получить рентгеновское изображение содержимого контейнера или транспортного средства, что позволит обнаруживать товары, запрещенные к перевозке. Мобильный ИДК, который поступил в конце октября в таможню на помощь досмотровым подразделениям Владивостокской таможни, действует по принципу обычной рентген-установки.

Он используется для рентгенологического контроля крупногабаритных объектов, при этом сам объект остается неподвижным, а сканирование осуществляется за счет перемещения ИДК. Рабочее место инспектора-оператора располагается в специальной кабине, защищенной от рентгенизлучения. Сканированное изображение объекта подается в кабину на монитор как в уменьшенном, так и в увеличенном виде. Так за 3–5 минут можно получить визуальное изображение перевозимых товаров и обнаружить предметы, запрещенные к перевозке, а также оценить примерное количество и однород-

ность товара. При необходимости «проблемные» участки сотрудник таможни может проверить уже обычным способом.

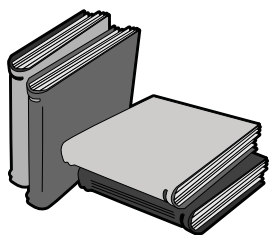
Комплекс стоимостью 100 млн рублей может контролировать до 25 транспортных средств в час. Как утверждают специалисты, применение ИДК не только ускоряет таможенные процедуры, но и является эффективным средством в борьбе с контрабандой.

В настоящее время идет документальная приемка мобильного ИДК. Прошли обучение сотрудники, которые составят будущий экипаж ИДК. Как только все необходимые процедуры будут закончены, а также будут подготовлены площадки для работы и обеспечена режимная зона радиационной безопасности, инспекционно-досмотровый комплекс начнет свою работу.

Несмотря на очевидные достижения, нынешняя техническая оснащённость таможни не вполне соответствует требованиям времени, поэтому техническое перевооружение – не за горами. Так, по планам ФТС России в недалеком будущем ожидается модернизация локальной вычислительной сети таможни, организация более скоростных каналов связи между ее подразделениями. До конца 2007 года будет произведена поставка 72 новых компьютеров из Дальневосточного таможенного управления, а 27 уже закуплено непосредственно таможней.

Как подчеркнул начальник информационно-технической службы Игорь Дутов, внедрение и сопровождение достижений IT-технологий – процесс сложный, кропотливый и перманентный, а главное – требующий строгого соблюдения правил информационной безопасности и обеспечения технической защиты информации.

Виктория Шамаева



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

На страже культурного наследия: Таможенная служба Беларуси в борьбе с контрабандой культурных ценностей / В. П. Шостак [и др.] ; под общ. ред. А.Ф. Шпилевского. – Минск : Белтаможсервис, 2007. – 256 с. : ил.

Освещается деятельность белорусских таможенников по спасению культурных и исторических ценностей «от вещей дивных» до шедевров мировой культуры. Издание богато иллюстрировано.

Предназначено для работников таможенной службы и широкого круга читателей, интересующихся вопросами искусствоведения, истории и современной деятельности таможенных органов Республики Беларусь.

А.В. САФРОНОВ

Административное регламентирование – основное звено административной реформы

Административная реформа, проводимая в нашей стране, направлена в первую очередь на создание оптимальной системы государственного управления, ибо эффективная государственная власть необходима для решения неотложных социально-экономических проблем и повышения уровня и качества жизни населения. Реформирование управления заключается не только в изменении структуры и штатов, это скорее пересмотр полномочий органов исполнительной власти, совершенствование механизмов реализации этих полномочий и функций.

Под административной реформой принято понимать процесс преобразования в системе органов исполнительной власти в целях создания реально действующей единой системы исполнительной власти, поставленной в режим «безусловного, автоматического» исполнения в интересах общества¹, иными словами – предоставления качественной государственной услуги.

Понятие «государственные услуги» в России стало использоваться только в процессе проведения административной реформы, хотя во многих зарубежных странах такие услуги – одна из основных форм отношений гражданина, юридического лица и власти, где государство рассматривается как «поставщик услуг».

Ключевыми задачами административных реформ являются: усиление роли государства в обществе; совершенствование структуры и функций органов государственного управления; повышение эффективности и результативности деятельности государственного аппарата; управление государственной службой; реформирование финансового управления; установление режима подотчетности и прозрачности государственного аппарата.

¹ Административная реформа в России: науч.-практич. пособие / под ред. С.Е. Нарышкина, Т.Я. Хабриева. 2006. 181 с.

Решая эти задачи, государство должно установить обязательные требования, во-первых, к качеству услуг, которое можно определить как совокупность характеристик услуги, определяющих ее способность удовлетворять установленные или предполагаемые потребности граждан и юридических лиц, и, во-вторых, к качеству обслуживания, т. е. совокупности характеристик процесса и условий обслуживания, обеспечивающих удовлетворение установленных или предполагаемых потребностей.

Помимо формулирования единых требований к качеству предоставляемых государственных услуг важно определить перечни и виды стандартов государственных услуг (в области образования, охраны здоровья населения, культуры, социального обслуживания, таможенного дела, жилищно-коммунального хозяйства, юридической помощи гражданам и др.). Необходимо урегулировать отношения между органами исполнительной власти (государственными органами или уполномоченными государством организациями) и их клиентами (физическими и юридическими лицами) при оказании государственных услуг, а также регламентировать порядок не только установления, предоставления государственных услуг, но и финансирования государственных услуг, а также ответственность за их непредоставление, за несоблюдение стандартов и т. д.

Регламентация административных процедур со стороны органов исполнительной власти должна обеспечить:

- полноту, всесторонность и объективность анализа проблем правильного применения закона;
- необходимые условия для реализации прав, законных интересов и обязанностей граждан и юридических лиц;
- развитие демократических начал в управлении, участие в нем структур гражданского общества и учет мнения граждан;
- предоставление значимых публичных услуг;
- эффективность взаимодействия с другими государственными органами, гражданами и юридическими лицами, выступающими потребителями услуг;
- экономию сил, средств и служебного времени государственных служащих;
- реализацию принципа ответственности каждого органа исполнительной власти, должностного лица за порученное дело.

Но, как показывает практика советского и современного администрирования, наличие дефицита, отсутствие обратной связи по бюджетированию, зависимость услугополучателя от услугодателя приводят к нейтрализации любых мероприятий по достижению необходимого уровня оказания услуг. Если говорить в этой связи о правовом регулировании, то в нем пока отсутствуют механизмы контроля за качеством услуг, не определен и круг лиц, осуществляющих контроль в этой области. Поэтому повысить эффективность государственного администрирования позволит внедрение админи-

стративных регламентов деятельности органов исполнительной власти как процедур, которые будут препятствовать созданию ситуаций, когда возможно клиентоориентированное поведение государственных служащих².

11 ноября 2005 г. правительство РФ приняло постановление № 679 «О Порядке разработки и утверждения административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг». Согласно этому документу административными регламентами должно быть урегулировано выполнение всех государственных функций и отдельных процессов, обеспечивающих их исполнение, в том числе связанных с оказанием государственных услуг неопределенному кругу лиц, сохранением прав и обязанностей граждан и организаций, предоставлением государственных услуг конкретным лицам непосредственно в государственных органах.

Административные регламенты представляют собой нормативные правовые акты, которые определяют сроки и последовательность действий федерального органа исполнительной власти, порядок взаимодействия между его структурными подразделениями и должностными лицами, а также его взаимодействия с другими федеральными органами исполнительной власти и организациями при исполнении государственных функций или предоставлении государственных услуг федеральными органами исполнительной власти.

Установлено, что название государственной функции или государственной услуги приводится дословно из перечня приоритетных регламентов, утверждаемых Правительственной комиссией по проведению административной реформы. Если регламент не включен в такой перечень, название государственной функции или услуги берется из положения о федеральном органе исполнительной власти.

При разработке административных регламентов федеральный орган исполнительной власти обеспечивает прежде всего устранение избыточных административных процедур и избыточных административных действий, если это не противоречит федеральным законам, актам Президента РФ и Правительства РФ. Имеется в виду последовательность действий, исключение которых из административного процесса не приводит к снижению качества исполнения функции или предоставления услуги. Под избыточным административным действием понимается административное действие, исключение которого из административной процедуры позволяет добиться результата административной процедуры. Если устранение избыточных административных процедур и избыточных административных действий требует внесения изменений в нормативные правовые акты, то необходимо приложить к административному регламенту проекты соответствующих изменений.

² Нестеров А.В. Понятие услуги государственной, общественной (социальной) и публичной // Гос. власть и местное самоуправление. 2005. № 11.

Необходимо добиваться упрощения административных процедур и административных действий. В данном случае подразумеваются: сокращение количества документов, подлежащих предоставлению гражданами и организациями для получения государственной услуги; применение новых форм документов, позволяющих устранить необходимость многократного предоставления идентичной информации; снижение количества взаимодействий между гражданами (организациями) и должностными лицами государственных органов, в том числе за счет перехода к межведомственным согласованиям при предоставлении государственной услуги (принцип «одного окна»).

Важное требование – установление персональной ответственности должностных лиц за соблюдение требований административных регламентов по каждому действию или административной процедуре при исполнении государственной функции или предоставлении государственной услуги.

В настоящее время предпринимаются «попытки» нормативно закрепить данные процессы в административных регламентах органов исполнительной власти. К сожалению, данный процесс осуществляется только на федеральном уровне. Наиболее значимым условием для повышения эффективности деятельности органов власти в сфере предоставления услуг является разработка административных регламентов исполнения государственных функций и оказания государственных услуг. основополагающим элементом такого регламента должна стать административная процедура. Значимость административной процедуры, в том числе и в общесоциальном плане, заключается в том, что она представляет собой систему, характеризующуюся следующими признаками: во-первых, она ориентирована на достижение конкретного социального результата, во-вторых, состоит из последовательно сменяющих друг друга актов поведения и как деятельность структурирована целесообразными общественными отношениями, в-третьих, обладает моделью своего развития, предварительно установленной на нормативном или индивидуальном уровне, в-четвертых, иерархически построена³.

Нормативная закрепленность административных процедур позволит существенно улучшить работу органов исполнительной власти, что снизит издержки граждан, в том числе предпринимателей, по срокам обращения и качеству предложенных услуг. Нормативный характер закрепления процедурных вопросов позволит избежать их вольного «толкования» со стороны государственных служащих, повысит ответственность «чиновника» за выполняемую им работу. В конечном счете эти мероприятия повысят уровень «взаимопонимания» бизнеса и государства, что в будущем позволит создать систему ответственности не только бизнеса перед государством, но и государства перед своими гражданами.

³ Машаров Е. К вопросу об административной процедуре как механизме взаимодействия бизнеса и власти // Безопасность бизнеса. 2006. № 3.

Большинство административных процедур по исполнению государственных функций и по оказанию государственных услуг, которые не нарушали бы права и интересы граждан, соответствовали бы принципам доступности, свободы выбора и иным демократическим основам, только формируются. Вполне естественно, что и на данном этапе административной реформы невозможно будет создать «идеальные» с точки зрения демократического обеспечения, прозрачные и четкие административные процедуры. А установленные административными регламентами, они должны какое-то время «поработать», их анализ может показать, насколько они не совершенны и как их скорректировать, чтобы население в целом и граждане в частности не страдали бы от административного гнета или извращенного бюрократизма⁴.

Поэтому предоставление административным регламентом гражданам и юридическим лицам права вносить в федеральный орган исполнительной власти предложения о совершенствовании административных процедур по исполнению государственных функций или оказанию государственных услуг могло бы, во-первых, способствовать своевременному принятию необходимых мер для совершенствования этих процедур, во-вторых, повысить эффективность деятельности органов власти по исполнению государственных функций, в-третьих, довести «до автоматизма» процедуры оказания государственных услуг, упростив их и обеспечив общую доступность для получателей⁵.

В настоящий момент существенная роль в административной реформе отводится повышению качества государственного управления и созданию системы мониторинга показателей этого качества, а также информатизации органов государственной власти и местного самоуправления.

Концепция административного регулирования государственных услуг состоит в том, чтобы для каждого чиновника четко установить порядок его действий. И это будет первоочередная гарантия прав граждан, так как сейчас гражданин или фирма не знает, в каком объеме, как и в каком порядке государство должно оказать ему услугу, или по крайней мере помочь ему в разрешении какой-то конфликтной ситуации или какого-то конкретного интереса, который он самостоятельно реализовать не в состоянии. «Регламент превращается в эффективный инструмент противодействия неэффективности действий органов власти только в том случае, если детально включает в себя весь процесс оказания государственных услуг», – считает руководитель Центра стратегических разработок Михаил Дмитриев⁶.

⁴ Игнатюк Н.А. Административные регламенты федеральных органов исполнительной власти: вопр. методологии // Журнал рос. права. 2006. № 10.

⁵ Там же.

⁶ www.csr.ru (официальный сайт Центра стратегических разработок (ЦСР). Миссия ЦСМ: содействие успешному развитию страны путем экспертной и нормативно-правовой поддержки проводимых реформ в экономике и социальной сфере).

Базисом развития системы управления в РФ на сегодняшний день выступает административный регламент (АР)⁷ предоставления государственных услуг (АРГУ)⁸ и административный регламент исполнения государственных функций (АРГФ)⁹. В определениях четко прослеживаются отличия государственных услуг от государственных функций.

АР – это набор правил, который устанавливает стандарты исполнения государственной функции или услуги и предопределяет действия чиновников. АР описывает и юридически закрепляет последовательность действий, выполняемых чиновником, процедуры и их стадии, сроки исполнения, варианты и критерии принятия управленческих решений в органах государственной власти¹⁰.

АР является **инструментом** государственных таможенных услуг и функций. Необходимо принципиально различать АР как государственную функцию или как государственную услугу. Информирование для участника ВЭД будет являться государственной услугой таможенных органов, т.е. законодательно государство возлагает на таможенные органы выполнение услуг по информированию участника ВЭД, например, о вновь изданных нормативно-правовых актах. Государство законодательно (через принятие АР) определяет функцию таможенных органов по консультированию участников ВЭД, в положенный срок и в рамках определённой **административной процедуры** – последовательности действий федерального органа исполнительной власти при исполнении государственной функции или предоставлении государственной услуги¹¹.

АР разрабатываются и используются в разных министерствах и ведомствах (см. таблицу)¹².

⁷ О порядке разработки и утверждения административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг: постановление Правительства РФ от 11.11.2005 № 679.

⁸ АРГУ – нормативно-правовой акт, определяющий сроки и последовательность действий и/или принятия решений федерального органа исполнительной власти, влекущих возникновение, изменение или прекращение правоотношений или возникновение документальной информации (документа) в связи с непосредственным обращением гражданина или организации в целях реализации их прав, законных интересов либо исполнение возложенных на них обязанностей в соответствии с законодательством РФ.

⁹ АРГФ – нормативный правовой акт, определяющий сроки и последовательность действий и/или принятия решений федерального органа исполнительной власти, влекущих возникновение, изменение или прекращение правоотношений или возникновение документированной информации (документа), не связанных с непосредственным обращением гражданина или организации.

¹⁰ Литовченко С., Дмитриев М. Административный регламент глазами бизнеса // Вестн. Ассоциации менеджеров. 2004. № 6/7.

¹¹ Сафронов А.В. Административный регламент – инструмент системы управления государственными таможенными услугами в ДВФО // Россия и АТР. 2006. №4. С. 105.

¹² Таблица составлена по данным правового навигатора «Консультант Плюс» (Версия Проф).

Таблица

**Количество АРГУ и АРГФ, разработанных и используемых
в министерствах и ведомствах РФ в 2006–2007 гг.**

№ пп.	Министерство, ведомство	АРГФ	АРГУ
1	Министерство природных ресурсов РФ	1	0
2	Россвязехранкультура РФ	1	0
3	ФСП РФ (Федеральная служба по тарифам РФ)	4	0
4	Росаэронавигация РФ	3	2
5	Министерство юстиции РФ	7	0
6	Ростехнадзор РФ	3	0
7	ФАС РФ (Федеральная антимонопольная служба РФ)	3	0
8	Министерство финансов РФ	3	0
9	ФСТЭК РФ (Федеральная служба по техническому и экспортному контролю РФ)	2	0
10	ФСФР РФ (Федеральная служба по финансовым рынкам РФ)	3	0
11	Министерство экономического развития РФ	5	6
12	Министерство транспорта РФ	17	1
13	Минздравсоцразвития РФ	19	7
14	ФТС РФ (Федеральная таможенная служба РФ)	3	1
15	Минобрнауки РФ	6	1
16	Роскосмос РФ	1	0
17	МВД РФ (Министерство внутренних дел РФ)	3	1
18	Мининформсвязь РФ	6	0
19	Минобороны РФ	1	0
20	МЧС РФ (Министерство по чрезвычайным ситуациям РФ)	1	0
Всего:		92	19

Из данных таблицы видно, что в разных министерствах и ведомствах, в зависимости от масштабности и разнородности задач, разработано разное количество АР. Важно понимать, что большое количество не всегда означает высокое качество. Оценить применение АР в государственной службе будет возможно только по прошествии некоторого времени.

Результатом введения АР государственных услуг должно стать:

- упорядочение отношений между потребителями государственных услуг и органами государственной власти;
- ограничение произвольности в действиях чиновников;
- жесткое регламентирование времени принятия управленческого решения;
- повышение прозрачности взаимодействия бизнеса и власти;

– введение четких и понятных процедур принятия решений органами власти с участием бизнеса и др.

Одним из показателей эффективности и качества оказываемых участникам ВЭД государственных таможенных услуг в области консультирования и информирования является количество обращений участников ВЭД за устными и письменными консультациями.

Так, например, в ДВФО после принятия АР ФТС России по предоставлению государственной услуги по информированию о правовых актах в области таможенного дела и консультированию по вопросам таможенного дела и иным вопросам, входящим в компетенцию таможенных органов¹³, общее количество письменных и устных консультаций за первое полугодие 2007 г. увеличилось по сравнению с аналогичным периодом 2006 г. на 12,55 %, что составило 888 консультаций (в первом полугодии 2006 г. – 789 консультаций). Вместе с тем количество письменных консультаций увеличилось за первое полугодие на 19,3 %, что составило 204 консультации (в первом полугодии 2006 г. – 171 консультация), а количество устных консультаций в анализируемый период также увеличилось на 10,68 %, что составило 684 консультации (в первом полугодии 2006 г. – 618 консультаций)¹⁴.

На данном примере отчетливо виден эффект применения АР. Он эффективно указывает на правильность выбора вектора развития административной реформы в Российской Федерации.

Необходимость разработки данного АР была продиктована как общими условиями реформирования системы государственного управления, изложенными в Концепции административной реформы в Российской Федерации в 2006–2008 гг.¹⁵, так и недостатками, присущими процессу информирования и консультирования по вопросам таможенного дела и иным вопросам, входящим в компетенцию таможенных органов.

Разработка и внедрение АР позволили:

- упорядочить процесс информирования и консультирования в таможенных органах, повысить качество предоставляемой информации;
- улучшить качественное взаимодействие таможенных органов с участниками ВЭД и другими потребителями государственной таможенной услуги по информированию и консультированию;
- позитивно изменить имидж таможенных органов России.

¹³ Об утверждении Административного регламента ФТС России по предоставлению государственной услуги по информированию о правовых актах в области таможенного дела и консультированию по вопросам таможенного дела и иным вопросам, входящим в компетенцию таможенных органов: приказ ФТС России от 24.05.2006 № 469.

¹⁴ Данные взяты из отчетов ДВТУ за 2006, 2007 гг.

¹⁵ Концепция административной реформы в Российской Федерации в 2006–2008 годах: распоряжение Правительства РФ от 25.10.2005 № 1789-р.

Целесообразно разработать точную процедуру создания административного регламента предоставления государственных функций, который должен содержать формализованные требования к данной услуге или функции власти. В данном документе необходимо предусмотреть достижения по повышению качества государственных услуг в Европейском союзе¹⁶, а также общеизвестные требования ГОСТ Р ИСО 9001–2001¹⁷.

Главной целью управления в системе таможенных органов является обеспечение регулирования внешнеторговой деятельности путем реализации возложенных на таможенные органы функций (услуг) с использованием соответствующих методов и принципов управления.

Вместе с тем необходимо продолжить практику внедрения административных регламентов¹⁸ в работу таможенных органов. Они являются «инструментом» внедрения в работу государственных органов стандартов предоставления услуг, а использование маркетингового анализа таможенной деятельности позволяет выявить и вести учет потребностей участников ВЭД в целях повышения качества и доступности государственных таможенных услуг¹⁹.

Административный регламент является финальным этапом мониторинга деятельности государственного органа, который организуется самим государством на основе данных, полученных от гражданского общества. Проблема в том, чтобы этот мониторинг был реально значимым механизмом по оценке эффективности достигнутых результатов и, соответственно, выделению ресурсов для новых целей и задач²⁰.

В условиях формирования эффективных государственных структур власти возникает необходимость в специалистах нового типа, способных компетентно выполнять задачи, связанные с обеспечением функционирования федеральных институтов, осуществлением контрольно-регулирующих функций государства.

Задача повышения эффективности управления таможенной системой в условиях динамично развивающейся внешней торговли уже сегодня составляют руководство ФТС РФ и Правительства России прибегать к новым методам управления и контроля (например, бюджетирование с выходом на конечный результат, определение контрольных показателей эффектив-

¹⁶ Предложения по уставу качества регламентации // Europeaid/113768/D/SV/RU

¹⁷ Там же.

¹⁸ О порядке разработки и утверждения административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг: постановление Правительства РФ от 11.11.2005 № 679.

¹⁹ Маковецкая С.Г. Методика стандартизации государственных и муниципальных услуг. Доступно на сайте: www.csr.ru

²⁰ Сафронов А.В. Качество и доступность государственных таможенных услуг – будущее таможенного администрирования // Таможенное дело, экономика и право накануне вступления в ВТО: сб. науч. трудов / под общ. ред. В.И. Дьякова. Владивосток: ВФ РТА, 2007. С. 123–128.

ности деятельности таможенного учреждения, создание новых информационных программных продуктов, анализ данных внешней торговли и пр.). Широко внедряются в работу РТУ аналитические методики оценки деятельности таможенных органов в целях совершенствования системы управления таможенными органами. Это только первые шаги для введения в работу таможенных органов определенных стандартов работы; пока они направлены в большей степени на достижение эффективности работы внутри системы. С другой стороны, результаты анализа деятельности таможенных органов позволяют оценить потенциальные возможности таможенного органа, а также своевременно реагировать на изменение потребностей и условий во внешнеэкономической деятельности в регионе.

Многие отечественные специалисты в области управления также считают, что основной тенденцией изменения менеджмента в государственной службе в настоящее время стал перенос управленческих методов, технологий и приемов из коммерческой сферы в государственную. С точки зрения менеджмента границы между коммерческими и некоммерческими организациями стираются, так как большинство подходов и приемов успешного менеджмента коммерческих организаций актуально и для государственных организаций. В числе тенденций трансформации менеджмента в государственной службе называется переход от установки «человек – помеха в деятельности» к мнению «человек – клиент, потребитель услуг», от соблюдения правил и процедур к ориентации на цели и миссию, от борьбы с проблемами к предотвращению проблем, от бюрократического контроля к контролю общественному²¹.

²¹ Общий и специальный менеджмент / под общ. ред. А.Л. Гапоненко, А.П. Панкрухина. М.: Изд-во РАГС, 2000. С. 30–31.

Новая Инструкция о порядке заполнения грузовой таможенной декларации и транзитной декларации

Федеральной таможенной службой издан приказ «Об утверждении Инструкции о порядке заполнения грузовой таможенной декларации и транзитной декларации» (№ 1057 от 4 сентября 2007 г.).

В соответствии с приказом изменения в порядке заполнения грузовой таможенной декларации (ГТД) и транзитной декларации коснулись граф, заполняемых как участниками внешнеэкономической деятельности, так и сотрудниками таможни.

Согласно новой Инструкции о порядке заполнения ГТД и транзитной декларации (далее – Инструкция) декларант вправе заявить сведения о товарах, содержащихся в одной товарной партии, которые помещаются под один и тот же таможенный режим в нескольких ГТД, одновременно подаваемых в таможенный орган.

В Инструкцию добавлены особенности заполнения отдельных граф ГТД при декларировании юридическими лицами наличной валюты, перемещаемой в связи с реализацией товаров на бортах воздушных судов, а также ценных бумаг, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации.

В Инструкции прописаны также особенности заполнения декларантом графы 20 «Условия поставки». Имеются в виду случаи, когда условия поставки товаров, декларируемых в ГТД, различны либо условия одинаковы, но поставка осуществляется в различные географические пункты. Перечисленные особенности, в свою очередь, влияют на правила заполнения графы 31 «Грузовые места и описание товаров».

Графа 33 «Код товара» обрела новый буквенный символ «И» (интеллектуальная собственность), который необходимо проставлять, если декларируемые товары содержат признаки объектов интеллектуальной собственности, внесенных в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности.

Графа 44 «Дополнительная информация/Представленные документы/Сертификаты и разрешения» содержит новую информацию, касающуюся сведений о Единой государственной автоматизированной информационной

системе учета объема производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции (ЕГАИС), которые вносятся в эту графу под номером 8.2.

Согласно Инструкции появилась возможность использования комплектов бланков таможенной декларации (ТД1 или ТД3) при декларировании физическими лицами транспортных средств либо товаров для личных, семейных, домашних и иных, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд, перемещаемых в отдельно следующем багаже через таможенную границу. Для этих целей в новую Инструкцию добавлены два раздела – XI и XII, касающиеся правил заполнения транзитной декларации, которая используется при внутреннем таможенном транзите (ВТТ) либо при международном таможенном транзите (МТТ) физическими лицами.

Наряду с изменившимися правилами заполнения декларантом отдельных граф ГТД Инструкция качественно изменила и правила заполнения граф ГТД должностными лицами таможенных органов.

В отличие от прошлой редакции новая Инструкция четко определила графу «Е» – «Отметки органа отправления/экспорта» – комплекта ТД1 (либо «Е/Ј» – «Отметки органа отправления/экспорта/назначения» – комплекта ТД3) для проставления отметок о проведенном таможенном досмотре (осмотре) товаров, о взятии проб или образцов, о создании временной зоны таможенного контроля, о применении (неприменении) профилей рисков и др.

Полный перечень отметок, проставление которых возложено на должностных лиц таможенных органов, прописан в пунктах 39 и 42 новой Инструкции о порядке заполнения грузовой таможенной декларации и транзитной декларации.

С полным текстом приказа ФТС № 1057 от 4 сентября 2007 г., который вступает в силу с 1 января 2008 г., можно ознакомиться на сайте ФТС www.customs.ru в разделе «Таможенное законодательство».

Виктория Шамаева

Код товарной номенклатуры ВЭД «самолетов прочих»

2 октября 2007 г. вышел приказ Федеральной таможенной службы России №1214 «О внесении изменений в приказы ГТК России от 23 мая 1996 г. № 315, от 26 июля 2004 г. № 796 и в приказ ФТС России от 13 сентября 2007 г. № 1133». Данный приказ издан в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 11 августа 2007 г. № 508 «О внесе-

нии изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении отдельных видов гражданских самолетов».

Исходя из положений приказа ФТС №1214 от 2 октября 2007 г. в приказах ГТК России от 23 мая 1996 г. № 315, от 26 июля 2004 г. № 796 и в приказе ФТС России от 13 сентября 2007 г. № 1133 код ТН ВЭД 8802 40 000 9 заменен кодом ТН ВЭД 8802 40 000 8.

С полным текстом приказа ФТС №1214 от 2 октября 2007 г. можно ознакомиться на сайте ФТС www.customs.ru в разделе «Таможенное законодательство».

Пресс-служба ДВТУ

«Евро-3» вводится в действие

С 1 января 2008 г. вводится в действие очередной технический норматив выбросов «Евро-3» в отношении автомобильной техники, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации (п.14 Постановления Правительства Российской Федерации от 12.10.2005 № 609 «Об утверждении специального технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ»).

Выдача таможенными органами паспортов транспортного средства будет осуществляться только при условии подтверждения соответствия автотранспортного средства экологическому классу «Евро-3».

В случае отсутствия информации о вышеуказанном экологическом классе в «одобрении типа транспортного средства» заинтересованные лица могут получить сертификаты соответствия требованиям специального технического регламента на территории Дальнего Востока.

В Дальневосточном федеральном округе на проведение сертификации автотранспортных средств на соответствие требованиям специального технического регламента «Евро-3» аккредитованы следующие организации:

1) ООО «Приморский центр сертификации» (г. Владивосток, ул. Прапорщика Комарова, 54, тел. (4232) 43-24-69);

2) ООО «Находкинский центр сертификации» (г. Находка, ул. Находкинский проспект, 23, тел. (4236) 64-53-81);

3) ООО «Хабаровский центр сертификации» (г. Хабаровск, ул. К. Маркса, 65, тел. (4212) 70-35-89);

4) ООО «Камчатский центр сертификации» (г. Петропавловск-Камчатский, ул. Тельмана, 42/3, тел. (4152) 23-22-92);

5) ООО «Магаданский центр сертификации» (г. Магадан, ул. Гагарина, 2, тел. (4132) 63-18-81);

6) ООО «Сахалинский центр сертификации» (г. Южно-Сахалинск, пр. Победы, 5-а, тел. (4242) 72-05-65).

Перечисленные выше органы по сертификации готовы в полной мере проводить выдачу сертификатов соответствия требованиям технического регламента «Евро-3». Выдача сертификатов соответствия перечисленными выше органами будет проводиться с 1 января 2008 г.

Сведения о перечне документов, которые необходимо предоставить для получения сертификата соответствия «Евро-3», можно получить непосредственно в органах по сертификации.

Пресс-служба ДВТУ

Как попасть в Перечень и минимизировать затраты

Как показывает практика, не всегда участники ВЭД владеют нормативной базой, которая облегчила бы им диалог с таможней. В частности, даже руководители некоторых солидных внешнеторговых предприятий, оказывается, не знакомы с приказом Федеральной таможенной службы от 4 мая 2005 г. № 409 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при формировании и применении перечня лиц, перемещающих товары и транспортные средства через таможенную границу Российской Федерации».

Между тем согласно этому приказу у участников ВЭД есть возможность попасть в **Перечень лиц, перемещающих товары, в отношении которых таможенный контроль при таможенном оформлении проводится не в полном объеме**. Так, в Перечень могут быть включены следующие российские лица, осуществляющие деятельность, связанную с перемещением товаров через таможенную границу РФ: получатели и отправители товаров, а также лица, ответственные за финансовое урегулирование (выступающие в качестве контрактодержателя).

Разумеется, попасть в заветный Перечень не так просто. Субъект ВЭД **не может быть включен в Перечень**, если он на момент принятия решения:

- а) имеет задолженность по уплате таможенных платежей;
- б) имеет вступившие в законную силу и неисполненные постановления по делам об административных правонарушениях в области таможенного

дела либо считается подвергнутым административному наказанию за совершение административных правонарушений, предусмотренных статьями 7.12, 14.10, 15.25 и главой 16 КоАП РФ;

в) фактически не находится по месту его государственной регистрации;

г) использует упрощенную систему налогообложения.

Полностью порядок включения в перечень прописан в Инструкции, данной в приложении к приказу.

Следует также иметь в виду, что упомянутая **Инструкция не распространяется на следующие товары:**

а) запрещенные к перемещению через таможенную границу Российской Федерации;

б) лицензируемые, в отношении которых установлены ограничения не носящие экономического характера в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности;

в) подлежащие контролю в соответствии с законодательством Российской Федерации об экспортном контроле и военно-техническом сотрудничестве.

Для получения более детальной консультации участникам ВЭД, место государственной регистрации которых находится в регионе деятельности Владивостокской таможни, **рекомендуем обращаться в Отдел по применению системы управления рисками (тел.: (4232) 495-567, 495-568).**

Виктория Шамаева

Новые бланки формы корректировки таможенной стоимости и таможенных платежей

24 января 2008 г. вступает в силу приказ ФТС России от 20 сентября 2007 г. №1166 «Об утверждении комплектов бланков «Форма корректировки таможенной стоимости и таможенных платежей (КТС-1)», «Добавочный лист (КТС-2)» и Инструкции о порядке заполнения форм корректировки таможенной стоимости и таможенных платежей». В соответ-

ствии с данным приказом утверждена Инструкция о порядке заполнения форм корректировки таможенной стоимости и таможенных платежей.

Инструкция определяет правила заполнения форм корректировки таможенной стоимости и таможенных платежей (КТС) на сброшюрованных в комплекты бланках «Форма корректировки таможенной стоимости и таможенных платежей (КТС-1)» и «Добавочный лист (КТС-2)» при осуществлении корректировки таможенной стоимости товаров, декларируемых таможенным органом с использованием грузовой таможенной декларации (ГТД), а также в случаях выпуска товаров с предоставлением обеспечения уплаты таможенных платежей, которые могут дополнительно начисляться по результатам контроля таможенной стоимости.

Основным нововведением в «Форме корректировки таможенной стоимости и таможенных платежей (КТС-1)» и «Добавочном листе (КТС-2)» является заполнение **графы В** «Перерасчет платежей» и графы 43 «МОС».

Графу В «Перерасчет платежей» заполняют при оформлении КТС после принятия решения по таможенной стоимости товаров, выпущенных под обеспечение уплаты таможенных платежей, которые могут быть дополнительно начислены по результатам контроля таможенной стоимости.

Колонка «Вид» заполняется в соответствии с правилами заполнения графы 47 ГТД.

В колонке «Сумма» указывают в валюте Российской Федерации суммы каждого вида платежа, подлежащего уплате, по всем товарам, выпущенным под обеспечение уплаты таможенных платежей, рассчитанные на основе принятой таможенным органом таможенной стоимости этих товаров.

В колонке «Предыдущая сумма» указывают суммы каждого вида платежа, данные в колонке «Сумма» в графе «В» КТС-1, оформленной при выпуске товаров под обеспечение уплаты таможенных платежей, которые могут быть дополнительно начислены по результатам контроля таможенной стоимости.

В колонке «Изменения» указывают разницу величин, указанных в колонках «Сумма» и «Предыдущая сумма».

В строке «Общая сумма, подлежащая возврату (взысканию), руб.» указывают сумму величин, указанных в колонке «Изменения».

При выпуске товаров с предоставлением обеспечения уплаты таможенных платежей, которые могут быть дополнительно начислены по результатам контроля таможенной стоимости, **графа В** «Перерасчет платежей» КТС заполняются со следующими особенностями:

Колонка «Вид» заполняют в соответствии с правилами заполнения графы 47 ГТД.

В колонке «Сумма» указывают в валюте Российской Федерации суммы каждого вида платежа по всем товарам, выпуск которых производится с предоставлением обеспечения уплаты таможенных платежей, рассчитанные исходя из величины принятой таможенным органом основы для расчета

размера обеспечения уплаты таможенных платежей (в соответствии с информацией, указанной таможенным органом в форме расчета размера обеспечения уплаты таможенных платежей).

В колонке «Предыдущая сумма» указывают суммы каждого вида платежа, заявленные в колонке «Сумма» в графах 47 ГТД по всем товарам, выпуск которых производится с предоставлением обеспечения уплаты таможенных платежей.

В колонке «Изменения» указывают разницу величин, данных в колонках «Сумма» и «Предыдущая сумма».

В строке «Общая сумма, подлежащая возврату (взысканию), руб.» указывают сумму величин, данных в колонке «Изменения» (за исключением сумм, начисленных условно и не подлежащих дополнительной оплате или обеспечению).

Графа 43. «Код МОС» (метод определения стоимости). Изменения коснулись заполнения левого подраздела графы. Необходимо указывать номер метода определения таможенной стоимости товара в соответствии с классификатором методов определения таможенной стоимости товаров, помещаемых под таможенные режимы, применяемые к ввозимым и вывозимым товарам, использованного при определении таможенной стоимости, приводимой в заполняемой КТС.

Ранее графа 43 предназначалась исключительно для сведений о товарах, помещаемых под таможенный режим, применимый к ввозимым товарам.

С полным текстом приказа ФТС России от 20 сентября 2007 г. №1166 можно ознакомиться на сайте ФТС www.customs.ru в разделе «Таможенное законодательство».

Пресс-служба ДВТУ

Новый административный регламент ФТС

С 1 января 2008 г. вступает в действие приказ Федеральной таможенной службы (ФТС) № 1352 от 31 октября 2007 г. «Об утверждении Административного регламента Федеральной таможенной службы по исполнению государственной функции ведения Реестра владельцев таможенных складов и Реестра владельцев складов временного хранения» (далее – Реестры).

В утвержденном новым приказом регламенте четко прописана последовательность действий должностных лиц таможенных органов при исполнении государственной функции ведения Реестров. При ведении Реестров

должностные лица таможенных органов осуществляют следующие административные процедуры:

- включение юридических лиц в Реестры;
- формирование Реестров;
- внесение изменений в Свидетельство и Реестры;
- исключение юридического лица из Реестров;
- отзыв Свидетельства;
- опубликование Реестров;
- доведение актуализированных Реестров до таможенных органов.

Кроме того, в новом Административном регламенте прописан порядок обжалования действий (бездействия) должностных лиц, осуществляемых в ходе исполнения государственной функции ведения Реестров.

В приложениях к приказу ФТС №1352 от 31 октября 2007 г. приведены бланки заявления о включении в Реестр владельцев таможенных складов, свидетельства о включении в Реестр владельцев таможенных складов, свидетельства о включении в Реестр владельцев складов временного хранения, а также бланки других необходимых документов.

Этим же приказом отменены приказы ГТК России № 960 от 3 сентября 2003 г. «Об утверждении Положения о включении юридических лиц в реестр владельцев таможенных складов и порядке его ведения ГТК России» и № 1070 от 26 сентября 2003 г. «Об утверждении Положения о порядке включения в реестр владельцев складов временного хранения».

С полным текстом приказа ФТС № 1352 от 31 октября 2007 г. «Об утверждении Административного регламента Федеральной таможенной службы по исполнению государственной функции ведения Реестра владельцев таможенных складов и Реестра владельцев складов временного хранения» можно ознакомиться на сайте ФТС www.customs.ru в разделе «Таможенное законодательство».

Пресс-служба ДВТУ

Экспортные поставки сахалинской нефти увеличились в 3 раза

По данным таможенной статистики, за десять месяцев 2007 г. в зоне деятельности Сахалинской таможни внешнеэкономическую деятельность осуществлял 1331 участник ВЭД. Из них 450 юридических лиц, зарегистрированных индивидуальных частных предпринимателей и физических лиц – 881.

Внешнеторговый оборот Сахалинской области составил 3 млрд 352 млн долларов США, что на 8 % больше аналогичного периода прошлого года. В стоимостном отношении экспорт составил 1 млрд 725 млн долларов, импорт – 1 млрд 627 млн долларов, или 51,4 % и 48,6 % соответственно.

Во внешнеэкономической деятельности участвовали 83 страны (5 стран СНГ, 2 прибалтийские страны, 76 стран дальнего зарубежья).

Основные страны-импортеры: Республика Корея, США, Япония, Великобритания, Италия, Германия, Нидерланды и Китай. Из этих стран в область завозили продукцию машиностроения, изделия из черных металлов, оборудование, средства наземного транспорта, минеральные продукты, топливно-энергетические товары, продукцию химической промышленности и т. д.

В стоимостном выражении импорт из Великобритании вырос на 62 %, почти на 30 % – из Нидерландов, на 18 % – из Китая и на 8 % – из США. При этом в 2,6 раза уменьшился импорт из Италии, на 50 % – из Японии, на 32 % – из Германии, на 29 % – из Республики Корея. Всего же импорт уменьшился на треть по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В стоимостном выражении объем экспорта за 10 месяцев увеличился почти в 2 раза. Значительное увеличение произошло за счет вывоза нефти (в 3 раза больше), угля (в 2 раза), лесоматериалов (наполовину больше). Из стран-экспортеров лидируют Республика Корея, Япония, США, Китай и Сингапур. Поставки в Республику Корея увеличились в 5,5 раз, в Китай – в 3,6 раза, в США – в 2,5 раза. Нефть занимает 88 % от общей стоимости экспорта.

Юрий Гуршал

Валютный контроль в действии

Деятельность подразделений валютного контроля таможенных органов Дальневосточного региона направлена на обеспечение соблюдения валютного законодательства Российской Федерации. За 9 месяцев 2007 г. таможенными органами Дальнего Востока проведено 1837 проверок по предполагаемым фактам нарушения валютного законодательства. Наибольшее количество проверок проведено Владивостокской (422 проверки), Хабаровской (217 проверок) и Находкинской (203 проверки) таможнями. В результате было выявлено 2182 случая нарушения валютного законодательства на сумму 2,22 млрд рублей.

Среди нарушений валютного законодательства чаще всего встречаются:

- *несоблюдение установленного порядка или сроков представления форм учета и отчетности по валютным операциям, нарушения единых правил оформления паспортов сделок* (ст. 15.25 ч. 6 КоАП РФ) – выявлено 1358 случаев на сумму 1,5 млрд рублей. Особенно эффективно в этом направлении поработали находкинские таможенники. Ими выявлено около 50 % таких нарушений;

- *невыполнение резидентами в установленный срок обязанности по получению на свои банковские счета иностранной валюты или валюты Российской Федерации, причитающейся за экспортированные товары* (ст. 15.25 ч. 4 КоАП РФ). Выявлено 659 случаев нарушений на сумму 391 млн рублей;

- *невыполнение резидентами в установленный срок обязанности по возврату в Россию денежных средств, уплаченных нерезидентам за не ввезенные на таможенную территорию Российской Федерации товары* (ст. 15.25 ч. 5 КоАП РФ). Выявлено 124 случая нарушений на сумму 319 млн рублей.

Кроме того, нередко случаи нарушения валютного законодательства Российской Федерации при вывозе физическими лицами наличной валюты в эквиваленте свыше 10 000 долларов США без представления подтверждающих документов о ее ввозе. При этом нарушается ст. 15 ч. 3 федерального закона от 10.12.2003 № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле». Всего за 9 месяцев был выявлен 41 случай на сумму 21,6 млн рублей. Наибольшая сумма за нарушения – 18,9 млн рублей – определена Хасанской таможней.

По всем фактам нарушений валютного законодательства таможнями региона возбуждено 408 дел об административных правонарушениях на общую сумму 1,4 млрд рублей. По результатам рассмотрения дел территориальными управлениями Федеральной службы по финансово-бюджетному надзору

(орган, уполномоченный рассматривать и принимать решения в отношении дел по нарушению валютного законодательства) наложено штрафов на сумму 33,5 млн рублей.

Пресс-служба ДВТУ

Амурской таможней за 10 месяцев 2007 г. проведено 175 проверок соблюдения участниками внешнеэкономической деятельности актов валютного законодательства Российской Федерации и актов органов валютного регулирования.

В результате проведенных проверок выявлено 43 случая нарушений валютного законодательства на общую сумму около 25 млн рублей. Наибольшее количество нарушений связано с невыполнением резидентами в установленный внешнеторговым контрактом срок обязанности по возврату в Российскую Федерацию денежных средств, уплаченных нерезидентам за не ввезенные на таможенную территорию Российской Федерации товары (25 случаев). На втором месте по количеству нарушений – случаи несоблюдения установленного порядка или сроков представления форм учета и отчетности по валютным операциям (18 случаев).

По фактам нарушений валютного законодательства за 10 месяцев 2007 г. подразделением валютного контроля возбуждено 13 дел об административных правонарушениях по частям 4, 5 и 6 ст. 15.25 КоАП РФ. Вся информация о выявленных нарушениях направлена в Федеральную таможенную службу России для ее последующей передачи в Росфиннадзор.

Территориальным управлением Федеральной службы финансово-бюджетного надзора в Хабаровском крае по переданным Амурской таможней делам об административных правонарушениях в сфере валютного законодательства в 2007 г. наложено штрафов на общую сумму 782 тыс. рублей.

Анна Бурмистрова

Сотрудниками отдела таможенного оформления и таможенного контроля транспортных средств таможенного поста «Морской порт Находка» Находкинской таможни при таможенном оформлении теплохода «Lady Diana» на отход из порта Находка в японский порт Тоямашино была обнаружена незадекларированная иностранная валюта в сумме 2020 долларов США.

Во время таможенного осмотра жилых помещений судна в одной из кают среди вещей в куртке и были найдены таможенниками вышеуказанные доллары. Как выяснилось, валюта принадлежит одному из членов экипажа. В выездной пассажирской таможенной декларации он задекларировал 9 900 долларов США и 43 дорожных чека AMERICAN EXPRESS номиналом по одной тысяче долларов США, которые были предъявлены к таможенному осмотру. Остальную валюту в сумме 2 020 долларов США, обнаруженную таможенным нарядом, он не задекларировал, так как забыл о ней.

В соответствии с законодательством физические лица имеют право единовременно вывозить из Российской Федерации наличную иностранную валюту в сумме, в эквиваленте не превышающей 10 000 долларов США. При этом не требуется представление в таможенный орган документов, подтверждающих, что вывозимая наличная иностранная валюта была ранее ввезена, переслана или переведена в Российской Федерации либо приобретена в Российской Федерации

Таким образом, моряк не задекларировал в пассажирской таможенной декларации иностранную валюту в сумме 2 020 долларов США и не представил документы, подтверждающие, что ранее иностранная валюта на такую сумму ввозилась им на территорию Российской Федерации. В его действиях содержится состав сразу двух административных правонарушений, предусмотренных ст. 16.4 КоАП РФ – *недекларирование вывозимой валюты* и ч. 1 ст. 15.25 КоАП РФ – *осуществление незаконных валютных операций*.

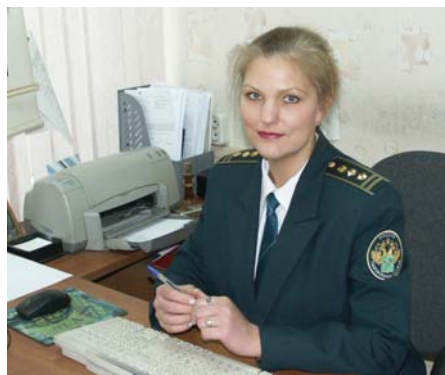
Возбуждено два дела об административных правонарушениях. По ст. 16.4 КоАП РФ предусмотрено наказание в виде административного штрафа в размере от 1 тыс. до 2,5 тыс. рублей. А по ч. 1 ст. 15.25 КоАП РФ наказание в виде административного штрафа в размере от $\frac{3}{4}$ до 1 размера суммы незаконной валютной операции, причем данное дело будет отправлено для дальнейшего рассмотрения в Территориальное управление Федеральной службы финансово-бюджетного надзора Приморского края.

Незадекларированные доллары изъяты и помещены в камеру хранения вещественных доказательств Находкинской таможни.

Юлия Тисленко

Таможенник – профессия творческая

В службе организации таможенного контроля Дальневосточного таможенного управления трудятся специалисты, непосредственно контролирующие таможенное оформление. От их профессионализма, инициативы, творческого мышления во многом зависит качество таможенных услуг, предоставляемых участникам внешнеэкономической деятельности. Как в любом большом коллективе, в службе есть те, кто является его опорой, настоящим кладом знаний, ориентиром для молодых. В службе организации таможенного контроля ДВТУ таким специалистом является Светлана КОВАЛЬ.



Светлана Николаевна пришла в таможенные органы в 1995 г., сразу по окончании Дальневосточного института советской торговли, получив диплом по специальности «Экономика и управление в торговле и общественном питании». Обязательное распределение выпускников в то время уже упразднили, поэтому приходилось искать работу самостоятельно. Светлана решила устроиться в налоговую полицию, однако им требовались специалисты с опытом и практическими навыками. Дальневосточное таможенное управление находилось в одном здании и даже на одном этаже с налоговой, и Светлана подала документы в ДВТУ. Как раз в это время формировался отдел нетарифного экспортного контроля, и в ДВТУ молодому специалисту были рады. Светлану приняли в новое подразделение ДВТУ на должность инспектора. Она оказалась в числе трех самых молодых сотрудников во всем управлении. На рабочем месте её встретили тепло, у коллег всегда находилось время, чтобы помочь, когда советом, а когда и делом. Однако, начав трудовую деятельность, она поняла, что работа отличается от привычного режима учёбы. Пришлось сразу же включаться в напряженный рабочий ритм, в короткие сроки осваивать новую сферу деятельности, основательно изучать законодательство.

Через два года С. Коваль была переведена во вновь созданный отдел таможенных режимов на должность старшего инспектора. Работы прибавилось, но, по словам Светланы, область деятельности отдела оказалась более многогранной, охватывающей широкий круг вопросов, связанных с таможенным оформлением и таможенным контролем.

В 2004 г. в результате организационно-структурных мероприятий в Дальневосточном таможенном управлении отделы таможенных режимов и таможенного оформления и таможенного контроля были ликвидированы и создан отдел таможенных процедур и таможенного контроля. Сегодня Светлана Николаевна – заместитель начальника этого отдела. Коллектив большой – 17 человек. Почти все из них выпускники таможенной академии. И теперь уже она поддерживает более молодых коллег, которые видят в ее лице достойный пример для подражания. Позади 12 лет службы в таможенных органах. Оценивая их, она понимает, что с каждой новой должностью появлялись новые обязанности, возрастал уровень ответственности и требований со стороны руководства. Но Светлане всегда удавалось решать поставленные задачи и справляться с порученными делами – она привыкла трудиться. Светлана убеждена: если любишь свою работу и подходишь к ней творчески, она не обременяет, а приносит удовлетворение.

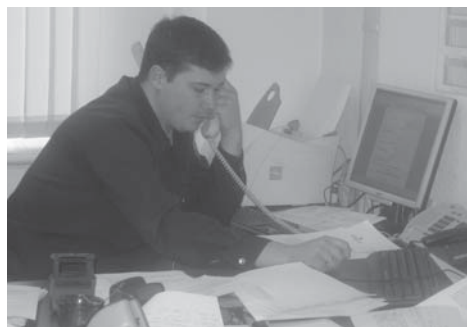
Говоря о трудовой биографии, нельзя не сказать о ее преподавательской работе. Во Владивостокский филиал Российской таможенной академии Светлану Коваль направили, когда уже были накоплены определенные знания и навыки, сформирована профессиональная позиция. К преподаванию Светлана относится очень ответственно. «А как же иначе, – говорит Светлана, – ведь я должна донести до слушателей максимум полезной информации. Но прежде надо переработать и осмыслить массу материала, документов. Причем это надо подать в доступной форме, чтобы каждый смог разобраться в вопросе».

В свободное время, которого остается не так много, Светлана любит плавать в бассейне. Отдыхать предпочитает на море, как истинная уроженка Владивостока. А еще... Все началось лет семь назад, когда родители подарили ей удивительную для того времени куклу, так не похожую на пупсы её детства. Больше всего поразила не внешность, а модельная одежда куклы. С того времени Светлана и собирает кукол Барби – в качестве эталонов стилей и модных тенденций в одежде. Сегодня коллекция насчитывает уже около 50 кукол. Это увлечение, в шутку говоря, компенсирует необходимость ношения форменной одежды и помогает Светлане оставаться в гармонии с собой и окружающим миром.

Инна Бобрикова

Девиз молодых – дорогу осилит идущий

Вчерашних выпускников Владивостокского филиала таможенной академии в таможене давно встречают без опаски: они обладают крепкими знаниями, быстро набираются опыта, да и энтузиазма им не занимать. Только в 2007 г. на помощь своим старшим коллегам пришло 20 «академиков». Это, пожалуй, рекордная цифра за все выпуски филиала!



А как сложилась судьба «пионеров» таможенной системы обучения, выпускников 2000 г.? У всех по-разному. Кто-то не смог влиться в жесткую и требовательную таможенную систему, ушел в коммерцию. Другие работают в разных отделах Владивостокской таможни, Дальневосточного таможенного управления, кто-то поступил в аспирантуру. По таможенной лестнице, пожалуй, выше всех шагнул Андрей Шаповал, который с июля 2007 г. исполняет обязанности начальника одного из самых ответственных таможенных постов – Владивостокского автотранспортного.

Когда-то у него, вчерашнего выпускника средней школы, стоял нелегкий выбор – пойти учиться то ли в ДВВИМУ на любой факультет по желанию, то ли на математический в ДВГУ, куда приняли по результатам олимпиад. Можно было попытаться попасть в ВФ РТА, пройдя на общих основаниях вступительные экзамены вкупе с придирчивой медкомиссией и нешуточным тестированием. Андрей выбрал академию и в 1995 г. стал курсантом экономического факультета.

Пять лет промчались незаметно, успевал не только блестяще учиться, но и заниматься научной работой и спортом, и на общественную работу времени хватало. После распределения в июле 2000 г. попал в один из отделов таможенного оформления и таможенного контроля Владивостокской таможни, участвовал в оформлении судов заграничного плавания. Работал под руководством таможенного «зубра» Константина Дениша, а он умеет спросить по полной программе, и в обиду не даст, в беде поддержит. У строгого начальника легкая рука на молодых. Он воспитал целую плеяду владивостокских таможенников. Вот и Шаповала, проявившего аналитические способности, порекомендовал на работу, связанную с этим направлением.

Так, в марте 2002 г. Андрей попал в организационно-аналитический отдел таможни, а в апреле 2002-го перешел в отдел организации таможен-

ного оформления и таможенного контроля Дальневосточного таможенного управления ведущим инспектором. Коллеги в полной мере оценили его целеустремленность и ответственность за порученное дело. Как отмечает бывший начальник отдела ОТО и ТК, а ныне зам. начальника ДВТУ по экономической деятельности Елена Шушина, Андрей всегда отличался от своих сверстников не только аналитическим складом ума, неформальным, необывательским отношением к происходящему, но и стремлением в любом деле докопаться до сути и выполнить порученное по максимуму. По ее мнению, из Андрея, умеющего с ходу увидеть наилучшие пути решения возникшей проблемы, четко понимающего особенности таможенной системы, вырастет грамотный руководитель.

Впервые примерить на себя должность управленца Шаповалу пришлось в 2003 г., когда он стал начальником отдела ОТП и ТК Владивостокской таможни. Отдел, прямо скажем, не из легких (если таковые вообще есть в таможне) – всегда на острие таможенных проблем и нововведений. Так совпало, что в отделе, кроме других сотрудников, было еще три выпускника ВФ РТА, а посему и общий язык найти удалось со всеми и сразу, как, впрочем, и сохранить дистанцию, что немаловажно. Работали, не считаясь со временем. Не один вечер пришлось провести за срочной работой тет-а-тет с компьютером. Три года в ОТП и ТК – хорошая закалка для молодого специалиста, активизировавшая не только базовые профессиональные знания, но и давшая неоценимый практический опыт работы с людьми.

Сегодня Андрей Шаповал на «передовой», работает и. о. начальника ВАТП – лидера таможни не только по платежам, но и по количеству проблем, связанных с ввозом подержанных иномарок. Сравнивая предыдущие места работы с нынешним, говорит, что главное отличие в том, что к умению анализировать пришло на помощь умение быстро принимать взвешенные, единственно правильные решения.

Придя в июле 2007 г. на смену своему предшественнику Вадиму Медянику, у которого недолго ходил в замах, уже привык к бешеному, просто нереальному темпу существования, сочетающего в себе бумажную работу с кипами обращений граждан, всяческих запросов, приказов и оперативных директив, с улаживанием конфликтных ситуаций, нередко возникающих при работе в такой «горячей точке», как ВАТП. На личном счету у Андрея за семилетний трудовой стаж свои победы и свои промахи. Хочется верить, что доверие старших коллег он оправдает. Как и каждый, кто выбрал своей профессией таможенное дело и готов ему служить не за страх, а за совесть.

Как подчеркнул на недавней октябрьской встрече с бывшими «академиками» начальник таможни Дмитрий Шмарлин, «у каждого из молодых таможенников есть все шансы быть профессионально успешными». И с этим трудно не согласиться.

Виктория Шамаева

Н.А. БЕЛЯЕВА

Статья 1370 Устава таможенного в контексте русско-японских торговых связей

Предоставление преференций и льгот было важнейшей частью экономических отношений России с азиатскими странами, прежде всего с Китаем. Часть из них возникла на основе двусторонних договоренностей и стала неотъемлемой частью русско-китайских отношений – это и установление льготной 50-верстной полосы, в пределах которой по обе стороны границы подданным обоих государств разрешалась беспошлинная торговля, и снижение на $\frac{1}{3}$ пошлины с российских товаров, ввозимых в Китай сухим путем. Другие оформились как автономные акты российского правительства. К числу таких относится беспошлинный ввоз китайских товаров по сухопутной границе. Обычная трактовка этой льготы не выходит за рамки анализа русско-китайской торговли. Мы же попытаемся показать ее в более широком историческом контексте, опираясь на архивные документы Российского государственного исторического архива (г. С.-Петербург) и Архива внешней политики Российской империи (г. Москва).

Беспошлинный ввоз всех китайских товаров по сухопутной границе (за исключением чая и запрещенных к привозу хлебных вина и водки) был разрешен 2 апреля 1862 г. высочайше утвержденным мнением Государственного совета. При кодификации это постановление было изложено в ст. 1370 Устава таможенного (изд. 1892 г.), гласившей: «Все китайские товары, кроме чая и запрещенных к привозу из Китая хлебных вина и водки, пропускаются через Иркутскую таможню по словесным объявлениям, беспошлинно с записью оных в таможенные книги». Введение российским правительством в одностороннем порядке подобной меры можно считать актом доброй воли, предпринятым в ответ на разрешение русским купцам беспошлинной торговли в Монголии, а также распространения впоследствии преференций в отношении российских ввоза на всю сухопутную русско-китайскую границу.

Хронологически установление беспошлинного порядка для ввоза китайских товаров совпало с предоставлением права порто-франко российским тихоокеанским портам, и в первую очередь портам Владивосток

и Николаевск-на-Амуре. Эта мера уравнивала условия морской и сухопутной торговли и давала современникам основания для вывода о превращении Приамурья поистине в «царство свободной торговли».

Отмена порто-франко в Приамурском крае с 1 января 1901 г. изменила условия морского ввоза – теперь ко всем иностранным товарам, в том числе и китайским, применялись статьи Общего таможенного тарифа. Однако новые условия ввоза иностранных товаров не коснулись сухопутной торговли, поскольку ст. 1370 Устава таможенного продолжала действовать¹. Возникла противоречивая ситуация, когда к товарам одной страны применялся разный порядок таможенного регулирования: доставлявшиеся морем китайские товары очищались пошлиной, а через сухопутную границу проходили беспошлинно. Идя навстречу пожеланиям крупных торговых фирм, ведущих торговлю через Владивосток китайскими товарами, министр финансов своим распоряжением от 26 апреля 1902 г. уравнивал условия сухопутного и морского ввоза китайских товаров, следующих в Европейскую Россию через порты Приморской области. Все они, за исключением чая и серебра в слитках, как следующие через сухопутную границу освобождались от пошлин². Однако этот порядок просуществовал недолго и уже в июне 1902 г. был отменен, а все китайские товары, ввозимые в империю морем, вновь были обложены пошлиной.

Противоречивость таможенной политики России на Дальнем Востоке была очевидна современникам. И существование разных условий для ввоза китайских товаров было лишь одной из явных несообразностей нового правительственного курса, направленного на включение Приамурья в пределы российской таможенной черты. Беспшлинный сухопутный ввоз китайских товаров, как и 50-верстная полоса беспошлинной торговли по обе стороны российско-китайской границы, к этому времени рассматривалась как часть общих положений, определявшая двусторонние добрососедские отношения, своеобразные «трактатные основы» русско-китайской торговли. Однако к началу XX столетия эти созданные во второй половине XIX в. «конструкции», как и стремление российского правительства сохранить их в неизменном виде пришли в противоречие с новыми тенденциями в развитии торговых связей с иностранными государствами на основе принципа наибольшего благоприятствования. Именно этот принцип лег в основу русско-японского Договора о торговле и мореплавании, заключенного в мае 1895 г. и вступившего в действие в августе 1899 г. Дальнейшую судьбу устоявшихся и ставших привычными условий русско-китайской торговли, в том числе и установленных ст. 1370 Устава таможенного, следует рассматривать с учетом новых реальностей.

¹ В Таможенный устав 1904 г. статья вошла как ст. 939.

² Сборник узаконений и циркуляров по таможенной части за 1902 г. СПб., 1903. С. 39.

Осенью 1902 г. Дальний Восток посетил министр финансов России С.Ю. Витте. Принятые им в бытность во Владивостоке решения придали этой статье российского таможенного устава международный смысл. Впервые на существование в российском таможенном уставе нормы, препятствующей нормальной работе таможенных учреждений, обратили внимание министра чины Иркутской таможни. Согласившись с критикой ненормального положения, устанавливавшего разный порядок таможенного регулирования китайского импорта, министр пообещал по возвращении в Петербург представить статью «к отмене», уравнивая китайские товары с другими импортными. Но во Владивостоке история обрела неожиданный оборот.

За время краткого пребывания в городе³ С.Ю. Витте посетил Владивостокскую таможню, осмотрел склады и пакгаузы, принял участие в общем собрании Владивостокского биржевого купечества, созванного для определения «нужд и ходатайств города Владивостока и торгующего в нем купечества»⁴. Внимание министра было обращено, среди прочего, и на сохранявшийся беспощинный ввоз китайских товаров через сухопутную границу при таможенном обложении их при морском ввозе. Однако во Владивостоке эта проблема выглядела иначе, чем казалось министру в Иркутске, и отмена ст. 1370 не казалась теперь удачным выходом из создавшегося положения. Было очевидным, что сложившееся положение затрагивает интересы не только китайских фирм, везущих товары в Маньчжурию через Владивосток, или крупных российских и иностранных фирм, ввозящих китайские товары в Приамурский край морем. Возможное сокращение оборотов порта всерьез тревожило городские власти, а прекращение беспощинного ввоза китайских товаров в случае отмены ст. 1370 могло создать трудности в снабжении местного населения. В пользу уравнивания условий сухопутного и морского ввоза китайских «фабрикатов и провенансов» высказывались и местные таможенные чины. Министр не мог не согласиться, что существующая разница в таможенном обложении китайских товаров «вредно отразилась на морской торговле Владивостока и Николаевска». А потому среди конкретных его распоряжений было и распоряжение о применении с 1 октября 1902 г. ст. 1370 к китайским товарам, ввозящимся морем через Владивосток. Эта мера вводилась в интересах российских тихоокеанских портов, носила временный характер и устанавливалась впредь до учреждения таможни в г. Дальний⁵.

Последующее развитие событий показало, что столь поспешное решение министра сразу же вступило в противоречие с новой системой международных торговых отношений. Уже 14 октября 1902 г., через две недели после вступления в силу нового порядка применения ст. 1370, японским коммерчес-

³ С.Ю. Витте прибыл во Владивосток 26 сентября и пробыл здесь 3 дня.

⁴ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 21. Оп. 1. Д. 780. Л. 8. Л. 37.

⁵ Там же. Л. 5.

ким агентом во Владивостоке было возбуждено ходатайство о беспошлинном пропуске наравне с китайскими ввозимых морем японских товаров. В своем обращении на имя управляющего Владивостокской таможенной агент ссылался на статьи русско-японского Договора о торговле и мореплавании 1895 г. На основании того, что «японские подданные, именно граждане наиболее благоприятствуемой нации, имеют право на одинаковые права и преимущества, какие предоставлены ныне китайским подданным», возбуждалось ходатайство «о допускании беспошлинного ввоза японских товаров морем во Владивосток одинаково, как и китайских товаров»⁶. В ходе последовавшей за этим продолжительной переписки, в которой стороны взаимно не понимали друг друга, компромисс так и не был найден. Позиция таможенного ведомства в этой ситуации, несомненно, оказалась уязвимой. Решение вопроса было перенесено в Петербургские кабинеты и имело перспективу перерасти границы двусторонних русско-японских отношений.

16 ноября 1902 г. японский посланник в Петербурге обратился к российскому министру иностранных дел с нотой, в которой указывал на установление во Владивостокской таможне с 1 октября пошлин с японских товаров, тогда как аналогичные китайские товары пропускались беспошлинно. Ссылаясь на ст. 4 договора о торговле и мореплавании, буквально указывавшую, что «при привозе в территорию его величества императора всероссийского всякого рода произведений или изделий его величества императора японского и при привозе в территорию его величества императора японского всякого рода произведений и изделий территории его величества императора всероссийского, откуда бы оные ни привозились, не будет взимаемо иных или больших пошлин, чем те, коими облагаются произведения или изделия всякого другого иностранного государства»⁷, г-н Курино ходатайствовал об отмене пошлин с японских товаров и о возвращении японским импортерам «излишне уплаченных пошлин»⁸. В процессе подготовки своего ответа Министерство иностранных дел обратилось за разъяснениями к министру финансов.

Ответ С.Ю. Витте, последовавший спустя почти месяц, 21 декабря 1902 г., свидетельствует о том, что в Министерстве финансов не ожидали подобного поворота событий и на первых порах не придали ему особого значения. В ответном письме министру иностранных дел С.Ю. Витте, сославшись на сложность поставленного вопроса, который, по его мнению, всецело относился к вопросу о торговых отношениях России с Китаем и требовал «всестороннего изучения», подчеркивал невозможность пока дать какие-либо разъясне-

⁶ РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 780. Л. 52.

⁷ Сборник договоров и дипломатических документов по делам Дальнего Востока. 1895–1905 гг. СПб., 1906. С. 27–52.

⁸ Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Япон. стол. Оп. 493. Д. 1410. Л. 6–6 об. уск.

ния МИДу⁹. Это означало, что ответ на ноту японского посланника откладывался на неопределенное время.

Дальнейшая переписка показывала, что Министерство иностранных дел опасалось серьезных внешнеполитических осложнений в результате противоречивого распоряжения министра финансов, вытекающего из характера двусторонних российско-китайских отношений, но не учитывающего новые условия русско-японской торговли.

12 января 1903 г. министр иностранных дел вновь обратился к министру финансов. Признавая справедливость претензий Токийского кабинета в отношении ввоза японских товаров во Владивосток, В.Н. Ламсдорф не считал достаточно обоснованными ссылки С.Ю. Витте на особые условия торговли России с Китаем. Он напомнил, что торговые договоры предоставляют России право «устанавливать особые льготы для сопредельных азиатских стран» Беспшлинный ввоз китайских товаров укладывается в русло этого права и не мог бы рассматриваться как нарушение международных договоров и принципа наибольшего благоприятствования, если бы речь шла о сухопутной границе. Более широкое его толкование, в том числе и распространение на морской ввоз, по мнению министра, было юридически невозможно и противоречило сложившейся таможенной практике¹⁰. «Всякое исключение – допущенное в данном случае для Владивостока, – замечал В.Н. Ламсдорф, – представляется мерой, обосновать которую законными доводами перед государствами, опирающимися на договоры о торговле с Россией, едва ли окажется возможным»¹¹. Именно такой позиции придерживалась в своих требованиях и Япония. Заметим кстати, что в Особых статьях, приложенных к русско-японскому договору о торговле и мореплавании 1895 г., Японское правительство признавало право России на существование особого, независимого от общих, применимых к иностранной торговле вообще, постановлений относительно приграничной торговли. Это касалось как королевства Швеции и Норвегии, так и соседних азиатских государств и владений¹². Но речь, повторимся, шла только о сухопутной границе с ее специфическими условиями торговли. Уже это лишало смысла попытку Министерства финансов свести возникшую проблему исключительно к русско-китайской торговле.

Затягивание ответа на японские претензии по существу было чревато непредвиденными осложнениями – МИД опасался присоединения к демаршу японской дипломатии других держав, интересы которых также затрагивались «принятой во Владивостоке мерой». В этом случае отказ от распространения на китайские товары, ввозимые морем во Владивосток, преференций

⁹ АВПРИ. Япон. стол. Оп. 493. Д. 1410. Л. 7.

¹⁰ Там же. Л. 8 об.-9.

¹¹ Там же. Л. 9.

¹² Сборник договоров и дипломатических документов по делам Дальнего Востока. С. 51–52.

сухопутному ввозу был неизбежным, но стал бы результатом «коллективного давления», что было крайне нежелательно для России с политической точки зрения¹³. Единственный выход В.М. Ламдорфу виделся в скорейшей отмене льготы китайским товарам при ввозе их морем во Владивосток, если нельзя найти «закономерную почву» для отклонения японского протеста.

17 января 1903 г. на основании всеподданнейшего доклада министра финансов император своим «высочайшим повелением» отменил с 1 февраля беспошлинный ввоз морским путем во Владивосток и Николаевск китайских товаров¹⁴. Казалось, острота проблемы снята. На деле же она лишь получила новое выражение.

Проинформированный 31 января 1903 г. об отмене решения министра финансов в части таможенного регулирования морского ввоза китайских товаров японский посланник поставил вопрос о возмещении ущерба, нанесенного действиями российского правительства японским импортерам за период с 1 октября 1902 г. по 1 февраля 1903 г. Соглашаясь с законностью японских претензий, В.Н. Ламдорф предложил свое решение проблемы: заинтересованные японские фирмы должны на месте обращаться по каждому отдельному случаю в «подлежащие таможенные учреждения» о возврате пошлин. При этом они должны доказать «однородность очищаемых пошлиной своих товаров с китайскими, пропускающимися беспошлинно»¹⁵. Однако С.Ю. Витте не согласился с предложениями министра финансов, полагая, что такой порядок создаст прецедент и повлечет обращения за компенсацией со стороны представителей других «наиболее благоприятствуемых наций». Отклонение «японских домогательств» относительно компенсации было для него однозначным. Оставаясь при своем мнении, но учитывая, что вопрос этот является «прерогативой финансового ведомства», министр иностранных дел вынужден был направить японскому посланнику ноту «в духе Витте»¹⁶. Однако полученная 13 марта 1903 г. нота не изменила позиции японской стороны. Посол Курино продолжал настаивать на возмещении японским экспортерам ущерба, сообщив нотой 6 августа 1903 г. перечень пошлин, уплаченных ими во Владивостоке в период предоставления преференций китайским товарам. Сообщая об этом в Министерство финансов, В.Н. Ламдорф продолжал настаивать на своем варианте решения проблемы¹⁷.

Ситуация в Министерстве финансов к этому времени изменилась. В августе 1903 г. С.Ю. Витте оставил министерский пост. Управляющий Министерством финансов П.М. Романов 12 декабря представил на «высочайшее воззрение» ходатайство японского правительства о возмещении японским

¹³ АВПРИ. Япон. стол. Опись 493. Д. 1410. Л. 9–10.

¹⁴ РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 780. Л. 8. Л. 96.

¹⁵ АВПРИ. Япон. стол. Опись 493. Д. 1410. Л. 16 об.

¹⁶ Там же. Л. 21–21.

¹⁷ Там же. Л. 26 об.

импортерам пошлину в сумме 17 577 руб. 11 коп., взысканной Владивостокской и Николаевской таможнями за время действия льготы для китайских товаров. При этом изложено было и мнение министра иностранных дел относительно возможного порядка предоставления компенсаций. Император «не соизволил на удовлетворение означенного ходатайства»¹⁸. Однако для японской стороны состоявшееся «высочайшее мнение» так и не было доведено в связи с обострением, а затем и разрывом отношений с Японией. Таким образом, проблема оказалась закрытой для российских министров, но не для японских экспортеров.

Японская сторона вернулась к вопросу о компенсациях в новых условиях, когда позиции России на Дальнем Востоке серьезно пошатнулись, а акценты во внешнеэкономической и внешнеполитической сферах существенно изменились. Изменились и действующие лица, которым пришлось разрешать созданную предшественниками проблему. 13 февраля 1907 г. министр иностранных дел А.П. Извольский сообщил министру финансов В.Н. Коковцову, что назначенный посланником в С-Петербург г-н Мотоно вернулся к этому вопросу и просил сообщить, в каком положении находится «настоящее дело». Принимая во внимание «крайнюю желательность установления самых дружелюбных сношений с Японией», а также то, что ее требования были законными, основанными на ст. 14 Договора 1895 г.¹⁹, А.П. Извольский «не счит возможным» информировать японского посланника о судьбе ходатайства его предшественника и просил министра финансов вновь вернуться к этому вопросу²⁰. В новой обстановке проблема толкования ст. 1370 (ст. 939 – изд. 1904) Устава таможенного утратила для российского Министерства финансов свою актуальность. В связи с предстоящей отменой порто-франко и открытием Маньчжурии для иностранцев отмена преференций китайским товарам при сухопутном ввозе была делом времени. Уже в конце февраля 1907 г. в Государственную думу был внесен закон «О закрытии порто-франко по привозу иностранных товаров в Приамурское генерал-губернаторство и Забайкальскую область Иркутского генерал-губернаторства, об отмене ст. 939 Устава таможенного (изд. 1904) и о некоторых изменениях в тарифных ставках, установленных Законом от 10 июня 1900 г.»²¹. Теперь проблема «японских компенсаций» и «китайских преференций» решалась в ином ключе.

¹⁸ АВПРИ. Япон. стол. Опись 493. Д. 1410. Л. 16 об.

¹⁹ Статья 14 Договора о торговле и мореплавании 1895 г. гласила: «По соглашению высоких договаривающихся сторон во всем, что касается торговли и мореплавания, все преимущества, привилегии и льготы, которые та или другая из договаривающихся сторон уже предоставила или впредь предоставит правительству, или подданным, или гражданам другого государства, будут немедленно и безусловно распространены на правительство или подданных другой из договаривающихся сторон, т. к. по их изволению торговля и мореплавание каждого из обоих государств должны пользоваться от другой стороны во всех отношениях правами наиболее благоприятствуемой нации».

²⁰ АВПРИ. Япон. стол. Опись 493. Д. 1410. Л. 30-31 об.

²¹ См. об этом: Беляева Н.А. От порто-франко к таможне. Очерк региональной истории российского протекционизма. Владивосток, 2003. С. 144.

Уже 15 марта 1907 г. В.Н. Коковцов уведомил А.П. Извольского: «...по всеподданнейшем докладе сего дела государю императору 9-го текущего марта его императорское величество высочайше соизволил на удовлетворение означенного ходатайства с тем, чтобы согласно ст. 513 Устава таможенного пошлина возвращалась названным японским купцам лишь по предоставлении таможене выданных ею таможенных квитанций, о чем и будет сделано надлежащее распоряжение по Владивостокской таможене»²². Сумма подлежащих возврату пошлин по проведенной Владивостокской таможней проверке не превышала 17 385 руб. 23 коп. и была несколько ниже требуемой японской стороной (17 577 руб. 11 коп.)²³.

Законом от 16 января 1909 г. порто-франко в Приамурье отменялось. Одновременно отменялась и ст. 939 (бывш. 1370). Это означало, что китайские товары лишались всех предоставленных ранее преимуществ. Более того, заключенные в «доконвенционную» эпоху русско-китайские договоры, так же как и дополняющие их Правила для сухопутной торговли, не содержали статей, распространявших на Китай права наиболее благоприятствуемой нации. И хотя к китайским товарам, по распоряжению министра финансов, при морском ввозе все-таки применялись в порядке исключения конвенционные тарифы, товары эти оказались лишенными целого ряда льгот, предоставленных товарам государств, отношения с которыми строились на основе наибольшего благоприятствования, в том числе и товарам Японии. Так, на китайские «произведения» не распространялись: особый порядок исчисления складочного сбора; увеличение до 10 %, вместо установленных законом 5 %, размера разницы в весе товаров, не влекущей взыскания; двухмесячный (вместо установленного законом 3-недельного) срок обжалования решений по делам о применении таможенного тарифа к товарам и ряд других постановлений. Таким образом, к китайским товарам применялись только те льготы, которые предоставлялись «прямыми постановлениями в договорах с Китаем»²⁴.

Последствия этих мер были частично смягчены таможенной практикой. Секретным распоряжением министра финансов, принятым на основании пожелания Совета министров, таможенным учреждениям Приамурского края предписывалось «в видах добрососедских отношений с Китаем» не применять сразу же после введения в действие Закона от 16 января 1909 г. об отмене порто-франко в Приамурском крае и ст. 939 таможенного Устава «таможенные установления» во всей строгости²⁵.

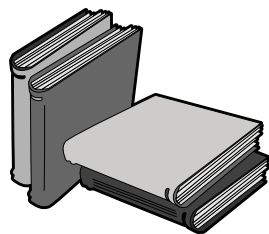
²² АВПРИ. Япон. стол. Опись 493. Д. 1410. Л. 32-32 об.

²³ Там же. Л. 32 об.

²⁴ Государственный архив Читинской области (ГАЧО). Ф. 107. Оп. 1. Д. 42. Л. 46.

²⁵ АВПРИ. Чиновник по дипломатической части при Приамурском генерал-губернаторе. Оп. 579. Д. 87. Л. 18 об.

Судьба одной лишь нормы российского Таможенного устава – ст. 1370 (939), рассмотренная на основе архивных документов в контексте международной торговли, позволяет проследить взаимодействие ведомств в выборе направлений таможенного взаимодействия в регионе, который в начале XX в. стал ареной политического и экономического противоборства держав. Документы таможенного делопроизводства, отложившиеся в фонде Департамента таможенных сборов РГИА, и дипломатического делопроизводства из фонда «Японский стол» АВПРИ позволяют увидеть «таможенную историю» нашего государства, как историю поиска решений, обеспечивающих защиту национальных интересов и демонстрирующих верность России международным обязательствам.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Печерица, В.Ф. Таможенно-тарифное регулирование в странах АТР : курс лекций / В.Ф. Печерица; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. – Владивосток : ВФ РТА, 2007. – Ч. 1. – 316 с.

Анализируются проблемы таможенно-тарифного регулирования в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, основные тенденции и особенности национальной таможенно-тарифной политики отдельных государств этого региона.

Для студентов, обучающихся по специальности «Таможенное дело», преподавателей дисциплины «Мировая экономика», работников таможен Дальневосточного региона и участников ВЭД.

Атлас-определитель «Растения и животные Японского моря»

Издательством Дальневосточного государственного университета совместно с Коллективной программой по сохранению биологического разнообразия Фонд «Феникс» в 2007 г. выпущен атлас-определитель «Растения и животные Японского моря». В атласе даны описания 405 видов растений и животных, обитающих в российской части Японского моря, сопровождаемые цветными фотографиями. Это уже второй атлас-определитель животного и растительного мира Дальнего Востока, подготовленный издательством ДВГУ. Ранее в этом же издательстве вышел в свет полевой атлас-определитель «Животный мир Уссурийской тайги».

В подготовке атласа-определителя «Растения и животные Японского моря» приняли участие многие сотрудники НИИ Дальневосточного отделения РАН: Института биологии моря, Тихоокеанского института биоорганической химии, Тихоокеанского института, Биолого-почвенного института, а также ТИНРО-Центра. Идея издания и заслуга в подготовке этого атласа-определителя принадлежат Фонду «Феникс». Много сил и энергии в его подготовку вложил А.Э. Врищ. По словам руководителя Фонда «Феникс» С.Л. Березнюка, это издание не последнее. Сотрудники природоохранной организации планируют в будущем подготовку и издание аналогичного справочника-определителя по растительному миру Уссурийской тайги.

Несомненно, атлас-определитель займет достойное место как в библиотеке Российской таможенной академии, так и в личной библиотеке преподавателя, студента и сотрудника таможни. Удобный формат, великолепные фотографии, достаточно полное описание гидробионтов делают атлас востребованным как при обучении студентов, так и в практической деятельности таможенников, а именно в процессе идентификации морских биоресурсов. Атлас особенно необходим в процессе изучения раздела «Экспертиза рыбных товаров» дисциплины «Товароведение и экспертиза продовольственных товаров в таможенном деле», раздела «Особо ценные гидробионты» дисциплины «Идентификация специфических товаров животного и растительного происхождения» и раздела «Рыба и рыбные продукты» дисциплины «Экспертиза групп однородной продукции».

Атлас окажет помощь в изучении дисциплин «Таможенное оформление и контроль объектов природы», «Правовые основы охраны природы»,

а также при изучении разделов «Эколого-правовой режим водопользования» и «Эколого-правовой режим пользования животным миром» дисциплины «Экологическое право».

Перелистывая страницы атласа, встречаем фотографии краба волосатого четырехугольного и пятиугольного, краба японского мохнаторукого, краба-стригуна опилио, камчатского и синего крабов, двухстворчатых и брюхоногих моллюсков, трепанга и кукумари, т. е. тех видов, которые экспортируются в страны АТР и с которыми сталкиваются таможенники в процессе таможенного контроля. В атласе достаточно полно описаны основные экспортируемые виды морских беспозвоночных – сцифоидных, голотурий, морских ежей, моллюсков, даются описания и фотографии многих видов рыб. В том числе и экспортируемых. Правда, рыбы сфотографированы в естественной среде обитания, в то время как наш брат таможенник чаще встречается с рыбой на борту судна, охлажденной или замороженной.

Несомненно, атлас будет интересен тем, кто любит дальневосточную природу и стремится её сохранить. В атласе даются описания птиц побережья Японского моря и морских млекопитающих. Ведь не секрет, что для простого обывателя все чайки «на одно лицо». Однако, взяв в руки этот атлас, с удивлением узнаешь, что на берегу нас встречают чайки тихоокеанские, чернохвостые, сизые и серебристые. Уделяется внимание ластоногим и китообразным. Думается, знакомство с этим атласом-определителем позволит при встрече на побережье с тюленем сразу же определить – кто это: лахтак, ларга или крылатка.

Подводя итог вышесказанному, хочется отметить своевременность и востребованность атласа-определителя «Растения и животные Японского моря».

С.Н. Ляпустин, Т.Д. Мамедова

«Проблемы транспорта Дальнего Востока (FEBRAT-07)»

Под таким названием 3–5 октября 2007 г. во Владивостоке состоялась Седьмая международная научно-практическая конференция. Ее организацию взяли на себя Дальневосточное отделение Российской академии транспорта, администрация Приморского края, Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского, Дальневосточный научно-исследовательский институт морского флота. В конференции приняли участие представители администрации Приморского края, Торгово-промышленной палаты Приморского края, руководители ряда транспортных организаций, преподаватели вузов Восточной Сибири и Дальнего Востока, научные работники транспортных НИИ и ДВО РАН. В докладах участников конференции – а их всего было 145 – рассматривались актуальные экономические, технические, технологические, экологические, управленческие и другие проблемы различных видов транспорта. Для обсуждения был предложен огромный спектр вопросов – от конкурентоспособности отечественного флота и рынка транспортных услуг до непрерывного профессионального образования. Мы представляем только те основные материалы, которые отвечают тематике нашего издания.

Глобализация экономики и развитие внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиска новых технологий и рационализации путей освоения перевозок пассажиров и грузов, перехода к рыночным отношениям в сфере транспортных услуг. Осуществляемая на железнодорожном транспорте реформа вступила в решающий этап, основной задачей которого является создание развитого конкурентоспособного рынка в области железнодорожных перевозок. Сегодня участниками рынка транспортных услуг, согласно

ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», выступают владелец, перевозчик и оператор железнодорожного подвижного состава. Государство объявляет о необходимости равноправного доступа всех участников рынка к инфраструктуре. Однако соответствующей нормативной и правовой базы для этого не создано. Поэтому единственным владельцем инфраструктуры и монополистом перевозчиков является ОАО «Российские железные дороги»; компании-операторы по-прежнему остаются в статусе грузоотправителя. В докладе *Р.Г. Леонтьева, В.В. Комаровой, Т.А. Каликиной* (ДВГУПС, г. Хабаровск) были рассмотрены методологические подходы к формированию моделей рынка транспортных услуг, обеспечивающих равноправный доступ его участников к инфраструктуре. Проанализированы варианты, предлагаемые ОАО «РЖД» и Министерством транспорта РФ. Оценены достоинства и недостатки предлагаемых моделей с точки зрения частного бизнеса, производителей, грузоотправителей и компаний-операторов. Предложены пути использования инфраструктуры как рычага, влияющего на распределение перевозок между участниками рынка.

Транспортная инфраструктура в России, и особенно в Дальневосточном федеральном округе, как отметили *В.Г. Мысник* и *М.С. Уткин* (ДВГУПС, г. Хабаровск) в докладе «Правила функционирования логистических транспортных центров», развита пока недостаточно. Наибольшее значение для России имеет транссибирский международный транзитный коридор, основными участниками которого является Дальневосточная железная дорога, обеспечивающая более 30 % общего объема перевозок экспортных грузов нашей страны, свыше 25 % транзитных перевозок других государств, а также морские порты территории: Находка, Владивосток, Посыет, Ванино. Из-за отсутствия взаимодействия между морским и железнодорожным транспортом не всегда экспортные массовые грузы достав-

ляются иностранным покупателям, значительно снизился грузопоток, поступающий из стран АТР, в первую очередь в контейнерах. В связи с этим необходимо создание территориальных логистических транспортных центров (ЛТЦ), деятельность которых должна осуществляться в соответствии с шестью правилами логистики: груз, количество, качество, время, место, затраты, т. е. нужный товар необходимого качества в необходимом количестве должен быть доставлен в нужное время в нужное место с минимальными затратами. В качестве такого центра докладчики предлагают рассматривать Хабаровск, через который проходят основные воздушные, железнодорожные, автомобильные и речные маршруты. Формирование ЛТЦ направлено не только на распределение потоков грузов, но и на взаимодействие, развитие и повышение конкурентоспособности всех видов транспорта. Координация перевозок в рамках логистического центра, по мнению докладчиков, должна строиться с учетом интересов собственника, что возможно лишь на основе государственно-частного партнерства или на основе концессионных соглашений. В обоих случаях необходима разработка правительством РФ соответствующих мер, направленных на развитие отношений бизнеса и государства.

Проблемы развития транспортной инфраструктуры рассматривались на конференции и с позиции инженерно-геологических условий Дальнего Востока. Так, в докладе *С.В. Кащука, С.М. Ждановой, А.А. Пиотрович* (ДВГУПС, г. Хабаровск) на примере Приамурья была дана классификация опасных геологических процессов, влияющих на работу транспортной инфраструктуры Дальнего Востока. Представлены новые методы и технологии ликвидации опасных геологических процессов.

Развитие транспортного комплекса Дальнего Востока требует решения ряда стратегических задач, основными из которых являются: 1) создание условий для обеспечения и эффективного функционирования транс-континентальных транспортно-экспедиторских систем (комплексов), повышение качества предоставления транспортных услуг, в первую очередь на железнодорожном

и морском транспорте; 2) транспортное обеспечение освоения богатейших природных ресурсов в регионе; 3) формирование единого транспортного пространства региона и его интеграция с единой транспортной системой России на современной научно-технической и программно-технологической базе; 4) обеспечение финансово-экономической, экологической, антитеррористической и военной безопасности страны в этом регионе; 5) содействие развитию и укреплению международной интеграции Дальнего Востока России с приграничными странами и странами АТР на основе учета национальных интересов российского государства (*А.И. Фисенко*, Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток).

Вопросам приграничных отношений, где решающую роль играет транспортная составляющая, в связи с их актуальностью для Дальнего Востока было уделено особое внимание. В частности, в докладе *Н.А. Беляевой* (Владивостокский филиал РТА) «Обеспечение роли Владивостока как центра торгового мореплавания средствами таможенной политики на рубеже XIX–XX вв.» была показана в историческом ракурсе роль таможенной политики в использовании Владивостоком преимуществ его географического положения и превращении в центр международного торгового мореплавания. В острой конкурентной борьбе с японскими и корейскими портами Владивосток, благодаря взаимодействию таможенных ведомств России и Китая с КВЖД и управлением коммерческого порта, к началу Первой мировой войны стал центром международной транзитной торговли и торгового мореплавания.

Говорить о передовых позициях современной России в транзитных перевозках крайне сложно. Комментируя возможности России в оказании транзитных услуг, представитель Торгово-промышленной палаты Приморского края *Ю.В. Коваленко* в докладе «Почему надо повышать эффективность транзитных перевозок» подчеркнул, что неудачно выстроенная государством тарифная политика не позволяет получать от транзита, который можно сравнить с неиссякаемой нефтяной скважиной, соответствующие прибыли. С отменой в 2006 г. льготного желез-

нодорожного тарифа объем контейнерных перевозок по Транссибу из дальневосточных портов в направлении европейских стран резко сократился (в 7 раз). И одна из главных причин – отсутствие правовой базы в ситуации, когда на формирование транзита влияют 17 различных госструктур. Еще более ситуация осложняется тем, что Китай приступил к реализации трансконтинентального проекта «Шелковый путь», а казахские железные дороги готовы везти транзитные грузы в 6–7 раз дешевле, чем в Европе. Мы подошли к критической черте – убежден автор – за которой Россия может потерять право называться страной, которая является транспортным мостом между Азией и Европой.

В другом докладе Ю.В. Коваленко (Торгово-промышленная палата Приморского края, г. Владивосток) анализирует состояние приграничной торговли Приморья и провинции Хэйлунцзян (КНР). Он отмечает, что при росте интеграции экономик России и Китая российской стороне отводится роль сырьевого придатка. Так, более 50 % экспортируемых из Приморья лесоматериалов, рыбы и морепродуктов направляются в Китай. Перемещение грузов и пассажиров через российско-китайскую границу осуществляется через пограничные железнодорожные и автомобильные пункты пропуска, которые вследствие нехватки финансовых средств в большинстве своем недостаточно оборудованы для работы таможенной и пограничной служб, поэтому транспорт долго простаивает при досмотре. Основная причина их низкой эффективности – потеря коммерческого интереса к перемещению грузов через эти пункты пропуска из-за низкого уровня приграничной инфраструктуры. Несколько лучше обстановка с инфраструктурой на АПП «Краскино», но и здесь пункт пропуска недогружен по ряду причин: отсутствие долгосрочных деловых связей с китайскими партнерами, большая удаленность Краскино от основных магистральных дорог и др. Все это говорит о том, что приграничная торговля, являющаяся важной частью внешнеторгового оборота Приморья, требует пристального внимания не только со стороны государственных органов, бизнес-структур, но и научных организаций.

Значительное место на конференции было отведено также вопросам развития предприятий судоремонта и судостроения на Дальнем Востоке, повышения эффективности морского и речного флота, авиатранспорта, рыбопромысловой отрасли.

В итоге конференция показала, что научный и инженерный потенциал Дальневосточного региона достаточен для того, чтобы решать задачи самого высоко научного и технологического уровня. Необходимо только, выстраивая технологическую, организационную, экономическую политику в транспортной отрасли, проводить работу в означенных направлениях в тесном взаимодействии с властными структурами и транспортными организациями, возводя передовые идеи, пилотные проекты и предложения на уровень государственных задач.

Л. Студенчикова

В преддверии саммита АТЭС во Владивостоке

Международная научная конференция «Перспективы развития экономики российского Дальнего Востока в преддверии саммита АТЭС» прошла 17–19 октября 2007 г. в Институте менеджмента и бизнеса ДВГУ. В конференции приняли участие более 100 человек, в том числе Генеральный консул Социалистической Республики Вьетнам г-жа *Нгуен Тхи Као Хоа*, Почетный консул Канады г-жа *Т.В. Деменок*, Консул по политико-экономическим вопросам Генерального консульства США во Владивостоке г-н *Дэниэл Кроннефельд*, Уполномоченный Минэкономразвития РФ по Приморскому краю г-н *О.Л. Липаев*, а также преподаватели ТГЭУ, ВГУЭС, Дальрыбвтуза, МГУ им. адм. Г.И. Невельского, сотрудники ДВО РАН и др.

Работа конференции проходила по пяти научным направлениям.

На секции «Современное состояние и тенденции развития сотрудничества России со странами АТЭС» обсуждались итоги саммита в Сиднее и перспективы участия

России в АТЭС (*А.И. Фисенко*), состояние и тенденции развития сотрудничества России со странами АТЭС (*О.Л. Липаев*), стратегическое партнерство России как модель интеграции (*В.В. Карлусов, У Синьцзянь*). Анализировались и актуальные для Дальнего Востока вопросы приграничного сотрудничества и его влияния на социально-экономическое развитие региона (*И.В. Кравцова*), взаимодействия бизнеса и власти как основы эффективного сотрудничества со странами - членами АТЭС.

Участники секции «Российский Дальний Восток в эпоху глобализации: условия и факторы конкурентоспособного развития» оценивали современное состояние региональной политики России в преддверии саммита и вектор ее развития в будущем (*В.А. Останин*), отдельные аспекты развития ДВФО в условиях интеграции и глобализации (*А.А. Сафонов*), в частности развитие морского круизного туризма на Дальнем Востоке России (*Д.С. Манич*), рынка гостиничных услуг в Приморском крае (*Е.В. Носкова*), современный инструментарий сбалансированности ТЭК в региональных системах (*Л.И. Вотинцева, В.В. Соколенко*). Большое внимание было уделено современной экономической ситуации как в России, так и в ДВФО. Участники конференции обсудили возможности инвестиционного сотрудничества Приморского края со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (*А.П. Латкин*), проблемы малого предпринимательства (*Т.Н. Попова*), развития предприятий и управления ими в условиях повышения конкурентоспособности.

Следующую группу представляли доклады по теме «Социально-экономический потенциал развития региона и его эффективность». В них рассматривалось создание новой системы отношений занятости как фактор развития социально-экономического потенциала региона на базе изучения деловых практик стран АТР (*О.В. Карпец*). Исследовались сущность и характеристика инновационного потенциала (*М.В. Радченко*), а также сама инновационная деятельность и ее роль в социально-экономическом развитии территории (*Н.Н. Ханчук*), проблемы при-

влечения иностранной рабочей силы в системе регионального воспроизводства.

Специальный интерес вызвала тематика секции «Финансово-кредитные аспекты интеграции Дальнего Востока России в экономическое пространство стран – членов АТЭС». Здесь были обсуждены условия и факторы банковского сотрудничества стран АТР (*В.М. Марченко*), особенности межбанковских расчетов по приграничной торговле в зоне Благовещенск–Хайхэ (*Н.Л. Симутина*), проблемы формирования банковских ресурсов в условиях интеграции Дальнего Востока России в экономическое пространство стран – членов АТЭС (*Л.В. Масюкова, Н.А. Пономарева*). Были показаны значение финансовой устойчивости предприятия для экономического роста региона (*Е.В. Белик*), принципы обеспечения безопасности и прочности финансовой системы в новых экономических условиях (*Н.Н. Соколова*).

Немалую роль в обеспечении экономического роста региона играют маркетинговые и информационные технологии. В докладах этой секции были представлены региональные аспекты логистики и доказывалась необходимость формирования региональных транспортно-логистических систем (*Н.А. Фоменко*), прослеживались новые тенденции в организации корпоративных информационных систем (*Г.Ф. Павленко*), анализировались методологические проблемы оценки ИТ-систем (*П.Г. Раулин*). Были продемонстрированы методика оценки ассортиментной политики предприятий на региональном рынке как инструмента маркетингового управления (*А.А. Напалкова*), разработка модели для планирования и прогнозирования в сфере общественных финансов (*А.Б. Кригер*).

Участники конференции, обсудив перспективы развития экономики российского Дальнего Востока, отмечают, что в условиях наличия огромного жизненного пространства и ресурсов региона в эпоху глобализации мировой экономики и нарастающего сырьевого дефицита в развитых и развивающихся странах отмечается ряд проблем, решения которых должны быть найдены в процессе подготовки к саммиту АТЭС.

Саммит АТЭС будет включать множество мероприятий различного масшта-

ба: заседания рабочих групп, конференции, симпозиумы, круглые столы, встречи представителей деловых кругов, бизнесменов, в ходе которых будут установлены деловые взаимовыгодные связи, обсуждены инвестиционные проекты, что не может не способствовать активности деловых кругов Приморского края.

Ведущим сектором народного хозяйства региона является промышленность, которая обеспечивает средствами производства все отрасли и промышленными и продовольственными товарами население. Назрела необходимость инновационного перевооружения активной части ее основных фондов, для чего потребуются значительные финансовые ресурсы (не менее трети выделяемых на проведение саммита инвестиций) и около пяти лет.

Для достижения более высоких темпов роста экономики и увеличения занятости населения регион должен ориентироваться на быстрорастущие отрасли экономики. С точки зрения устойчивого развития данные отрасли являются ресурсными, что при однобокой, сырьевой ориентации особо обостряет проблему конкурентоспособности.

Экспортно-сырьевая доминанта экономики региона означает, что производственная база общего экономического роста остается весьма узкой. Капитальные инвестиции направляются преимущественно в сырьевые отрасли, а остальные секторы промышленности по-прежнему не имеют ресурсов не только для модернизации физического увеличения производственного потенциала, но и для простого воспроизводства основных фондов.

Уровень дохода населения – главный фактор формирования устойчивости предпринимательской среды региона. Денежные доходы являются косвенным свидетельством уровня поступления налога на доходы физических лиц, которые имеют значительную долю в доходах бюджета. По этому показателю Приморский край занимает 27-е место в стране.

Важно иметь в виду не инвестиции, которые закрепляют имеющуюся технологическую базу производства и экономики, а инвестиции, несущие с собой эффект

инноваций, способствующие увеличению инновационного потенциала экономики как минимум на 35 %.

Для аргументированного позиционирования Приморского края в частности и Дальнего Востока России в целом в мировом экономическом пространстве следует перейти от оказания промышленно-сервисных услуг к созданию перерабатывающих комплексов.

В итоге участники конференции решили: администрации Института международного бизнеса ДВГУ разработать концепцию научно-методологического семинара по актуальным проблемам экономики; обратить внимание на укрепление связей науки с реальной экономикой; рассмотреть возможность активного участия ИМБ ДВГУ в подготовке к саммиту АТЭС; разработать концепцию создания информационного центра по АТЭС.

Л. Студенчикова

Визит китайских таможенников во Владивосток

С 9 по 14 ноября 2007 г. состоялся визит во Владивосток делегации Харбинской таможни (КНР) во главе с начальником таможни Ван Суном. Цель визита – переговоры с руководством Дальневосточного таможенного управления. На переговорах российскую сторону возглавлял и. о. начальника ДВТУ *Игорь Власенко*.

Начало взаимодействию дальневосточных таможенников с китайскими коллегами было положено в марте 2004 г. в Харбине, где состоялась первая встреча руководства ДВТУ и Харбинской таможни. Тогда российские и китайские таможенники познакомились с принципами организации таможенного оформления на своих территориях, наметили основные пути сотрудничества. Сегодня усилия таможенников двух стран направлены на упрощение процедуры таможенного оформления грузов и пассажиров, увеличение про-

пускной способности пунктов пропуска, налаживание взаимного обмена информацией о пересекаемых таможенную границу товарах, борьбу с контрабандой и оборотом наркотиков, противодействие международной преступности.

Во Владивостоке диалог таможенников соседствующих стран был продолжен. Российские и китайские таможенники обсудили разные аспекты российско-китайского сотрудничества. В частности, функционирование пунктов пропуска на российско-китайской границе. Недостаточное обустройство и слабая техническая оснащенность пунктов пропуска на российской стороне являются сдерживающими факторами для налаживания интенсивного пассажирского и товарного потоков. Однако, как заметили представители ДВТУ, положение постепенно меняется в лучшую сторону: в ДВТУ уже поступили 4 инспекционно-досмотровых комплекса, которые должны значительно ускорить процесс таможенного оформления и досмотра груза. В ближайшее время они начнут действовать в Приморском и Хабаровском краях, Еврейской автономной области и Амурской области. Начато проектирование нового пункта пропуска Пограничный–Суйфэньхэ, основного транспортного коридора в Приморье, через который из Китая идет значительный поток груза и пассажиров.

Кроме того, на базе приграничных таможен будет продолжена работа по организации экспериментального обмена информацией о перемещаемых через российско-китайскую границу товарах. Налаживание двустороннего информационного канала поможет справиться с негативными явлениями в таможенной сфере – недекларированием и недостоверным декларированием товаров.

Таможенники России и Китая подчеркнули важность совместных усилий в борьбе с контрабандой и незаконным оборотом наркотиков, противодействию международной преступности. Кроме непосредственных рабочих вопросов на встрече была рассмотрена возможность проведения спортивных соревнований и культурных мероприятий, в которых бы приняли участие таможенники двух стран.

По итогам переговоров был подписан Протокол о сотрудничестве Дальневосточного таможенного управления и Харбинской таможни. Обе стороны выразили мнение о необходимости продолжить начатое в 2004 г. сотрудничество. Принято решение проводить подобные встречи два раза в год. Следующая встреча российских и китайских таможенников должна состояться в Харбине в 2008 г.

Справка: Протяженность сухопутной таможенной границы с Китаем в зоне ответственности ДВТУ – 2 536 км. Таможенное оформление на границе с КНР ведется в 18 пунктах пропуска, 6 из них находятся в Приморском крае.

Данные таможенной статистики: за 9 мес. 2007 г. российско-китайскую границу в Приморском крае пересекли 2,9 млн физических лиц, 81 тыс. грузовых и 62 тыс. пассажирских транспортных средств.

Пресс-служба ДВТУ

Система управления рисками в контексте ЕС

21–22 ноября 2007 г. во Владивостокском филиале Российской таможенной академии прошел международный семинар «Система управления рисками в таможенных органах государств – членов Европейского союза». В нем приняли участие представители таможенной службы России, Дальневосточного и Сибирского таможенных управлений, Владивостокского филиала РТА, а также сотрудники таможен и таможенных постов из Сибири и Дальнего Востока.

Перед российскими таможенниками выступили эксперты Евротаможни *Антонио Кантониани* и *Антонелла Корронка*. Федеральную таможенную службу представляли *Игорь Мясоедов*, первый заместитель начальника Главного управления организации таможенного контроля, и *Андрей Плоткин*, начальник отдела военно-тех-

нического сотрудничества и экспортного контроля Главного управления товарной номенклатуры и торговых ограничений.

Система управления рисками (СУР) как часть проекта «Упрощение таможенных процедур» находится в центре внимания таможенных служб европейских государств. В ходе оптимизации таможенных процедур СУР постоянно совершенствуется, а значит изменяется, что серьезно осложняет процесс гармонизации самой системы. Более того, в Европейский союз входят 27 стран, каждая из которых самостоятельна, суверенна, у каждой своя модель и свои правила. Цель ЕС – сделать так, чтобы все европейские государства в таможенной деятельности использовали одни правила, одну модель.

А. Кантиани и *А. Корронка* рассказали участникам семинара о работе европейских таможен, в частности итальянской. Они подчеркнули, что процесс управления рисками расценивается ими как логический и систематический метод определения, анализа и обработки рисков. Это интерактивный процесс, в котором информация постоянно обновляется, анализируется, ведет к принятию мер и пересматривается. В ней можно выделить 4 основных этапа: 1) изучение условий, в которых работает организация для того, чтобы определить цели управления рисками; 2) анализ рисков в целях их классификации и каталогизации; 3) обработка рисков – создание профилей рисков, объективных и субъективных, и определение конкретных мер реагирования, которые должны быть приняты для борьбы с выявленными угрозами; 4) мониторинг – должен быть непрерывным и оценивать стратегии, используемые для управления рисками.

Достаточно подробно итальянские специалисты остановились на выгодах, получаемых от управления рисками: самые серьезные правонарушения находятся под таможенным контролем; сдерживается коррупция (поскольку часть процесса автоматизирована, сокращается возможность действовать по собственному усмотрению); ускоряется процесс таможенного оформления, так как отдельные грузы могут сразу же выпускаться в свободное обращение; оптимизируются ресурсы и снижаются издержки

при том же уровне эффективности; увеличивается собираемость платежей; есть вероятность функциональной интеграции различных ведомств, содействующей упрощению таможенного оформления.

Как сообщили докладчики, проект интеграции таможен развивался в течение года. В европейских странах интеграция осуществляется и в рамках производств. В Италии, например, многие предприятия переводят свои производства за границу, что способствует росту импорта.

Основные принципы процесса управления рисками – селективность контроля (выборочность проверки); упрощение процедуры досмотра в зависимости от степени риска; более быстрое оформление, что сокращает затраты на границе, гарантированные сроки управления. Последнее очень важно, так как в европейских странах многие компании уже не работают на склад, не создают складские запасы, а буквально с колес подают грузы на производство, что исключает остановку производства. Все это способствует привлечению иностранных инвестиций.

Выборочные проверки включают: зеленый канал – полностью автоматизированный контроль, желтый канал – документальный контроль, оранжевый канал – в Италии рентгеновский контроль, а также проверки после выпуска товаров (в таможенных органах, у участников ВЭД). Предупредительный контроль, помимо всего прочего, ориентирован и на обеспечение безопасности в торговле, что особенно актуально после событий 11 сентября 2001 г. в США. В целях обеспечения безопасности разработана специальная программа сотрудничества со странами ЕС и США. Механизм взаимодействия начинает работать еще до оформления ГТД, затем при оформлении документов подключается компьютерная система, а далее используются различные каналы контроля.

В Италии с 2004 г. таможенными службами используются досмотровые комплексы. Достаточно активно практикуется контроль непосредственно в месте производства товаров, и тогда груз на границе не проверяется. Большие возможности представляет использование телекоммуникационных систем, которые позволяют автоматизировать

взаимодействие компаний, правительственных структур, различных ведомств.

В отношении СУР законодательством Европы предусматриваются: работа на основе рисков, электронные декларации, компьютеризированное оформление, упрощенные процедуры, послетамженный аудит, совместное использование информации. По мнению итальянских экспертов, в России необходимо: более широко использовать авторизованных участников ВЭД (должна быть выработана своя система критериев их отбора), информацию до прибытия товаров, увеличить период времени для проведения проверок после выпуска товаров с 1 до 3 лет, принять меры по внедрению действительно зеленого канала.

Проведя сравнительный анализ организации СУР в странах ЕС и в России, итальянские коллеги дали рекомендации по созданию единого специализированного центрального подразделения по анализу рисков, включающего: таможенных экспертов по вопросам стоимости, товарной номенклатуры, валюты, статистики и анализу, борьбы с мошенничеством и т. п.; экспертов по таможенному контролю (сухопутная граница, морские порты, аэропорты, железнодорожные пункты пропуска и т. д.). И, на их взгляд, необходимо предоставить региональным и местным органам более высокий уровень самостоятельности.

Значительную часть семинарского времени Кантиани и Корронка отвели вопросам информационного обеспечения, в частности А. Корронка подробно рассказала о компьютерных программах, которые используются в таможенных органах Италии. Было отмечено, что в странах ЕС широко распространена подача электронных деклараций. В России же процент электронного декларирования, с точки зрения экспертов, незначителен, есть таможни, где такие технологии отсутствуют.

Как отметили итальянцы, оформление таможенных документов в России производится с большими задержками, хотя в ряде случаев контроль можно перенести на потом, предоставляя таможням возможность направить усилия на решение других задач. В России нет интегрированных информационных систем, связывающих с другими пред-

приятиями и ведомствами, так как документы большей частью передаются в бумажном виде. Поэтому требуется большое количество времени, чтобы, допустим, соотнести то или иное правонарушение с законодательством.

Зарубежный опыт показал, что сотрудничество между таможнями, между таможнями и другими структурами эффективно для получения оперативных данных, и здесь крайне важно иметь доступ к информационным базам данных партнеров, брокеров, перевозчиков. На основании оперативной информации проводится превентивный анализ. В рамках внешнего сотрудничества рекомендуется оформлять соглашения, направленные на обеспечение прямого доступа к информационным данным государственного уровня.

Крайне важно – подчеркивают эксперты – сотрудничество между таможнями на международном уровне. Примером может служить проект соглашения между таможенными администрациями стран приграничного сотрудничества (в направлении движения груза одной категории). Есть возможность, используя предварительную информацию, контролировать прохождение груза с самого начала, что удобно и с точки зрения фискального налогового контроля. Подобный проект существует между Италией и Албанией. Для албанцев, как и для россиян, решающую роль играет стоимость, так как основную часть поступлений в бюджет государства составляют таможенные отчисления. Отсюда двойная бухгалтерия, когда при движении товаров по Европе указывалась истинная цена, а на албанской таможне она резко (до 10 раз) уменьшалась. Благодаря совместным действиям удалось значительно сократить количество правовых нарушений на албано-итальянской границе.

В России также приоритетны фискальные задачи, и такую систему, для которой крайне важно наличие предварительной информации, необходимо создать хотя бы в отдельных пунктах пропуска.

И еще одно замечание в адрес российских таможень – эффективность использования зеленого коридора: вместо того чтобы движение на границе ускорялось, там образуются длинные очереди из грузови-

ков (до визита на Дальний Восток эксперты смогли оценить работу российских таможен, действующих на границе с Эстонией, Финляндией, Беларусью). Такие проблемы существуют практически на всех пунктах пропуска: территории не подготовлены для приема все возрастающего количества транспорта. В таком случае, считают эксперты, предметом проверки должны стать сами транспортные средства, а не грузы. Однако на Брусничном таможенном посту, заметили итальянцы, 70 % грузовиков были пустыми, а 30 % – с круглым лесом, и все равно стояли они в одной бесконечной очереди.

Вместе с тем эксперты Евротаможни с удовлетворением отметили, что российская таможня в стремлении к модернизации находится на правильном пути: активно развиваются информационные технологии, обустриваются пункты пропуска, совершенствуется таможенное администрирование. Что касается системы управления рисками, то в Таможенном кодексе РФ заложен принцип селективности, в частности законодательно закреплено электронное и предварительное декларирование. Поэтому система управления рисками в России, заверили наши гости, обречена на развитие, а в содружестве с зарубежными коллегами – непременно успешно.

Л. Студенчикова

На рассмотрении Консультативного совета – лесные проблемы

27 ноября в Уссурийской таможне состоялось шестое в текущем году заседание Консультативного совета по работе с участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД). На совместное обсуждение был вынесен вопрос «О таможенном оформлении лесо- и пиломатериалов в регионе деятельности Уссурийской таможни».

В заседании Совета наряду с лесозаготовителями, прибывшими из близлежащих и удаленных районов Приморского края,

приняли участие представители Дальневосточной железной дороги и Россельхознадзора по Приморскому краю.

Перед участниками заседания Консультативного совета была поставлена задача поиска оптимальных решений по ряду проблем, существующих в сфере экспорта лесо- и пиломатериалов. В ходе заседания были подведены предварительные итоги работы лесозаготовителей в регионе деятельности Уссурийской таможни за 9 месяцев 2007 г., дана оценка переработке лесоматериалов, обсуждены вопросы таможенного оформления и таможенного контроля, определена стратегия дальнейших совместных действий исходя из представленных лесозаготовителями прогнозов своей внешнеторговой деятельности на предстоящий год.

В ходе обсуждения проблемных вопросов были выработаны следующие направления дальнейших совместных действий: 1) оптимизация в регионе мест складирования и отгрузки на экспорт лесо- и пиломатериалов исходя из размера складских площадей, наличия железнодорожных подъездных путей и достаточности погрузочно-разгрузочной техники и придание им статуса лесных терминалов (с правом проведения в дальнейшем на постоянной основе аукционных торгов лесо- и пиломатериалами – функции лесобиржи); 2) налаживание взаимодействия лесозаготовителей, железной дороги и представительств карантинной и таможенной служб на основе делового сотрудничества; 3) повсеместное добровольное внедрение сквозной побривенной системы учета экспортных лесо- и пиломатериалов в местах их складирования и отгрузки (на лесных терминалах), с предоставлением возможности сортировки сведений – отдельно о поступлении на склад и об отгрузке со склада, а также по породе, размерам и сортности древесины; 4) внедрение в практику работы лесозаготовителей поштучного маркирования деловой древесины, отгружаемой на экспорт, специальной биркой со штрихкодом для ведения электронного поштучного их учета (эксперимент Иркутской таможни); 5) обеспечение в перспективе удаленного доступа контролирующим органам, в том числе тамо-

женным, к системе учета экспортных лесо- и пиломатериалов лесных терминалов.

Справка. В сферу деятельности Уссурийской таможенной входят 15 из 24 районов Приморья, что составляет территорию в 94,9 тыс. кв. км. Общее количество активных лесозэкспортеров по сравнению с 2006 г. возросло на 7 % и составило 103.

За девять месяцев 2007 г. Уссурийской таможней было оформлено круглых лесоматериалов объемом в 1 млн 612 тыс. куб. м, а пиломатериалов – чуть менее 50 тыс. куб. м. Наибольшие объемы экспорта «кругляка» составляют такие породы древесины, как дуб (305 тыс. куб. м), ель (301 тыс. куб. м) и ясень (228 тыс. куб. м), а из пиломатериалов дуб составляет 24 тыс. куб. м и ясень – 16,5 тыс. куб. м. Многообразие существующих проблем в лесном секторе экономики создали условия для достаточно легкой наживы и поэтому является наиболее криминогенной сферой внешнеэкономической деятельности. Из года в год растет количество выявляемых таможней административных правонарушений и преступлений. Если в 2006 г. за девять месяцев было заведено 21 дело об административном правонарушении, то в 2007 г. на 6 аналогичных дел (на 28,6 %) больше, плюс 2 уголовных дела по ч. 1 ст. 188 УК РФ («кругляк» из дуба объемом 248,48 куб. м на общую стоимость 537 тыс. рублей и «кругляк» из дуба и ясеня объемом 14,02 тыс. куб. м на общую стоимость 50 млн 916 тыс. рублей).

Сергей Григоров

Диалог с участниками внешнеэкономической деятельности – состоялся

27 декабря в Дальневосточном таможенном управлении состоялось очередное заседание Консультативного совета. Кроме специалистов ДВТУ и начальников таможен, на заседание прибыли представители Владивостокского морского торгового порта, Дальневосточного морского пароходства, При-

морской торгово-промышленной палаты, ОАО «Приморсклеспром», ОАО «Находкинский морской торговый порт», ООО «Компания ОГАТ», ЗАО «РОСТЭК-Приморье», ОАО «Администрация морского порта Владивосток», Управления ДВЖД, ОАО «Приморавтотранс», Дальневосточного филиала Союза российских судовладельцев и др. Кроме того, на заседании присутствовал советник главного федерального инспектора полномочного представителя Президента РФ в ДФО в Приморском крае Сергей Войченко.

На этот раз члены Консультативного совета рассматривали два вопроса: «Расширение практики деятельности таможенных брокеров, проблемы исключения условий для незаконной деятельности лиц, предоставляющих услуги по таможенному оформлению товаров», а также «Проблемы, связанные с таможенным оформлением и таможенным контролем в морских портах».

О проблемах, связанных с деятельностью таможенных брокеров, рассказала зам. начальника отдела таможенных процедур и таможенного контроля ДВТУ *Светлана Коваль*. Она привела следующие цифры: в 2007 г. в Дальневосточном регионе брокерскую деятельность осуществляли 47 организаций, включенных в Реестр таможенных брокеров, что составляет около 10 % от общего количества таможенных брокеров, правомочных осуществлять свою деятельность в ДВФО. Как показали результаты текущего анализа, число брокерских организаций, оказывающих услуги по декларированию товаров таможенным органам Дальнего Востока, за последние 2 года увеличилось на 8 %, а количество подаваемых ими таможенных деклараций, возросло на 7 %. Однако количество не переходит в качество.

К примеру, самое большое количество брокерских организаций работает в регионе деятельности Владивостокской таможни – 33. Однако по доле брокерских деклараций Владивостокская таможня занимает предпоследнее место в регионе. В 2007 г. брокерами оформлено всего 5,6 % от общего декларационного массива по таможене – 4207 ГТД. Причем относительно активно работают лишь три организации. Ими оформлена почти половина из этих деклараций. Можно предпо-

лагать, что остальные организации занимаются «серым брокерством», т.е. оформляют декларации «под печать клиента» и как следствие не несут ответственности и не платят в полном объеме налоги.

Проблему серого брокерства также затронули в своем выступлении представители брокерских компаний *Татьяна Конко*, генеральный директор транспортно-экспедиторской компании «Владивостоквнештранс», и *Сергей Могилевский*, заместитель генерального директора ЗАО «РОСТЭК Приморье». Все они сошлись во мнении объединить усилия в борьбе с «серым» брокерством, от которого страдают добросовестные участники внешнеэкономической деятельности.

С основным докладом о проблемах, связанных с таможенным оформлением и таможенным контролем в морских портах, выступил директор по производству ОАО «Владивостокский морской торговый порт» *Сергей Лопунов*. Он предложил ДВТУ повысить уровень информирования участников внешнеэкономической деятельности. Кроме того, он назвал еще одну проблему, которая остается нерешенной, – организация круглосуточной работы таможенного поста «Морской порт Владивосток».

Выступление начальника отдела экспедирования ОАО «Находкинский морской торговый порт» *Олега Лисенкова* было оптимистичным. Он отметил, что в 2007 г. взаимодействие с таможенными органами значительно улучшилось. Услышаны были обращения о круглосуточном оформлении судов. Улучшилось взаимодействие и в структуре таможня – экспедитор – агент – порт.

О. Лисенков поблагодарил за хорошую работу весь коллектив Находкинской таможни, особенно руководителя таможенного поста «Морской порт Находка» *Константина Белоконя*.

В заключение по второму вопросу выступил начальник службы организации таможенного контроля ДВТУ *Владимир Теремецкий*. Основная проблема функционирования морских пунктов пропуска заключается в разобщенности субъектов экономической деятельности в портах. Однако принятие в октябре этого года Государственной думой РФ федерального закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» должно заметно улучшить ситуацию. Данный закон закрепляет порядок строительства, открытия, закрытия морских портов, порядок осуществления в них деятельности, а также устанавливает основы государственного регулирования деятельности в морских портах. ДВТУ возлагает большие надежды на данный закон в части упорядочения деятельности владельцев инфраструктуры портов и обретения административных портов и соответственно пунктов пропуска.

Выслушав доклады и предложения участников Консультативного совета, заместитель председателя Совета *Юрий Берштейн* подчеркнул эффективность диалога таможенников с участниками внешнеэкономической деятельности. В следующем году разговор будет продолжен. Кроме того, он заверил собравшихся, что работа будет вестись более плодотворно и ритмично.

Пресс-служба ДВТУ

Публикации 2007 г.

Официальная информация

- Итоги работы ДВТУ в 2006 г. № 1, с. 3.
- Итоги работы Владивостокской таможни в 2006 г. № 1, с. 11.
- О совершенствовании системы управления в таможенных органах ДВТУ. № 1, с. 13.
- Первые итоги введения единого административного документа на Дальнем Востоке. № 1, с. 15.
- О выравнивании таможенных платежей, уплачиваемых юридическими и физическими лицами за ввозимые грузовики. № 1, с. 17.
- В Дальневосточном таможенном управлении установлен круглосуточный автоинформатор. № 1, с. 19.
- На заседании коллегии ФТС России. № 2, с. 8.
- Введение технологии обязательного досмотра автотранспортных средств, оснащенных холодильным оборудованием. № 2, с. 12.
- Специализированные таможенные органы по оформлению товаров, перемещаемых воздушным транспортом. № 2, с. 14.
- О временных ограничениях на ввоз растительной продукции из Пакистана. № 2, с. 15.
- О временных ограничениях на ввоз некоторых продуктов из Индии. № 2, с. 16.
- Изменения в описании товаров в графе 31 ГТД. № 2, с. 16.
- Изменения в Таможенном тарифе Российской Федерации. № 2, с. 17.
- Д.В. Шмарлин – начальник Владивостокской таможни. № 2, с. 19.
- Итоги конструктивного диалога с представителями бизнеса. № 2, с. 20.
- Валюта любит точный счёт. № 2, с. 22.
- Инструкция о порядке рассмотрения обращений граждан в таможенных органах. № 2, с. 24.
- Новый адрес интернет-страницы ДВТУ. № 2, с. 25.
- Итоги работы Дальневосточного таможенного управления в первом полугодии 2007 г. № 3, с. 4.
- И.А. Власенко – новый руководитель Дальневосточного таможенного управления. № 3, с. 15.
- В.А. Карпов – начальник Магаданской таможни. № 3, с. 16.
- О лекарственных средствах. № 3, с. 17.
- Внесены изменения в Список оборудования, материалов и технологий, которые могут быть использованы при создании ракетного оружия. № 3, с. 18.
- Таможенные льготы участникам Государственной программы по оказанию содействия добровольному переселению в Россию. № 3, с. 18.
- На заседании Коллегии ДВТУ. № 4, с. 3.
- В.О. Гаврилов. Об итогах выполнения контрольных показателей эффективности деятельности ДВТУ в третьем квартале 2007 г. № 4, с. 4.
- В.С. Когтев. Перспективы развития пунктов пропуска, расположенных на российско-китайской границе. № 4, с. 11.
- Итоги работы ДВТУ за 9 месяцев 2007 г. № 4, с. 14.

Наши юбилеи

- Таможенной структуре Хабаровска – 105 лет. № 2, с. 3.
- Хасанской таможне – 55 лет. № 2, с. 4.
- Уссурийской таможне – 15 лет. № 2, с. 6.
- Дальневосточной оперативной таможне – 10 лет. № 3, с. 11.
- 15 лет Амурской таможне. № 3, с. 12.
- Лесозаводскому таможенному посту – 15 лет. № 4, с. 19.

Экономика региона

Д.В. Печерица. Факторы соотношения добывающего и обрабатывающего секторов промышленности Дальнего Востока в аспекте территориального развития. № 4, с. 27.

Внешнеэкономическая деятельность

Внешнеэкономическая деятельность предприятий Дальневосточного региона за 2006 г. № 1, с. 20.

П.Я. Бакланов. Факторы и направления развития российско-китайского сотрудничества. № 3, с. 34.

Ю.В. Рожков, И.П. Чёрная. Таможенное регулирование приграничного сотрудничества в ракурсе институционального анализа. № 3, с. 44.

Региональный аспект

В.В. Горчаков. Стратегия развития приграничных отношений России: взгляд из региона. № 3, с. 20.

С.С. Ерошенко. Региональный аспект формирования таможенной политики и обеспечения экономической безопасности Российской Федерации. № 3, с. 30.

Таможня в действии

Определение достоверных цен на подержанные автомобили и их части. № 1, с. 32.

А.Ф. Колпаков. Итоги работы Экспертно-криминалистической службы регионального филиала Центрального экспертно-криминалистического таможенного управления за 2006 г. № 1, с. 34.

Сокращение «серого» импорта товаров китайского производства вследствие таможенного контроля. № 2, с. 26.

Борьба с нарушениями прав интеллектуальной собственности. № 2, с. 28.

Уголовное дело за контрабанду культурных ценностей. № 2, с. 32.

49 миллионов рублей – стоимость незадекларированных товаров народного потребления. № 2, с. 33.

Г.А. Кича. Практика применения СУР: реализация принципа выборочности таможенного контроля (на примере Владивостокской таможни). № 3, с. 54.

Таможенный флот успешно борется с контрабандистами. Пресс-служба ДВТУ. № 3, с. 63.

Авиаторы таможни на страже воздушных границ России. Пресс-служба ДВТУ. № 3, с. 65.

Правовая служба Дальневосточного таможенного управления информирует. Пресс-служба ДВТУ. № 3, с. 67.

Рекорд в 6 миллиардов рублей. С. Григоров. № 3, с. 69.

А.В. Сафронов. Административное регламентирование – основное звено административной реформы. № 4, с. 71.

Новая Инструкция о порядке заполнения грузовой таможенной декларации и транзитной декларации. № 4, с. 81.

Код товарной номенклатуры ВЭД «самолетов прочих». № 4, с. 82.

Евро-3 вводится в действие. № 4, с. 83.

Как попасть в Перечень и минимизировать затраты. № 4, с. 84.

Новые бланки формы корректировки таможенной стоимости и таможенных платежей. № 4, с. 85.

Новый административный регламент ФТС. № 4, с. 87.

Экспортные поставки Сахалинской нефти увеличились в 3 раза. № 4, с. 89.

Валютный контроль в действии. № 4, с. 90.

Правоохранительный аспект

К.В. Аноприенко, В.М. Вдовенков. О судебной практике по вопросу о разграничении методов квалификации недекларирования и недостоверного декларирования товаров. № 1, с. 36.

М.В. Белобородов. Особенности правового положения иностранных лиц в гражданско-процессуальном законодательстве Российской Федерации и Китайской Народной Республики. № 1, с. 45.

Ю.С. Андреева. К вопросу о понятии иммунитета иностранных граждан. № 1, с. 55.

С.А. Кайтанджян, А.С. Кайтанджян. Плюсы и минусы новых правил рыболовства. № 2, с. 66.

В.А. Номоконов. Проблемы формирования антикоррупционной политики в России. № 4, с. 39.

Зона взаимодействия

С.Н. Ляпустин. Цветы: легальный экспорт и контрабанда. № 1, с. 58.

С.В. Поварёнкин. Контейнеризация: комплексные решения государства и бизнеса. № 3, с. 82.

Наука и практика таможенной службы

В.Ю. Дианова, О.Н. Морозова. Система управления рисками в международной и российской таможенной практике. № 2, с. 49.

Е.А. Якушевская, М.А. Месяц. Некоторые вопросы организации контроля таможенной стоимости товаров (на примере Хабаровской таможни). № 2, с. 59.

Международное сотрудничество

Н.Э. Буваева. Сближение правовых систем в области таможенного дела как приоритетное направление деятельности Всемирной таможенной организации. № 1, с. 65.

Е.В. Гамерман. Обеспечение энергетической безопасности в Северо-Восточной Азии: потенциальные возможности и угрозы. № 2, с. 34.

ШОС – новые формы сотрудничества. № 2, с. 39.

Г.В. Кондратенко. «Россия и Китай в современном мире». № 2, с. 41.

Д.А. Изотов. Оценка социально-экономического неравенства регионов Китая: факторный подход. № 2, с. 43.

Л.Н. Гарусова. Российско-американские региональные отношения: исторические аналогии и параллели. № 4, с. 21.

Наука и техника – на службу таможни

И.Н. Банных, Н.Э. Кравченко, С.Ф. Перцев, Г.Т. Шевченко, И.В. Дудин. Совершенствование аппаратуры таможенного контроля радиоактивных материалов. № 1, с. 74.

Ю.В. Малышенко. Электронное декларирование в России: теория и реалии. № 3, с. 70.

В.Н. Шлеин. Задачи эксплуатации технических средств ТКДРМ. № 3, с. 76.

Плюсы и минусы электронного декларирования (интервью с начальником Южно-Сахалинского ТП Е.И. Рябцевым). Ю. Гуршал. № 4, с. 64.

Электронное декларирование крупным планом. № 4, с. 67.

Инспекционно-досмотровые комплексы в ДВТУ. № 4, с. 67.

IT-технологии в таможенной службе. № 4, с. 68.

Наши кадры

Таможенник – профессия творческая (о С.Н. Коваль, зам. начальника ОТП и ТК ДВТУ). И. Бобрикова. № 4, с. 93.

Дорогу осилит идущий (о А. Шаповале, и.о. начальника Владивостокского автотранспортного ТП). В. Шамаева. № 4, с. 95.

Наше интервью

Реалии таможенной службы: вечные и переменные приоритеты (интервью с генерал-майором таможенной службы В.И. Голоскоковым). Л. Стрикаускас. № 3, с. 94.

Зарубежный опыт

А.В. Борисенко. Обучение вопросам пресечения контрабанды оружия массового уничтожения в учебно-тренировочном центре «ХАММЕР». № 2, с. 71.

В.Ф. Печерица. Таможенно-тарифное регулирование ВЭД КНР в условиях глобализации. № 3, с. 103.

Профессиональная подготовка таможенников

Н.В. Скрынникова. Профессионально ориентированное обучение английскому языку во Владивостокском филиале Российской таможенной академии. № 1, с. 81.

Я.К. Якубовский. Воспитание студентов-таможенников в системе физической подготовки. № 1, с. 86.

Н.В. Берлова. Специализация в совершенствовании профессиональной подготовки таможенников. № 2, с. 76.

Кадровая политика

Начальники таможенных постов постигают науку управления. № 2, с. 79.

Воспитание кадров как инструмент предотвращения коррупции. № 2, с. 80.

Опыт ветеранов – на пользу таможенной службе. № 2, с. 81.

Страницы истории

С. Юкимура. Проблема ввоза маньчжурского хлеба в политике администрации Приамурского края в начале XX в. № 2, с. 84.

Н.А. Беляева. Формирование таможенных учреждений в Забайкалье после отмены порто-франко. № 3, с. 125.

Н.А. Беляева. Статья 1370 Устава таможенного в контексте русско-японских торговых связей. № 4, с. 97.

Практикум таможенника

Урок № 22. Таможенный контроль полимеров и изделий из них. № 2, с. 92.

Н.В. Берлова, Т.М. Туникова, Н.Н. Алексеева, Л.А. Новицкая. Диагностика и идентификация нефти и нефтепродуктов при таможенном оформлении и таможенном контроле. № 3, с. 114.

Охрана биоресурсов

ФТС России против контрабанды объектов фауны и флоры. № 1, с. 90.

Пресечение попыток контрабанды биоресурсов в начале 2007 г. № 1, с. 93.

С.Н. Ляпустин, Ю.А. Тютюненко. Морские млекопитающие Дальнего Востока: незаконный промысел и контрабанда. № 3, с. 87.

С.Н. Ляпустин, В.К. Арсеньев о браконьерстве и контрабандном вывозе биоресурсов на Дальнем Востоке. № 4, с. 53.

Отзывы, рецензии

С.Н. Ляпустин, Т.Д. Мамедова. Атлас-определитель «Растения и животные Японского моря». № 4, с. 106.

Хроника событий

- Контрабанда в особо крупных размерах. № 1, с. 95.
Задержания крупных партий валюты. № 1, с. 97.
Задержания наркотических средств. № 1, с. 99.
Борьба с коррупцией в таможенных рядах. № 1, с. 100.
Изъята контрафактная продукция. № 1, с. 101.
Фруктово-овощная контрабанда. № 1, с. 102.
Экспорт нефти вырос на 40 процентов. Ю. Гуршал. № 2, с. 108.
Нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан». Е. Аржаков. № 2, с. 108.
Выявлена незаконная бункеровка нефтепродуктов. Ю. Тисленко. № 2, с. 109.
Арестованы «запчасти» для бурильных установок. Ю. Тисленко. № 2, с. 109.
Участие Чукотской таможни в навигации 2007 г. О. Левина. № 2, с. 110.
Озоноразрушающую смесь для заправки систем охлаждения хотели провезти без лицензии. Ю. Тисленко. № 2, с. 111.
Пресечена контрабанда алкогольных напитков. Е. Хотова. № 2, с. 111.
Неудачная экономия. Ю. Рожковский. № 2, с. 112.
Как «Марлин» стал «БАКСом». Е. Хотова. № 2, с. 113.
У хабаровских таможенников – новоселье. Ю. Рожковский. № 2, с. 114.
Российское золото в Китай не ушло. Е. Вербицкая. № 3, с. 133.
Задержаны 3 контейнера с контрабандой лекарств, БАДов и других товаров. Пресс-служба ДВТУ. № 3, с. 134.
Встреча с японской делегацией. С. Щедрин. № 3, с. 134.
Контрафактный товар как угроза здоровью россиян. И. Яшина. № 3, с. 135.
Пресечена контрабанда 120 тонн опасного для здоровья риса. Ю. Рожковский. № 3, с. 136.
О системе анализа и управления рисками на американский лад. Л. Стрикаускас. № 3, с. 137.
Защита прав интеллектуальной собственности: российский и зарубежный опыт. Пресс-служба ДВТУ. № 3, с. 139.
Дни науки в ВФ РТА. И. Сагитова. № 3, с. 140.
Новая политика Российской таможенной академии. Л. Стрикаускас. № 3, с. 141.
«Проблемы транспорта Дальнего Востока (FEBRAT-07)». Л. Студенчикова. № 4, с. 108.
В преддверии саммита АТЭС во Владивостоке. Л. Студенчикова. № 4, с. 110.
Визит китайских таможенников во Владивосток. Пресс-служба ДВТУ. № 4, с. 112.
Система управления рисками в контексте ЕС. Л. Студенчикова. № 4, с. 113.
На рассмотрении Консультативного совета – лесные проблемы. С. Григоров. № 4, с. 116.
Диалог с участниками внешнеэкономической деятельности – состоялся. Пресс-служба ДВТУ. № 4, с. 117.