



ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

1.2008



ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

1 (42)

2008

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
Н.А. Беляева, доктор
исторических наук
В.Ю. Дианова, кандидат
экономических наук
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
Б.Н. Сторожевых, генерал-
майор таможенной службы

Ответственный секретарь

А.В. Студенчикова

Содержание

ОФИЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

| | |
|---|----|
| На заседании Коллегии ДВТУ | 3 |
| Итоги работы таможенных органов ДВФО в 2007 г. | 6 |
| Итоги проверочных мероприятий таможенной инспекции ДВТУ | 10 |
| О соблюдении валютного законодательства (по данным таможенных проверок в 2007 г.) | 11 |
| Изменения в структуре таможенных органов Дальнего Востока | 12 |
| Сахалинский таможенный СОБР – лучший в ФТС | 13 |
| ЮБИЛЕЙНАЯ ДАТА | |
| 35 лет Ванинской таможне | 14 |
| 15 лет таможенному посту «Турий Рог» | 15 |

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

| | |
|---|----|
| Внешнеэкономическая деятельность ДВФО в 2007 году (по данным таможенной статистики) | 16 |
| В ПОМОЩЬ УЧАСТНИКУ ВЭД | |
| Запрещен ввоз растительной продукции из Индии | 22 |
| Новая форма пассажирской таможенной декларации и порядок ее заполнения | 23 |

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

| | |
|--|----|
| А.И. Фисенко. Таможенное тарифное и нетарифное регулирование: особенности опыта КНР | 24 |
|--|----|

ЭКОНОМИКА РЕГИОНА

| | |
|---|----|
| М.А. Сорокин. Влияние внешних факторов на развитие территориально-производственного комплекса Дальнего Востока: проблемы и перспективы | 31 |
| Р.Г. Леонтьев, О.И. Дворко. Предпосылки, факторы и задачи транспорта Дальнего Востока | 41 |
| Ю.В. Коваленко. «Болевые точки» дальневосточного транзита | 55 |
| В.А. Останин. Приморская энергетика: потенциал и пути реформирования | 59 |

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
И.М. Белобородова
Л.Е. Стрикаускас
И.К. Вельяотс

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
28.03.2008 г.

Формат 70×100/16

Усл. печ. л. 11,6.

Уч.-изд. л. 10,8.

Заказ 759. Тираж 230

Отпечатано в редакционно-издательском отделении ВФ РТА, 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в

ISSN 1815-0683

© Российская
таможенная академия,
Владивостокский филиал, 2008

ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Координационный совет Владивостокского транспортного узла: прошлое и настоящее (интервью с заместителем генерального директора ОАО «ВМТП» А.Б. Кононенко).
Е. Кураксина 64

ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Щербина Н.Г. Закон «О морских портах...»: проблема сосуществования контроля и экономики 68

А.Ю. Сно, В.Ю. Береговский. Представление интересов лица по делам об административных правонарушениях 75

ФАКТЫ И ЦИФРЫ

Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальнего Востока в 2007 году 80

ПУБЛИЧНАЯ ЛЕКЦИЯ

С.В. Каменев. Коррупция в России: взгляд изнутри 84

ТАМОЖНЯ В ДЕЙСТВИИ

А.А. Ковылин. Чтобы не менять стратегию (еще раз о таможенной инфраструктуре) 91

С.Н. Коваль. Мониторинг деятельности таможенных брокеров в Дальневосточном регионе 95

И.И. Воробьев. Динамика деятельности таможенного поста «Морской порт Находка» (2005–2007 гг.) 99

Биробиджанская таможня в 2007 году 105

НАШИ КАДРЫ

В. Шамаева. Кто управляет рисками (о главном государственном таможенном инспекторе ОПСУР О. Супруненко) 108

Я.К. Якубовский. Физическое здоровье – гарант профессионального статуса таможенника 110

ФАКТЫ И ЦИФРЫ

Итоги спортивной жизни 114

ОХРАНА ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ

Под действием Конвенции СИТЕС 116

ФАКТЫ И ЦИФРЫ

Таможенники на охране объектов дикой природы 121

ОТЗЫВЫ, РЕЦЕНЗИИ

Уникальный обзор о незаконном обороте диких представителей флоры и фауны Дальнего Востока 123

ХРОНИКА СОБЫТИЙ

У таможенников – новоселье 125

Совещание по вопросам борьбы с коррупцией 125

На повестке – таможенное оформление мяса и мясопродукции 126

Предложения – совместными усилиями 128

Понятие «рейс и расчет топлива» 129

Курсы от фирмы Smiths Heimann в Санкт-Петербурге 129

Команда ДВТУ – вторая в общем зачете 130

На заседании Коллегии ДВТУ

24 января 2008 г. состоялось заседание коллегии Дальневосточного таможенного управления, посвященное анализу результатов деятельности дальневосточных таможенников в 2007 г. С основным докладом «Об итогах работы таможенных органов Дальневосточного Федерального округа в 2007 году и основных направлениях оперативно-служебной деятельности на 2008 год» выступил первый заместитель начальника ДВТУ по таможенному контролю Юрий Иосифович Берштейн.

Анализируя деятельность таможенных органов, он отметил, что особенность прошедшего года заключалась в том, что материальное стимулирование должностных лиц находилось в непосредственной зависимости от качества выполнения задач, поставленных Федеральной таможенной службой России перед ДВТУ. Это обстоятельство стало определенным стимулом для совершенствования деятельности таможенных органов. Однако, отметил докладчик, судя по тому, что ДВТУ в ряду региональных таможен по контрольным показателям эффективности деятельности занимает последнее место, в будущем есть над чем работать.

По-прежнему на повестке дня остаются вопросы повышения достоверности декларирования товаров, определения их таможенной стоимости, что не может гарантировать то, что таможенные платежи начисляются и перечисляются в федеральный бюджет в полном объеме. Вместе с тем в 2007 г. контрольный показатель по перечислению в федеральный бюджет таможенными ДВТУ выполнен на 105,29 %.

Как положительный момент отмечена деятельность экономического блока и правовой службы ДВТУ, особенно в области контроля правильной классификации товаров. В то же время не решена проблема определения таможенной стоимости товаров, происходящих из КНР, которая особенно остро проявилась в 4-м квартале 2007 г. И, как подчеркнул Ю.И. Берштейн, здесь необходимо не только правильно определять таможенную стоимость, но и научиться доказывать ее участникам ВЭД и в судебных инстанциях.

Высокую эффективность показали проводимые в управлении и таможенных акциях по разъяснению участникам ВЭД порядка ведомственного обжалования. Благодаря этому в 2007 г. резко сократилось количество жалоб, подаваемых в адрес ДВТУ. Решение досудебных споров, как считает докладчик, это правильно выбранное направление в деятельности правовой службы.

В то же время усилилось противодействие по оспариванию таможенной стоимости со стороны участников ВЭД – оно стало более агрессивным и профессиональным. Поэтому судебные решения, вынесенные не в пользу таможенных органов, должны быть объектом самого тщательного разбирательства.

Помимо повышения профессионализма, снижения коррупционной составляющей необходимо выстраивать систему мер по получению достоверной информации. Имеется в виду не только формирование каталожной базы ценовой информации, но и создание целой системы, организация потока поступающей из различных источников, включая зарубежные, достоверной ценовой информации. В противном случае, заметил докладчик, «шансы переиграть оппонентов у нас невелики».

По-прежнему актуальна проблема повышения качества таможенного оформления и одновременно скорости обслуживания участников ВЭД. Большую роль в этом играют развитие системы электронного декларирования и оснащение таможенных органов мобильными ИДК. Так, в 1-м квартале 2008 г. будут полностью смонтированы и запущены в работу 6 таких комплексов.

Не отпускает таможенников проблема, связанная с ввозом товаров в коммерческих целях под видом товаров для личного пользования, так как эффективный механизм таможенного контроля физических лиц практически отсутствует. Например, через Уссурийскую таможню якобы для личных целей ввозится изделий из текстиля в 5 раз больше, чем в коммерческих целях.

Не стала действенным средством повышения достоверности декларирования и система управления рисками. Так, по Дальневосточному региону выявляется не более 5 % нарушений таможенных правил от числа назначенных досмотров.

Особо была отмечена в докладе проблема отсутствия правового закрепления многих морских пунктов пропуска, что серьезно осложняет администрирование товарных потоков. Это проблема всех трех морских управлений ФТС России. Для организации сквозного учета товаров, находящихся в портах, в первую очередь требуется внесение изменений в законодательство. С этой целью в ДВТУ подготовлены соответствующие предложения.

Удалось добиться прогресса в деле выявления и пресечения контрабандных каналов, привлечения их организаторов и участников к уголовной ответственности. Так, количество возбужденных таможнями уголовных дел возросло по сравнению с 2006 г. на 15 %.

Приоритетными направлениями деятельности дальневосточных таможен оставались выявление и пресечение преступлений, связанных с незаконным перемещением через таможенную границу биоресурсов, лесоматериалов, продуктов питания, товаров народного потребления и наркотических (сильнодействующих) средств. В результате в 2007 г. в 6 раз больше, чем в 2006 г., было возбуждено уголовных дел по контрабанде биоресурсов и в 2,5 раза – по контрабанде древесины.

Говоря о мерах административного воздействия, Ю.И. Берштейн отметил ряд недоработок, таких как уменьшение на 11 % числа выявленных административных правонарушений (АП) при росте товарооборота на 35 %, возбуждение дел в основном по фактам перемещения мелких товарных партий, преждевременность и необоснованность возбуждения дел, нарушения процессуального характера. Работа по выявлению АП ведется в таможенных недостаточно эффективно. К сожалению, на прежнем уровне остается количество выявляемых правонарушений со стороны должностных лиц, 90 % из которых – руководители различного ранга. Поэтому в 2008 г. одним из важнейших направлений для руководителей ДВТУ и таможенных органов должна стать организационная и воспитательно-профилактическая работа по очищению рядов от нечистоплотных и коррумпированных личностей, более тщательный и квалифицированный подбор кадров и более качественное формирование кадрового резерва.

Ставить задачи по повышению эффективности таможенного контроля без предоставления должностным лицам соответствующих условий, включая жилищное обеспечение, детский оздоровительный отдых, подчеркнул докладчик, нельзя. В 2008 г. предстоит проектирование 11 объектов, капитальное строительство 7 объектов и приобретение 4 объектов на общую сумму 761,7 млн. рублей. Планируется ввести в эксплуатацию здания таможенных постов в г. Корсаков и в порту Восточный. Проектируя размещение пунктов пропуска и объектов таможенных органов, необходимо решать две основные задачи: 1) ориентироваться на прогнозируемые изменения грузопотоков на различных направлениях; 2) обеспечить оптимальную численность администрирования в целях исключения неэффективного использования средств.

На основании анализа оперативной обстановки в ФТС России направлены предложения об изменении компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций с товарами, перемещаемыми различными видами транспорта.

Оценивая деятельность управления за год в целом, Ю.И. Берштейн признает, что, несмотря на явные просчеты в работе руководства, у дальневосточных таможен имеется достаточный потенциал, который позволит войти в тройку лучших в России таможенных управлений, о чем свидетельствуют итоговые цифры отчетного года.

Итоги работы таможенных органов ДВФО в 2007 году

В отчетном году внешнеторговый товарооборот через таможи Дальневосточного таможенного управления составил 26 307 млн. долларов США (на 61,6 % больше, чем в 2006 г.). Объем товарооборота в натуральном выражении увеличился на 36,5 %, составив 51,3 млн. тонн, из них 45,6 млн. тонн, или 88,9 %, пришлось на экспорт.

Стоимость **экспорта** составила 15 810 млн. долларов (или 60,1 % товарооборота), увеличившись по сравнению с 2006 г. в 2 раза. Стоимость импорта составила 10 490 млн. долларов, что на 24,9 % больше, чем в 2006 г.

Основные объемы веса и стоимости грузов при экспорте пришлось на Амурскую (23,6 % веса и 32,2 % стоимости), Находкинскую (19,9 % и 18,4 % соответственно), Сахалинскую (15,8 % и 25,0 %), Ванинскую (11,5 % и 8,7 %) таможи.

Стоимостной объем экспорта по основным странам-контрагентам распределился следующим образом: Республика Корея – 31,8 % (в т. ч. 14,5 % платежей), Япония – 30,0 % (17,2 %), Китай – 17,4 % (34,1 %), Сингапур – 5,7 % (15,4 %), Швейцария – 3,4 % (9,8 %), прочие страны – 11,8 % (9,0 %).

Крупнейшими таможнями по оформлению **импорта** стали Владивостокская (35,3 % веса грузов и 31,8 % стоимости), Находкинская (28,9 % и 24,1 % соответственно), Сахалинская (6,1 % и 17,5 %) и Уссурийская (7,3 % и 6,6 %) таможи.

Крупнейшими торговыми партнерами ДВФО в сфере импорта выступали: Китай (37,4 % стоимости, 42,7 % платежей), Япония (25,6 % и 36,2 % соответственно), Республика Корея (17,8 % и 10,1 %), США (5,3 % и 3,5 %). На прочие страны пришлось 13,9 % стоимости и 7,5 % платежей.

В 2007 г. в федеральный бюджет таможнями ДВТУ перечислено 131 326,83 млн. рублей, что на 28 459,32 млн. рублей больше, чем в 2006 г., т.е. установленный контрольный показатель выполнен на 105,29 %. Плановые задания выполнены всеми таможнями региона. Наибольший удельный вес в общем объеме перечисленных таможенных платежей приходится на Владивостокскую (35 %) и Находкинскую (30,38 %) таможи.

Индекс таможенной стоимости при экспорте возрос с 0,24 до 0,35 долларов за 1 кг, при импорте уменьшился с 1,95 до 1,82 долларов за 1 кг, хотя индекс таможенных платежей незначительно возрос – с 13,57 до 13,96 рублей за 1 кг.

Таможнями ДВТУ оформлено 238 932 грузовые таможенные декларации по таможенным режимам и особенностям, учитываемым таможенной статистикой внешней торговли; при этом количество учитываемых оформленных ГТД по сравнению с 2006 г. возросло на 14,38 %.

В течение одного дня оформлялось 97,6 % ГТД от общего объема декларируемых документов, что на 3,9 % больше, чем в 2006 г. В установленные законодательством сроки проверки таможенных деклараций (3 рабочих дня) оформлено 99,8 % ГТД (на 0,3 % больше, чем 2006 г.). Среднее время оформления одной декларации составило 10,0 часов, или 1 рабочий день (в 2006 г. – 14,4 часов, или 1,4 рабочих дня).

В прошедшем году продолжалось расширение практики использования системы электронного декларирования товаров и транспортных средств. К электронному декларированию уже подключены 14 таможенных постов, всего оформлено 1142 ЭГТД, что в 1,5 раза больше, чем в 2006 г. Возросло на 15 % (на 345 дел) количество возбужденных таможнями региона уголовных дел. Число выявленных административных правонарушений (5836) на 11 % превысило показатели 2006 г.

Количество проведенных подразделениями таможенной инспекции проверочных мероприятий по сравнению с показателями 2006 г. после выпуска товаров, в том числе таможенных ревизий, увеличилось на 5,7 % (с 1435 до 1517). В результате по выявленным в ходе проверок правонарушениям взыскано 77,97 млн. рублей (в 2 раза больше, чем в 2006 г.).

Важнейшими товарными статьями **экспорта** стали: нефть сырая (47 % от стоимости всех экспортных товаров). По сравнению с 2006 г. произошло увеличение количества вывезенной нефти в 3,6 раза при росте стоимости в 4,3 раза. Основная часть сырой нефти (97,5 % стоимости) экспортирована в рамках соглашения о разделе продукции: нефтепродукты (25 % стоимости) – количество возросло на 34 %, стоимость – на 53 %; древесина и изделия из нее (11,5 % стоимости) – количество возросло на 35 %, стоимость – на 26 %; черные металлы (3 % стоимости) – снижение количества на 12,6 %, стоимости на 9 %; рыба, ракообразные и моллюски (2 % стоимости) – сокращение количества на 25 %, стоимости на 8 %.

Импорт. Стоимость импорта в 2007 г. составила 10,5 % млрд. долларов США (на 25 % больше, чем в 2006 г.). Основные объемы импорта (по стоимости) пришлось на Владивостокскую (32 %), Находкинскую (24 %), Сахалинскую (18 %) и Уссурийскую (7 %) таможни.

Крупнейшими торговыми партнерами ДВФО в сфере импорта выступали: Китай – 37 % от стоимости импорта всех товаров, Япония – 26 %, Республика Корея – 18 %, США – 5 %. На другие страны пришлось 14 % стоимости.

Важнейшими товарными статьями при импорте являлись следующие товарные группы: машины и оборудование (27 % стоимости от импорта всех товаров). По сравнению с 2006 г. произошло увеличение количества ввезен-

ных машин и оборудования на 47 %, стоимости на 13 %; средств наземного транспорта, кроме железнодорожного и трамвайного, – 21 % стоимости. Рост по всем показателям почти в 1,5 раза (количество – на 47 %, стоимость – на 49 %); пластмассы и изделия из них (7 % стоимости) – рост количества на 25 %, стоимости на 26 %; изделия из черных металлов (7 % стоимости) – рост количества на 43 % и стоимости на 57 %; электроника, электротехника, бытовая техника (6 % стоимости) – количество увеличилось на 13 %, стоимость – на 14 %; обувь (6 % стоимости) – количество возросло на 71 %, стоимость – на 46 %; мясо и пищевые мясные субпродукты (3 % стоимости) – увеличение количества на 15 % и стоимости на 18 %.

За прошедший год таможенными регионами доначислено 349 млн. рублей (в 3,3 раза больше, чем в 2006 г.), довызыскано 23 млн. рублей (в 1,1 раза больше) таможенных платежей в связи с изменением классификационного кода товаров по ТН ВЭД. Возбуждено 179 дел о нарушении таможенных правил, связанных с классификацией товаров. По делам о нарушениях таможенных правил по классификации товаров начислено штрафных санкций в сумме 23 млн. рублей (в 2 раза больше). Взыскано штрафных санкций в размере 3 млн. рублей (в 1,1 раза больше).

В целях выявления и пресечения нарушений валютного законодательства таможенными органами ДВТУ проведено 2370 проверок. Наибольшее количество проверок проведено Владивостокской – 510 (21,5 % от общего количества), Хабаровской – 310 (13,08 %) и Сахалинской – 212 (8,9 %) таможенными. В результате выявлено 2514 случаев нарушений. Лучшие результаты в Гродековской (664 случая, 26,4 %) и Хабаровской (654 случая, 26 %) таможенных. Общая сумма выявленных нарушений валютного законодательства составила 2412,78 млн. рублей.

За год в Реестр таможенных перевозчиков включены 14 транспортных компаний, действующих в регионе деятельности ДВТУ: 2 морские компании и 12 автомобильных предприятий.

Региональными таможенными перевозчиками перевезено грузов по 14 594 (44 %) таможенным декларациям (ТД) общим весом 237,7 тыс. тонн (30 % от всего объема оформленного внутрирегионального транзита).

Дальневосточным таможенным управлением проведен ряд мероприятий, направленных на совершенствование деятельности региональных таможенных перевозчиков. За неоднократное привлечение к административной ответственности из Реестра таможенных перевозчиков были исключены четыре транспортных компании, включены в Реестр две транспортных компании.

В ходе реализации принципа выборочности таможенного контроля, основанного на системе управления рисками, проведено 23 575 таможенных досмотров, по результатам которых заведено 1201 дело, в том числе дела об административных правонарушениях и уголовные.

Количество таможен, имеющих достаточную техническую оснащенность для применения электронной формы декларирования, на конец года состави-

ло 14. Электронное декларирование производили уже 11 таможенных постов. Всего за год оформлено 1142 ЭГТД, что в 1,5 раза больше, чем в 2006 г.

Таможнями региона возбуждено 345 уголовных дел (на 15 % больше, чем в 2006 г.), другими правоохранительными органами по материалам, направленным по подследственности, возбуждено еще 72 уголовных дела. Стоимость предмета контрабанды составила почти 1,6 млрд. рублей за год.

Выявлено 5836 дел об административных правонарушениях (на 11 % больше, чем в 2006 г.). Службой таможенной инспекции и подразделениями таможенной инспекции таможен ДВТУ в 2007 г. проведено 1517 проверочных мероприятий.

Более эффективно в прошедшем году стал работать институт ведомственного контроля, когда правомерность принятого должностным лицом решения рассматривается вышестоящим руководителем или таможенным органом. Для своевременного выявления незаконно принятых правовой службой решений сотрудниками ДВТУ проводились выездные акции по приему жалоб и разъяснению гражданам порядка и возможностей ведомственного обжалования. Так, целью региональной акции «На что жалуетесь?» стало повышение эффективности института ведомственного обжалования, информирование лиц о наличии возможности обращения с жалобой на решения, действия (бездействие) таможенных органов в сфере таможенного дела и на постановления по делам об административных правонарушениях в вышестоящий таможенный орган, а также принятие соответствующих жалоб физических лиц и участников внешнеэкономической деятельности.

Правовой службой ДВТУ рассмотрено 257 жалоб участников ВЭД, поданных в ДВТУ в порядке главы 7 Таможенного кодекса РФ. Впервые по итогам года наблюдается уменьшение количества соответствующих жалоб, поданных в ДВТУ. Так, ДВТУ было рассмотрено 185 жалоб (на 6 жалоб меньше, чем в 2006 г.), по 104 (56 %) из которых решения, действия (бездействие) признаны правомерными. По существу вынесено 183 решения, оставлены без удовлетворения 99 (54 %) жалоб, что в целом отвечает статистическим данным 2006 г.

В производстве правовых отделов таможенных органов ДВТУ находилось 2854 судебных дела, что на 252 дела меньше, чем в 2006 г. Не в пользу таможенных органов по искам, предъявляемым к таможенным органам региона, судами вынесено 884 судебных акта (57 % от общего количества дел данной категории).

Снизилось количество оспариваемых постановлений по делам об административных правонарушениях – 418 (в 2006 г. было 625 дел). Из 320 рассмотренных судами дел данной категории отменено 139 (43 %) постановлений. Причины отмены постановлений таможенных органов – процессуальные нарушения, допускаемые должностными лицами, – 39 дел (28 %), неоднозначное толкование материальных норм права – 63 дела (45 %), другие основания – 37 дел (27 %).

Итоги проверочных мероприятий таможенной инспекции ДВТУ

В 2007 г. подразделения таможенной инспекции Дальневосточного таможенного управления провели 1517 проверочных мероприятий, в том числе 518 таможенных ревизий и 999 других форм таможенного контроля. По результатам проверочных мероприятий наложено штрафов, доначислено таможенных платежей и пеней в сумме 259 млн. рублей, что в 2 раза больше аналогичного показателя прошлого года. Взыскано по выявленным правонарушениям 78 млн. рублей. Эта сумма превышает аналогичный показатель прошлого года также в 2 раза.

По итогам проверочных мероприятий, проведенных подразделениями таможенной инспекции региона, возбуждено 485 дел об административных правонарушениях и 16 уголовных дел.

В результате проверок, проведенных по информации службы таможенной инспекции ДВТУ отделами таможенной инспекции Хабаровской и Благовещенской таможен, была выявлена схема занижения суммы таможенных платежей при декларировании автомобилей и седельных тягачей, ввозимых из КНР. Участники внешнеэкономической деятельности при таможенном оформлении заявляли недостоверные сведения об уровне содержания вредных веществ в выхлопных газах ввозимой техники. Данные сведения искажали классификацию автомобилей по ТН ВЭД России (товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности) и, соответственно, ставку ввозной таможенной пошлины.

Так, отделом таможенной инспекции Благовещенской таможни проведена специальная таможенная ревизия в отношении общества с ограниченной ответственностью, которое в течение полугода ввезло из Китая транспортные средства: 22 седельных тягача разных моделей и 245 грузовых автомобилей-самосвалов. Ввезенный автотранспорт классифицирован декларантом кодами 8701201012, 8704239104 ТН ВЭД России (ставка ввозной таможенной пошлины 5 %). В ходе ревизии сведения о величине заявленных декларантом выбросов вредных веществ в выхлопных газах тягачей и самосвалов не подтвердились. Благовещенской таможней были приняты решения об иной классификации данных транспортных средств согласно вновь установленным кодам – 8701201019 (тягаи), 8704239109 (самосвалы), ставка таможенной пошлины составила 15 % и 10 % соответственно.

В итоге возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 2 ст. 16.2 КоАП России, доначислено таможенных платежей в сумме 19,1 млн. рублей.

Подобную проверку документов и сведений провела Хабаровская таможня в отношении местного общества с ограниченной ответственностью. Общество ввезло «седельные тягачи «FOTON–AUMAN». И в этом случае декларантом был неверно заявлен код ТН ВЭД, причем для подтверждения сведений о содержании

вредных веществ в выхлопных газах и классификации общество предоставило заключение эксперта. В результате ставка ввозной таможенной пошлины была снижена до 5 % вместо положенных 15 %. Однако в ходе проверки таможенниками были запрошены одобрение типа транспортного средства и сертификат соответствия. Выявлено, что величина выбросов вредных веществ в выхлопных газах автомобилей AUMAN-FOTON, заявленная декларантом при оформлении, не соответствовала установленной в ходе сертификационных испытаний.

По результатам таможенного контроля возбуждено 4 дела об административных правонарушениях по ч. 2 ст. 16.2 КоАП России (*заявление недостоверных сведений о товарах или транспортных средствах, если такие сведения послужили основанием для освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов или для занижения их размера*), доначислено таможенных платежей в сумме 1,6 млн. рублей, наложено штрафов в сумме 753 тыс. рублей. Кроме того, возбуждено 2 уголовных дела по ст. 194 УК России (*уклонение от уплаты таможенных платежей*).

Отделение по связям с общественностью ДВТУ

О соблюдении валютного законодательства (по данным таможенных проверок в 2007 г.)

В 2007 г. таможенными органами Дальневосточного региона было проведено 2375 проверок соблюдения участниками ВЭД валютного законодательства Российской Федерации (в 2006 г. – 1986). Наибольшее количество проверок проведено таможнями: Владивостокской – 510 проверок, Хабаровской – 310 проверок, Сахалинской – 212 проверок.

По их результатам выявлено 2514 случаев нарушения валютного законодательства (за 2006 г. – 1725 случаев). Наибольшее количество случаев нарушений валютного законодательства выявлено Гродековской (664) и Хабаровской (654) таможнями.

Общая сумма выявленных нарушений валютного законодательства составила 2,4 млрд. рублей.

Наибольший удельный вес в общей сумме выявленных нарушений (65,7 %) занимают нарушения по несоблюдению 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). Наибольшая сумма нарушений по данной статье выявлена Находкинской (48,5 %, 770,5 млн. руб.) и Гродековской (20 %, 318 млн. руб.) таможнями.

Еще одно распространенное нарушение – невыполнение резидентами в установленный срок обязанности по получению на свои банковские счета в уполномоченных банках иностранной валюты или валюты Российской Федерации, причитающейся за переданные нерезидентам товары (ст. 15.25 ч. 4 КоАП РФ), составило 19 % от общей суммы выявленных нарушений. Наибольшие суммы нарушений по данной статье выявлены Хабаровской (292 млн. рублей) и Сахалинской (47,1 млн. рублей) таможнями.

14 % всех правонарушений связаны с невыполнением резидентами в установленный срок обязанности по возврату в Российскую Федерацию денежных средств, уплаченных нерезидентам за неввезенные на таможенную территорию Российской Федерации (неполученные на таможенной территории Российской Федерации) товары (ст. 15.25 ч. 5 КоАП). Наибольшая сумма нарушений (266,3 тыс. долл. США, 77,4 %) по данной статье выявлена Хабаровской таможней.

Кроме того, в 2007 г. таможнями Дальневосточного региона выявлены нарушения валютного законодательства Российской Федерации по осуществлению незаконных валютных операций, выразившихся в несоблюдении требований ст. 15 ч. 3 Федерального закона от 10.12.2003 № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле». Удельный вес таких нарушений незначителен – 0,95 % от общей суммы выявленных нарушений.

По фактам нарушения валютного законодательства таможнями региона возбуждено 509 дел об административных правонарушениях на общую сумму 1 млрд 504 млн. рублей (за 2006 г. – 223 дела). Наибольшее количество дел в 2007 г. было возбуждено Владивостокской (100 дел), Находкинской (98 дел) и Хабаровской (83 дела) таможнями.

Всего таможнями Дальневосточного региона было передано в территориальные управления Федеральной службы по финансово-бюджетному надзору для рассмотрения 508 дел на сумму 1,5 млрд. рублей.

Наибольших результатов в работе по предотвращению и выявлению нарушений таможенного и валютного законодательства добились Хабаровская, Владивостокская и Гродековская таможни.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ

Изменения в структуре таможенных органов Дальнего Востока

С 1 апреля 2008 г. вступает в силу приказ Федеральной таможенной службы № 37 от 22 января 2008 г. “О совершенствовании структуры и штатной численности таможенных органов”. Согласно данному приказу будут ликвидированы Владивостокский автотранспортный таможенный пост (ВАТП)

Владивостокской таможни, Владивостокский центральный таможенный пост (ВЦТП) Владивостокской таможни. Также будет ликвидирован таможенный пост «Морской порт Провидения» Чукотской таможни.

Функции и штатная численность ВАТП и ВЦТП будут перераспределены между таможенным постом «Морской порт Владивосток» и Первомайским таможенным постом Владивостокской таможни.

Артемовский таможенный пост Владивостокской таможни будет переименован в таможенный пост «Аэропорт Владивосток».

Таким образом, во Владивостокской таможне с 1 апреля 2008 г. будет четыре таможенных поста:

- таможенный пост «Морской порт Владивосток»;
- Первомайский таможенный пост;
- таможенный пост «Аэропорт Владивосток»;
- таможенный пост «Владивостокский прижелезнодорожный почтамт».

Согласно этому же приказу меняется и регион деятельности некоторых таможенных постов. Так, в регион деятельности таможенного поста «Морской порт Владивосток» Владивостокской таможни будут включены город Артем Приморского края и Надеждинский район Приморского края. Морской порт Провидения будет включен в регион деятельности Анадырского таможенного поста Чукотской таможни.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ

Сахалинский таможенный СОБР – лучший в ФТС

По итогам 2007 г. Специальный отряд быстрого реагирования (СОБР) Сахалинской таможни признан лучшим среди аналогичных подразделений Федеральной таможенной службы России.

Его бойцы принимают активное участие в мероприятиях, направленных на пресечение противоправной деятельности, связанной с незаконным промыслом и последующим контрабандным вывозом морских биоресурсов. По итогам деятельности отряда в прошлом году возбуждено 13 уголовных и 29 административных дел. Помимо этого, СОБРовцы обеспечивают безопасность сотрудников таможни при проведении процессуальных действий и в случае необходимости занимаются охраной таможенных объектов. Вместе с оперативными работниками таможни выявляют лиц, причастных к незаконному обороту наркотиков.

Юрий Гуршал

35 лет Ванинской таможне

Необходимость создания таможенного органа в порту Ванино для оформления судов заграничного плавания и перевозимых на них грузов была вызвана бурным развитием порта и налаживанием торговых отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В 1960 г. в Ванино образуется таможенный пост, входивший в состав Владивостокской таможни. Первым начальником Ванинского таможенного поста, штат которого вначале насчитывал два человека, был Александр Михайлович Гоготов.

Приказом Министерства внешней торговли СССР от 7 марта 1973 г. № 88 Ванинский пост был преобразован в Ванинскую таможню. Зоной ее деятельности стала территория Ванинского и Советско-Гаванского районов Хабаровского края. Тогда новую таможню возглавил инспектор таможенной службы 1 ранга Родион Федорович Силионов. В таможне работало 11 человек: начальник, старший бухгалтер и 9 сотрудников в оперативном составе.

В 1977 г. Ванинской таможне были переподчинены таможенные порт-пункты Маго, Лазарево, Николаевск-на-Амуре, Де-Кастри, ранее входившие в состав Владивостокской таможни.

В настоящее время обязанности начальника Ванинской таможни исполняет подполковник таможенной службы Сергей Юрьевич Кудлай. В 2004 г. Сергей Юрьевич был награжден медалью «За службу в таможенных органах 3 степени».

Сегодня в Ванинской таможне, в состав которой входят два таможенных поста «Морской порт Ванино» и «Советско-Гаванский», трудятся почти 160 человек. В их рядах и ветераны таможенной службы Елена Михайловна Исакова, Алексей Викторович Воробьев, Сергей Владимирович Климков, Александр Александрович Разорёнов. Многие из сотрудников Ванинской таможни неоднократно поощрялись за добросовестную службу: 7 сотрудников награждены медалью «За усердие», 9 человек отмечены знаком «Отличник таможенной службы». В 2007 г. такой награды был удостоен главный государственный таможенный инспектор таможенного поста «Морской порт Ванино» Владимир Москвичёв.

Слаженная работа всего коллектива Ванинской таможни позволяет гордиться достигнутыми к ее 35-летию результатами. Так, по итогам выполнения в 2007 г. контрольных показателей эффективности деятельности Ванинская таможня заняла первое место среди таможен Дальневосточного региона.

Плановое задание по перечислению платежей в федеральный бюджет Российской Федерации на 2007 г. выполнено на 118 %. Положительные результаты имеются и в работе по выявлению и пресечению правонарушений в таможенной сфере: рассмотрено 134 дела об административных правонарушениях, в итоге наложено штрафных санкций на сумму около 1,5 млн. рублей. Возбуждено 13 уголовных дел. За этот же период судами наложено штрафных санкций на сумму 550 тыс. рублей и конфисковано товаров почти на 900 тыс. рублей.

Злата Шукина

15 лет таможенному посту «Турий Рог»

Таможенный пост «Турий Рог» (1 категории) Уссурийской таможни первоначально был создан в структуре Гродековской таможни приказом ГТК России от 21 января 1993 г. Впоследствии согласно приказу ГТК России от 24.07.2001 № 717 был переподчинен Уссурийской таможне и стал называться таможенный пост ДАПП «Турий Рог».

В регион деятельности таможенного поста ДАПП «Турий Рог» входят два района Приморского края – Ханкайский и Хорольский, село Турий Рог и один двухсторонний автомобильный пункт пропуска «Турий Рог – Мишань». Протяженность совместной границы с Китаем составляет 153 км (по суше 83 км, по озеру Ханка 70 км). Общая численность таможенного поста составляет 20 человек.

Специфика деятельности таможенного поста – обслуживание транспортно-пассажирских товаропотоков. В 2007 г. сотрудниками таможенного поста было оформлено 698 грузовых таможенных деклараций, товарооборот составил 26,47 млн. долларов. Число граждан, пропущенных через границу, увеличилось на 7 % и составило 274 637 человека, в том числе российских туристов – 255204 человека. Количество транспортных средств, пересекших границу, увеличилось на 23 % (9522 единицы). Объем таможенных платежей, перечисленных в Федеральный бюджет, составил 294 млн. 126 тыс. рублей. В расчете на одного сотрудника эта сумма равна 14,65 млн. рублей. В рамках правоохранительной составляющей таможенным постом в 2007 г. было заведено 39 дел об административных правонарушениях на общую сумму 43 млн. 84 тыс. рублей.

Ирина Яшина

Внешнеэкономическая деятельность Дальневосточного федерального округа в 2007 году (по данным таможенной статистики)*

Внешнеэкономическую деятельность (ВЭД) Дальневосточного федерального округа в 2007 г. осуществляли 13 262 участника (на 12,5 % больше, чем в 2006 г.). Количество участников ВЭД, зарегистрированных вне зоны деятельности таможенных органов ДВТУ, но осуществляющих внешнеэкономическую деятельность через таможенные органы ДВФО, составило 2264, что в 1,4 раза больше, чем в 2006 г.

Участниками ВЭД Дальневосточного федерального округа за 2007 г. оформлено 216 510 ГТД (на 13,0 %, или на 24 879, ГТД больше, чем в 2006 г.). Наибольшее количество ГТД оформлено в таможенных органах Приморского края – 144 084, что составило 66,5 % от общего количества ГТД региона, в таможенных органах Хабаровского края – 32 104 ГТД (14,8 %), Сахалинской области – 22 200 ГТД (10,3 %).

Стоимость внешнеторгового оборота участников ВЭД, зарегистрированных в ДВФО, составила 20 239,1 млн. долларов США, что на 5085,5 млн. долларов США, т.е. на 33,6 %, больше, чем в 2006 г. Рост внешнеторгового оборота произошел за счет увеличения на 4321,1 млн. долларов США (в 1,5 раза) стоимости экспорта и на 764,4 млн. долларов США (на 10,9 %) импорта.

Внешнеэкономическую деятельность с предприятиями и организациями ДВФО осуществляли 122 страны, из которых 10 – члены СНГ, а 112 – страны дальнего зарубежья, что на 2 страны больше, чем в 2006 г.

Наибольшая стоимость внешнеторгового оборота пришлась на следующие группы стран:

АТЭС – 17 186,05 млн. долларов США, или 84,9 % от стоимости внешнеторгового оборота и 151,1 % к уровню 2006 г.;

ОЭСР – 14 515,51 млн. долларов США, или 71,7 % от стоимости внешнеторгового оборота и 157,2 % к уровню 2006 г.;

ЕС – 2152,0 млн. долларов США, или 10,6 % от стоимости внешнеторгового оборота и 98,4 % к уровню 2006 г.

* В обзор добавлены полученные из ФТС России данные об итогах внешней торговли участников ВЭД Дальневосточного региона, осуществляемой через таможенные органы вне зоны деятельности Дальневосточного таможенного управления.

**Товарная структура внешнеторгового оборота участников ВЭД,
зарегистрированных в ДВФО**

| Код товаров | Наименование товаров | Статистическая стоимость, млн. долл. США | | Удельный вес, % | Темп роста, % к 2006 г. |
|-------------|--|--|----------|-----------------|-------------------------|
| | | 2006 г. | 2007 г. | | |
| 01-24 | Продовольственные товары и с/х сырье, кроме текстильного | 1 062,57 | 1 169,58 | 5,8 | 110,1 |
| в т.ч. 03 | Рыба, ракообразные и моллюски | 343,45 | 332,47 | 1,6 | 96,8 |
| 25-27 | Минеральные продукты | 3 900,45 | 7 933,37 | 39,2 | в 2,0 раза |
| в т.ч. 27 | Топливо-энергетические товары | 3 802,6 | 7 796,22 | 38,5 | в 2,0 раза |
| 28-40 | Продукция химической промышленности, каучук | 458,05 | 531,42 | 2,6 | 116,0 |
| 41-43 | Кожевенное сырье, пушнина и изделия из нее | 13,76 | 40,86 | 0,2 | в 3 раза |
| 44-49 | Древесина и целлюлозно-бумажные изделия | 1 255,46 | 1 626,85 | 8,0 | 129,6 |
| 50-67 | Текстиль, текстильные изделия, обувь | 736,38 | 933,13 | 4,6 | 126,7 |
| 71 | Драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них | 1 787,57 | 1 875,49 | 9,3 | 104,9 |
| 72-83 | Металлы и изделия из них | 1 195,4 | 1 080,63 | 5,3 | 90,4 |
| 84-90 | Машины, оборудование и транспортные средства | 4 427,66 | 4 765,21 | 23,5 | 107,6 |
| | Прочие товары | 316,34 | 282,58 | 1,4 | 89,3 |

Стоимость внешнеторгового оборота распределилась между странами-контрагентами следующим образом (рис. 1):

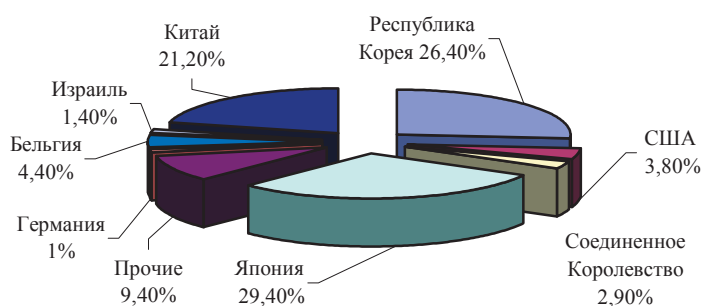


Рис. 1. Удельный вес стран-контрагентов во внешнеторговом обороте ДВФО

Стоимость **экспортных** операций региона составила 12 491,5 млн. долларов США, что на 4321,1 млн. долларов США больше, чем в 2006 г. (рост в 1,5 раза). **На экспорт в страны СНГ** приходится 50,62 млн. долларов США, что составляет 0,4 % от общей стоимости экспорта региона. Стоимость экспортных операций региона в страны СНГ увеличилась в 1,87 раза (рис. 2).

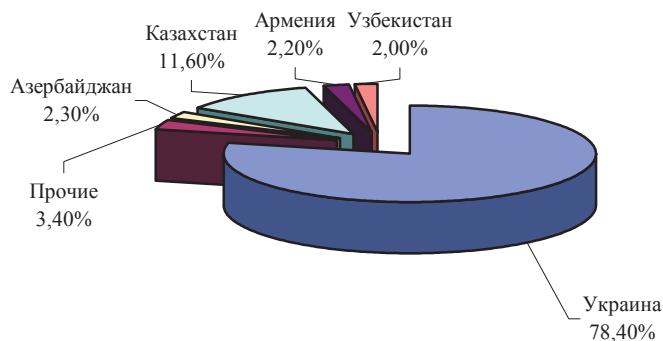


Рис. 2. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в экспортном обороте

Крупнейшие страны-контрагенты ближнего зарубежья по экспорту:

Украина – 39,7 млн. долларов США, или 78,4 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Стоимость увеличилась в 2,4 раза, или на 23,04 млн. долларов США. Главная статья экспорта – уголь каменный, который составил 93,7 % от стоимости экспорта в Украину.

Казахстан – 5,9 млн. долларов США, или 11,6 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Сокращение стоимости – на 7,2 %, или на 0,5 млн. долларов США. Главная статья экспорта – машины, оборудование и механизмы, их части, составившие 75,1 % от стоимости экспорта в Казахстан.

Азербайджан – 1,2 млн. долларов США, или 2,3 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Рост стоимости в 2,1 раза, или на 0,6 млн. долларов США. Главные статьи экспорта – приборы и инструменты геодезические (22,2 % от стоимости экспорта в Азербайджан) и двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия (21,3 %).

На экспорт в страны дальнего зарубежья приходится 99,6 % от общей стоимости экспорта региона, или 12 440,9 млн. долларов США. Стоимость экспортных операций региона увеличилась в 1,5 раза (рис. 3).

Крупнейшими странами-контрагентами среди стран дальнего зарубежья по экспорту являются:

Республика Корея – 4058,4 млн. долларов США, или 32,6 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья. Стоимость увеличилась в 5,3 раза, или на 3287,7 млн. долларов США. Главные статьи экспорта – нефть сырая и нефтепродукты сырые (87,2 % от стоимости экспорта в Р. Корея) и отходы и лом черных металлов (3,8 %).

Япония – 3921,5 млн. долларов США, или 31,5 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья. Рост стоимости – в 2,8 раза, или на 2527,0 млн. долларов США. Главная статья экспорта – нефть сырая и не-

фтепродукты сырые (76,0 % от стоимости экспорта в Японию), лесоматериалы необработанные (8,0 %).

Китай – 1744,7 млн. долларов США, или 14,0 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья. Сокращение стоимости – на 26,7 %, или на 634,5 млн. долларов США. Главные статьи экспорта – лесоматериалы необработанные (57,2 % от стоимости экспорта в Китай), нефть и нефтепродукты, кроме сырых (14,0 %).

Бельгия – 860,7 млн. долларов США, или 6,9 % от стоимости экспорта в страны дальнего зарубежья. Рост стоимости – на 28,3 %, или на 190,1 млн. долларов США. 99,6 % от общей стоимости экспорта в Бельгию составили жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них, бижутерия, монеты.

Соединенные Штаты Америки – 272,8 млн. долларов США, или 2,2 % от стоимости экспорта в страны дальнего зарубежья. Увеличение – на 18,9 % за счет нефти сырой, включая газовый конденсат, – в 1,9 раза, или на 70,9 млн. долларов США. Стоимость экспорта в США на 46,8 % представлена нефтью сырой и нефтепродуктами сырыми.

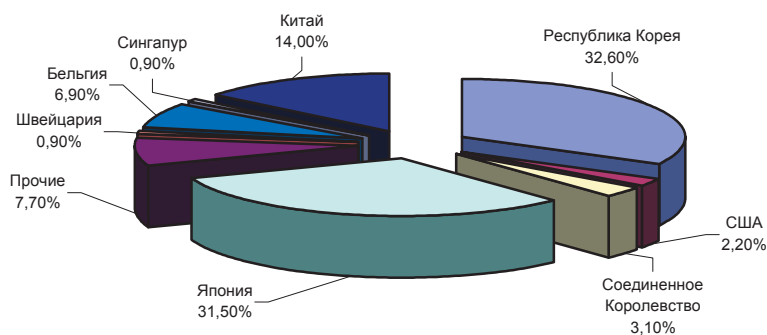


Рис. 3. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в экспортном обороте

Стоимость **импортных** операций региона составила 7747,6 млн. долларов США, что на 764,4 млн. долларов США (на 10,9 %) больше, чем в 2006 г. На **импорт из стран СНГ** приходится 18,33 млн. долларов США, что составляет 0,24 % от общей стоимости импорта региона (рис. 4).

Крупнейшие страны-контрагенты среди стран ближнего зарубежья по импорту:

Украина – 14,0 млн. долларов США, или 76,2 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Сокращение стоимости импорта – на 37,1 %, или на 8,2 млн. долларов США. Главные статьи импорта – части для оборудования 8425–8430 (28,5 %), конвертеры, литейные ковши (15,5 %), приборы измерительные (7,1 %).

Таджикистан – 2,24 млн. долларов США, или 12,2 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Рост стоимости импорта – в 1,6 раза, или на 0,8 млн. долларов США. Главные статьи импорта – фрукты сушеные (56,4 %), орехи (23,8 %).

Республика Молдова – 0,9 млн. долларов США, или 4,7 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Рост стоимости импорта – в 2,8 раза, или на 0,6 млн. долларов США. 80,9 % стоимости импорта из страны пришлось на компасы и другие приборы для определения направления.

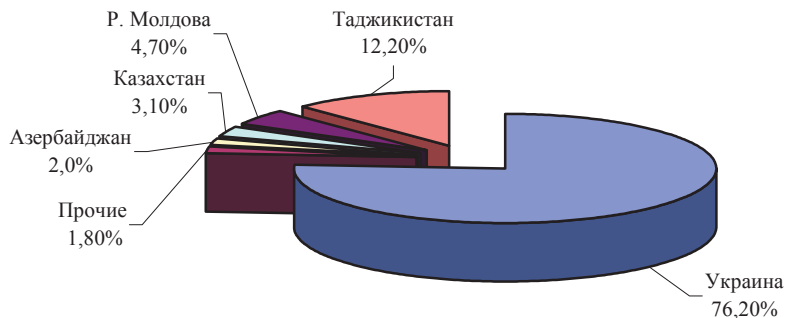


Рис. 4. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в импортном обороте

Стоимость **импорта из стран дальнего зарубежья** составила 7729,28 млн. долларов США (на 11,1 % больше, чем в 2006 г.).

Наибольшая стоимость импорта пришлась на следующие страны (рис. 5):

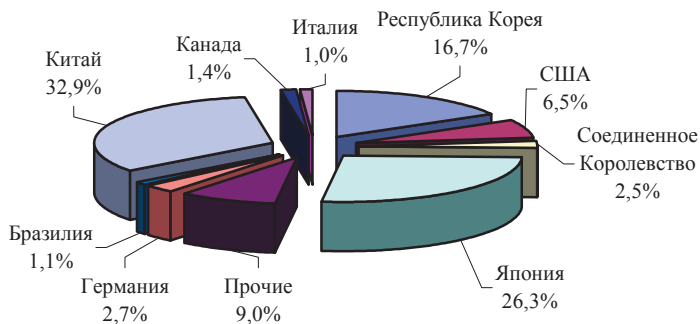


Рис. 5. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в импортном обороте

Китай – 2540,9 млн. долларов США, увеличение на 49,3 % произошло за счет обуви с верхом из кожи – на 166,4 млн. долларов США; автомобилей грузовых – на 152,8 млн. долларов США; конвертеров, литейных ковшей – на 40,4 млн. долларов США; бульдозеров, экскаваторов – на 37,1 млн. долларов США; костюмов, платьев женских – на 29,8 млн. долларов США; саквоя-

жей, чемоданов, сумок, футляров – на 25,3 млн. долларов США; холодильников, морозильников – на 14,7 млн. долларов США.

На фоне значительного роста стоимости импорта вышеперечисленных товаров произошло сокращение импорта риса (на 41,7 млн. долларов США), тканей синтетических (на 25,8 млн. долларов США).

Япония – 2034,0 млн. долларов США, увеличение на 18,9 % произошло за счет автомобилей легковых – на 271,3 млн. долларов США; автомобилей грузовых – на 70,9 млн. долларов США; бульдозеров и грейдеров – на 69,6 млн. долларов США; кузовов для авто 8701–8705 – на 20,2 млн. долларов США; автомобилей специального назначения – на 11,0 млн. долларов США.

Республика Корея – 1 292,5 млн. долларов США, сокращение на 19,4 % произошло за счет насосов, компрессоров, вентиляторов – на 160,0 млн. долларов США; центрифуг, агрегатов для фильтрования – на 148,8 млн. долларов США; полиацеталей, полиэфиров простых и смолы эпоксидной – на 36,8 млн. долларов США; насосов жидкостных – на 24,4 млн. долларов США; металлоконструкций из черных металлов – на 18,5 млн. долларов США.

Несмотря на значительное сокращение стоимости импорта вышеперечисленных товаров, произошло увеличение стоимости импорта: горнодобывающего оборудования – на 62,5 млн. долларов США; нефти и нефтепродуктов, кроме сырых, – на 17,2 млн. долларов США; автомобилей легковых, кроме 8702, – на 13,8 млн. долларов США; полимеров этилена в первичной форме – на 12,3 млн. долларов США; проводов изолированных, кабелей – на 10,0 млн. долларов США.

США – 501,0 млн. долларов США, увеличение на 17,4 % за счет оборудования для сортировки и промывки – на 30,3 млн. долларов США, газов нефтяных – на 29,1 млн. долларов США; пищевых субпродуктов крупного рогатого скота – на 11,8 млн. долларов США; мяса и пищевых мясных субпродуктов домашней птицы – на 10,5 млн. долларов США; частей для оборудования группы 8425–8430 – на 8,5 млн. долларов США.

Произошло сокращение импорта следующих товаров: приборов и инструментов геодезических – на 17,2 млн. долларов США; двигателей турбореактивных – на 8,2 млн. долларов США; горнодобывающего оборудования – на 7,8 млн. долларов США;

Германия – 206,5 млн. долларов США, рост на 17,4 % произошел за счет частей для оборудования 8425–8430 – на 27,5 млн. долларов США; проводов изолированных, кабелей – на 9,1 млн. долларов США; аппаратуры для механотерапии, массажной – на 5,7 млн. долларов США.

В то же время произошло сокращение импорта следующих товаров: оборудования с электрическим и неэлектрическим нагревом – на 29,7 млн. долларов США, судовых деррик-кранов – на 10,1 млн. долларов США, оборудования для приготовления пищевых продуктов – на 5,6 млн. долларов США.

Обзор внешнеэкономической деятельности участников ВЭД, зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа в 2007 г., показал увеличение стоимости внешнеторгового оборота к уровню 2006 г. на 33,6 %, или на 5085,5 млн. долларов США, в том числе: экспорт увеличился на 52,9 %, или 4321,1 млн. долларов США, а импорт – на 10,9 %, или на 764,4 млн. долларов США.

Превышение темпов роста экспорта над импортом произошло за счет значительного роста стоимости экспорта: топливно-энергетических товаров – на 3916,8 млн. долларов США; древесины и целлюлозно-бумажных изделий – на 354,8 млн. долларов США; машин, оборудования и транспортных средств – на 86,6, млн. долларов США, в результате чего сформировался активный баланс внешнеторгового оборота с положительным сальдо 4743,9 млн. долларов США.

В помощь участнику ВЭД

Запрещен ввоз растительной продукции из Индии

Согласно письму Россельхознадзора от 22.01.2008 №ФС-АС-3/512 с 28 января 2008 г. введен запрет на растительную продукцию, ввозимую из Индии в Россию, а также на растительную продукцию из Индии, поступающую на территорию Российской Федерации из третьих стран. Кроме того, приостановлены импортные карантинные разрешения на данную продукцию, выданные ранее.

Растительная продукция, отгруженная до 28 января 2008 г., должна сопровождаться фитосанитарными сертификатами, выданными Национальной организацией по карантину растений и защите растений Республики Индия, и сертификатами качества, выданными Шприрамским институтом промышленных исследований.

Допускается ввоз в Российскую Федерацию из Республики Индия чая (коды ТН ВЭД 090240000; 0902300001; 090230009; 0902100001; 0902100009), кофе (коды ТН ВЭД 0901110001; 0901110002; 09001210009; 0901210002; 0901210001), кофейной шелухи и оболочки зерен кофе (код ТН ВЭД 0901 90 100 0), пряностей (коды ТН ВЭД 0904 –0910), приправ (код ТН ВЭД 2103 90 900 9) через таможенные пункты пропуска, находящиеся в регионах деятельности Управления Россельхознадзора по г. Санкт-Петербург и Ленинградской области и Управления Россельхознадзора по Калининградской области.

Ввозимая подкарантинная продукция, соответствующая указанным кодам ТН ВЭД, должна соответствовать фитосанитарным требованиям Российской Федерации, транспортироваться в упаковке, изготовленной без применения натуральных растительных волокон, и сопровождаться информацией о профилактическом обеззараживании упаковочного материала и контейнеров, проведенном организациями, уполномоченными Национальной организацией по карантину и защите растений Индии.

Новая форма пассажирской таможенной декларации и порядок ее заполнения

Министерством юстиции России был зарегистрирован приказ Федеральной таможенной службы (ФТС) России № 1485 от 30.11.2007 “Об утверждении формы пассажирской таможенной декларации и порядка ее заполнения”.

В пассажирской таможенной декларации наибольшие изменения претерпел пункт 3 “Сведения о наличии товаров”. Так, в подпункте 3.1 формулировка *валютные ценности* заменена на *ценные бумаги*.

В подпункте 3.4 формулировка *предметы старины и искусства* заменена более широкой – *культурные ценности*.

В подпункте 3.6 вместо *ядовитых и сильнодействующих веществ и лекарств* будут указываться *ядовитые и отравляющие вещества и лекарства*.

В новой пассажирской таможенной декларации не придется указывать серийные телефоны. Из подпункта 3.9 *радиоэлектронные средства, высокочастотные устройства* были удалены слова *средства связи*.

Кроме того, изменился пункт 4 *сведения о товаре*. В подпункте 4.2 *сведения о транспортном средстве* изменилась графа, в которой раньше указывался номер кузова. Теперь в ней необходимо будет указывать номер кузова или идентификационный номер (так называемый VIN).

Некоторые изменения претерпел и порядок заполнения пассажирской таможенной декларации.

С полным текстом приказа ФТС № 1485 можно ознакомиться на официальном сайте ФТС www.customs.ru в разделе *таможенное законодательство*. Данный приказ вступает в силу 22 апреля 2008 г.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ

А.И. ФИСЕНКО

Таможенное тарифное и нетарифное регулирование: особенности опыта КНР

Одним из условий вступления России в ВТО является устранение тарифных и нетарифных барьеров для международной торговли. Главной проблемой при этом становится эффективное обеспечение мер таможенно-тарифного регулирования, которые определяются не только (а при существующей практике российского таможенного администрирования – и не столько) уровнем непосредственно самих ставок пошлин и налогов, но и расчётной величиной налоговой базы.

С другой стороны, установление тех или иных правил определения таможенной стоимости, использование конкретных методик таможенной оценки перемещаемых товаров в международной практике рассматриваются в качестве нетарифного барьера, поскольку оказывают влияние на торгово-политические отношения с другими государствами. Поэтому не случайно, что международный стандарт по вопросам определения таможенной стоимости «Соглашение о применении статьи VII ГАТТ («Генерального соглашения по тарифам и торговле»)» разработан под эгидой ВТО. Это лишний раз демонстрирует механизмы определения таможенной стоимости в качестве инструмента торговой политики.

Не секрет, что, оставляя неизменной ставку таможенной пошлины (только за счёт манипуляции способами расчёта таможенной стоимости), государство-импортёр в значительной степени может повышать уровень таможенно-тарифной защиты. Фактически в России так и происходит. Более того, практика таможенной оценки позволяет в значительной степени пополнять доходную часть федерального бюджета. Цена вопроса совершенствования правовой базы таможенного регулирования сегодня определяется тем, что почти половину прироста валового внутреннего продукта (ВВП) России даёт внешняя торговля, а таможенные платежи составляют почти 40 % доходной части бюджета страны. Поэтому процесс реформирования сложившейся фи-

скальной направленности практики администрирования вопросов таможенной оценки, очевидно, лёгким не будет. И то, каким образом будет складываться правоприменительная практика, в большой степени будет зависеть от активной позиции именно участников внешнеэкономической деятельности, ориентированной на конвенциальные нормы и нацеленной на защиту своих прав и интересов.

Нечто подобное наблюдается и в практике таможенно-тарифного и нетарифного регулирования в Китае как на внутреннем рынке, так и в области внешней торговли. По оценкам специалистов, сегодня правовая база внешнеэкономической деятельности в Китае чрезвычайно сложна и обширна. На 2001 г. она состояла из более чем 200 законов, 700 декретов Госсовета КНР и около 40 тысяч административных актов¹. Среди множества законодательных и подзаконных актов, определяющих нормы регулирования внешней торговли, необходимо отметить наиболее важные, к которым относятся: «Положения Китайской Народной Республики об импортно-экспортном тарифе» (объявлены Госсоветом КНР Декретом № 96 от 18 марта 1992 г.), «Таможенный Кодекс КНР» (принят на XIX заседании ПК ВСНП 6-го созыва 22 января 1987 г.), «Положения о вопросах, касающихся рассмотрения и одобрения внешнеторговых предприятий» (введены Министерством внешней торговли и экономического сотрудничества (МВТЭС) КНР 24 мая 1988 г.), «Положения о процедурах автоматической регистрации прав производственных предприятий в свободных экономических зонах на независимое осуществление импорта и экспорта» (введены 22 января 1997 г.).

Однако наиболее важным документом, основой внешнеторговой системы КНР является Закон КНР «О внешней торговле», принятый 12 мая 1994 г. и вступивший в силу с 1 июля 1994 г. Принятие этого закона явилось важнейшим шагом на пути экономических реформ, поскольку закон приблизил внешнеторговую политику Китая к общепринятым нормам делового сообщества и стал основой институциональной подготовки КНР к включению в процессы мировой экономической глобализации. Наиболее важными положениями этого закона являются следующие: установление единого порядка ведения внешнеторговой деятельности на всей территории страны; предоставление независимости участникам внешнеторговой деятельности; разрешение свободного экспорта и импорта товаров, услуг и технологий, за исключением подлежащих особому лицензированию и разрешительному порядку; создание системы внешнеторговых предприятий-агентов.

Вместе с тем, несмотря на несомненное продвижение вперёд по пути либерализации внешнеэкономической деятельности, указанный закон лишь скорректировал существовавшую до его принятия систему, основными ха-

¹ Long Guoqiang. Reforming China's Foreign Economic Management Systems. China Development Review. Vol. 2. October, 2000. № 4.

раактеристиками которой являлись тотальный административный контроль, засилье государственных корпораций во внешней торговле, серьёзные ограничения доступа к внешнеторговой деятельности. Так, например, и сегодня все вопросы, касающиеся объёмов и номенклатуры экспорта и импорта, являются предметом согласования и рассмотрения в многочисленных государственных учреждениях, инстанциях и контрольных органах. Сохраняется и дискриминация участников внешнеторговой деятельности по так называемому «национальному признаку».

Однако, на наш взгляд, здесь ситуация более сложная, тонкая и неоднозначная. Промышленный и сельскохозяйственный секторы китайской экономики сегодня надёжно защищены протекционистскими таможенными тарифами и нетарифными инструментами регулирования, которые представляют собой один из важных элементов общеэкономической и торговой стратегии Китая. Эта стратегия основывается на следующих основных составляющих:

- во-первых, на широкой и глубоко эшелонированной сети прямых и не-прямых государственных субсидий и прямом финансировании НИОКР высокотехнологичных отраслей современной китайской экономики;

- во-вторых, на мощном фундаменте торговых барьеров, препятствующих проникновению на китайский рынок «нежелательных» товаров и компаний (например, квотирование), а также на разрешительном порядке предоставления прав на ведение внешнеторговой деятельности (торговых прав). На наш взгляд, на последнем элементе внешнеторгового регулирования необходимо остановиться более подробно.

Как известно, одним из важнейших инструментов в системе мер нетарифного регулирования внешней торговли КНР является допуск предприятий к осуществлению внешнеторговой деятельности. В соответствии с законом КНР «О внешней торговле» предприятия, претендующие на получение торговых прав, подразделяются на две основные категории – предприятия, осуществляющие экспортно-импортные операции в рамках своего производства, и предприятия, выступающие в роли агентов в проведении внешнеторговых операций. Предприятия первой категории имеют право экспортировать собственную продукцию и технологии, импортировать оборудование, запасные части, расходные материалы для собственных производственных нужд и нужд своих подразделений. Предприятия второй категории могут осуществлять экспорт и импорт любых товаров, услуг и технологий, за исключением тех, по которым имеются специальные законодательные изъятия. Эти предприятия могут также заниматься переработкой импортированных материалов, сборкой по импортированным чертежам и сборкой продукции из импортированных компонентов, а также компенсационной торговлей.

Кроме того, система предоставления торговых прав включает в себя ещё две категории предприятий – китайские предприятия (резиденты) и пред-

приятия с иностранным участием. Первые вынуждены проходить процедуру проверки и одобрения своей заявки в соответствующем внешнеэкономическом департаменте. Предприятия же с иностранным участием в соответствии со ст. 9 Закона КНР «О внешней торговле» получают торговые права, так сказать, «автоматически» после своего образования самим фактом прохождения процедуры регистрации. Такой же порядок распространяется и на производственные предприятия всех форм собственности, зарегистрированные в пяти специальных экономических зонах (Шеньчжень, Жухай, Шаньтоу, Сямень и Хайнань).

Система контроля торговых прав уже давно и обоснованно вызывает многочисленные нарекания со стороны не только экспертов международных торговых организаций, но и китайских экономистов и специалистов. Действительно, большое число компаний, уже обладающих торговыми правами, и отсутствие механизма чёткого разделения полномочий и сфер ответственности между государственными службами, занимающимися управлением этой сферой деятельности, дают повод сомневаться в способности системы торговых прав реально влиять на поступательное развитие внешней торговли Китая. Сюда же можно добавить и факт действующих жёстких ограничений на владение и эксплуатацию на его таможенной территории дистрибуторских и распределительных сетей. В связи с этим крупным иностранным компаниям и розничным сетям для получения разрешения действовать в Китае приходится вести длительные, сложные и дорогостоящие переговоры с центральным руководством страны;

- в-третьих, на непрозрачной и непредсказуемой системе «регионального» квотирования и лицензирования импорта и экспорта. Так, импорт ряда товаров осуществляется государственными торговыми корпорациями и уполномоченными компаниями, список которых ежегодно определяется Министерством внешней торговли и экономического сотрудничества Китая. Также ежегодно МВТЭС Китая определяет квоты на экспорт 11 видов товаров (рис, кукуруза, уголь, сырая нефть, нефтепродукты, сурьма, вольфрам, цинк, олово, пиломатериалы, шёлк) и распределяет их между приграничными районами и автономными провинциями, уполномочивая внешнеэкономические организации этих провинций и районов выдавать экспортные лицензии. Даже несмотря на то что к настоящему времени сфера охвата экспортных лицензий значительно (более чем в 2,1 раза) уменьшилась – со 115 видов товаров (707 тарифных позиций) до 54 видов (343 позиции), она всё ещё остаётся достаточно широкой. Кроме того, в целях регулирования экспорта и стимулирования возможностей госпредприятий в КНР проводятся квотные аукционы. Они предназначены для того, чтобы повысить экспортные контрактные цены и уменьшить конкуренцию между китайскими экспортёрами. В частности, в 2000 г. с помощью экспортных аукционов были распределены экспортные квоты на 39 видов товаров (350 тарифных позиций);

- в-четвёртых, на использовании специальных систем налогообложения для ключевых отраслей национальной экономики (например, биотехнологии, производство полупроводников, автомобильная промышленность и др.). Так, в частности можно отметить активно проводимую Китаем политику государственной поддержки экспорта с помощью частичного возврата налога на добавленную стоимость, которая весьма дифференцирована для различных видов продукции;

- в-пятых, на непомерно высоких требованиях на капитализацию для зарубежных финансовых учреждений;

- в-шестых, на формировании в китайской экономике крупных «сетевых кластеров» и ограничении доступа зарубежных конкурентов к каналам сбыта, а также системе контроля цен на ряд основных внешнеторговых товаров.

Можно назвать и другие элементы этой системы, в частности довольно высокий уровень коррумпированности государственного аппарата, манипулирование курсом недооценённого китайского юаня (заниженный курс юаня по отношению к американскому доллару), низкий уровень оплаты труда, патерналистско-мягкое отношение к нарушителям действующего в Китае законодательства (во всех сферах, в том числе и в международной) со стороны государственных судебных и исполнительных органов, и т.д.

Так, государство в значительной степени субсидирует китайским предпринимателям затраты по водоснабжению и стоимость киловатт-часа электроэнергии, практически запрещая деятельность профсоюзов (единственным «народным профсоюзом» является Коммунистическая партия Китая) и не обращая должного внимания на охрану окружающей среды, а также на борьбу с контрафактной продукцией (заметим, кстати, что за счёт выпуска и продажи контрафактной продукции обеспечивается почти треть прироста всего ВВП страны). Низкие затраты на эти (и другие – например, на оплату и охрану труда, плату за аренду земли и т.п.) статьи во многом объясняют исходные конкурентные преимущества китайских сталелитейных заводов и предприятий тяжёлого машиностроения, промышленности цветных металлов и транспорта, обрабатывающей и лёгкой промышленности и т.д.²

Так, когда с 1 января 2005 г. во всем мире было отменено квотирование производства и ввоза текстильной продукции, Китай начал мощное наступление на рынке практически всех стран Азии, Европы и Америки. И уже 4 апреля того же года правительство США начало расследование в отношении импортируемых из КНР текстильных изделий и одежды, заявив, что в первом квартале 2005 г. по сравнению с аналогичным периодом 2004 г. им-

² См., в частности: <http://www.businessweek.com/magazine/content/.../b3911401.htm>; <http://www.International.ucla.edu/asia/right/Chinesegirls031002.asp>; http://www.asia.org/ref/lidrary/social/lib_031208_NY-Times...pdf; Enright M., Scott E., Chang Ka-Mun. Regional Powerhouse: The Greater Pearl River Delta and the Rise of China. – N.Y.: John Wiley & Sons, 2005, p. 57.

порт текстильных товаров увеличился в среднем в 10 раз. Такая ситуация, по оценкам производителей текстиля в США, нанесла им ощутимый ущерб, и они потребовали ввести на него ограничения. Уже 13 мая 2005 г. Исполнительный комитет Ассоциации текстильных товаров США официально объявил о решении ввести специальные ограничительные меры в отношении трёх групп товаров (хлопчатобумажные трикотажные рубашки, хлопчатобумажные брюки и хлопчатобумажное и синтетическое нижнее бельё) и сократить их долю на американском рынке до 7,5 %. В ответ китайское правительство выразило решительное несогласие с принятыми мерами, однако это не изменило ситуацию. Более того, министр торговли США заявил, что и впредь правительство США будет очень жёстко контролировать ситуацию, чтобы интересы американской текстильной промышленности более не страдали.

Месяцем ранее, 6 апреля 2005 г., последовала реакция на демпинговый импорт китайского текстиля в виде решений Еврокомиссии, которая установила систему контроля и прогноза в отношении импорта текстильной продукции в страны ЕЭС. Сегодня эта система включает в себя следующие элементы:

а) ежеквартальное исследование объёма, структуры и тенденций изменения импорта текстиля и одежды из КНР;

б) установление «охранной линии» для каждой группы товаров, в случае превышения которой инициируется расследование и начинаются неформальные переговоры с китайской стороной;

в) установление «зелёного коридора», т.е. допущение роста объёмов импорта китайских текстильных товаров (по различным группам) в пределах от 10 до 25 %;

г) введение понятия «угроза упорядоченному развитию торговли текстилем и разрегулированность рынка».

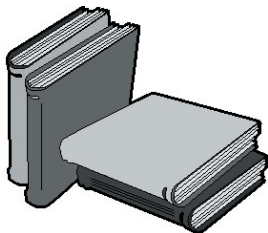
Дополняют эту картину специфической и весьма нетрадиционной заботы китайских официальных властей о национальной промышленности и торговле займы и кредиты с субсидируемой ставкой процента, выдаваемые китайским предприятиям государственными банками. Сегодня на их балансовых счетах числятся десятки миллиардов долларов так называемых «безвозвратных долгов», что делает финансовое положение самих государственных банков (с точки зрения критериев рыночной экономики) весьма уязвимым. В отчёте американо-китайской комиссии по экономической безопасности отмечалось: «Китайские банки часто выдают государственным предприятиям кредиты и займы, зная, что те их не вернут. На настоящий момент можно сказать, что все четыре крупнейших национальных банка Китая с точки зрения рыночной экономики находятся за гранью банкротства»³.

Вывод, который можно сделать на основе проведённого нами обзора, заключается в том, что в настоящее время Китай находится в поиске своей на-

³ The Importance of Trade Remedies to the U.S. Trade Relationship with China// U.S. – China Economic and Security Review Commission, May 16, 2005.

циональной модели таможенного тарифного и нетарифного регулирования, основные элементы которой уже достаточно ясно видны и зарекомендовали себя (с точки зрения китайского руководства) с положительной стороны. Вместе с тем очевидно, что предстоит ещё долгая и кропотливая работа с тем, чтобы в большей степени гармонизировать интересы национальной китайской экономики с экономиками других стран (прежде всего стран, граничащих с КНР, и стран Северо-Восточной Азии, включая, конечно, и Россию), предприятия и организации которых в последнее время весьма активно и небезуспешно работают на территории КНР и с её предприятиями.

В связи со сказанным выше возникает вопрос: а возможно ли использование таких своеобразных, но весьма эффективных инструментов и методов тарифного и нетарифного регулирования, применяемых в китайской экономике, в практике таможенного и шире – рыночного регулирования в России? Думается, что для получения полного, прямого и детального ответа на этот вопрос необходим дополнительный глубокий анализ теории и практики действующего законодательства и экономических процессов в современной России, преимуществ и неизбежных потерь, рассмотренных с позиций предстоящего вступления страны в ВТО, что в очередной раз подтвердила Сиднейская итоговая декларация, принятая по итогам саммита АТЭС в сентябре 2007 г.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Шинковский, М.Ю. Геополитическое развитие северной пацифики (опыт системного анализа): Монография / В.Г. Шведов, А.Б. Волынчук. – Владивосток: Дальнаука, 2007. – 338 с.

Исследованы вопросы, связанные с использованием системного анализа в геополитических исследованиях в современных условиях глобализации. В качестве своеобразного полигона исследования авторами рассматривается геополитическое пространство «Северная Пацифика». В его рамках произведён тщательный разбор большинства известных исторической науке политико-территориальных явлений и процессов. Работа базируется на широком фактологическом материале и охватывает огромный временной период – начиная с анализа политико-территориальной активности неолитических племен Северо-Восточной Азии и Северной Америки и заканчивая разбором современной ситуации в регионе и прогнозом развития некоторых геополитических процессов в ближайшем будущем.

Книга будет интересна политологам, географам и историкам, занимающимся вопросами геополитики, политической географии, регионоведения и международными отношениями.

М.А. СОРОКИН

Влияние внешних факторов на развитие территориально- производственного комплекса Дальнего Востока: проблемы и перспективы

Краткая характеристика территориально- производственного комплекса Дальнего Востока

Дальневосточный федеральный округ занимает площадь 6169,3 тыс. кв. км (36,2 % площади Российской Федерации) и простирается с севера на юг более чем на 4,5 тыс. км. В составе округа – 9 субъектов Федерации. Природа – от тундры на севере до субтропической тайги на юге. Численность населения на 01.01.2007 г. составляла 6 млн. 547 тыс. человек (4,6 % численности населения страны)¹. Это самый малонаселенный район страны. С 1989 г. по 2005 г. отток населения составил 830 тыс. человек. Плотность населения – 1,06 человека на 1 кв. км (среднероссийский показатель – 8,8). Население распределено крайне неравномерно. Наиболее высокая плотность населения отмечается в Приморском крае – 12,1 человека на 1 кв. км, в то же время в Республике Саха (Якутия), Магаданской и Камчатской областях – 0,3–0,8 человека на 1 кв. км. Северные территории являются экстремально дискомфортными или абсолютно дискомфортными для проживания.

Дальний Восток располагает богатой и разнообразной минерально-сырьевой базой. Регион в настоящее время производит 98 % алмазов, 80 % олова, 90 % борного сырья, 60 % рыбы и морепродуктов, 50 % золота, 15 % вольфрама, 13 % древесины. Внешнеторговый оборот за 2005 г. составил по

¹Российский статистический ежегодник 2006. М.: Росстат, 2006. 806 с.

экспорту 8,924 млрд. долларов (3,6 % от общероссийского), по импорту 5,646 млрд. долларов (5,7 % от общероссийского). На рис. 1 представлены некоторые количественные параметры Дальнего Востока в сравнении с остальными регионами страны.

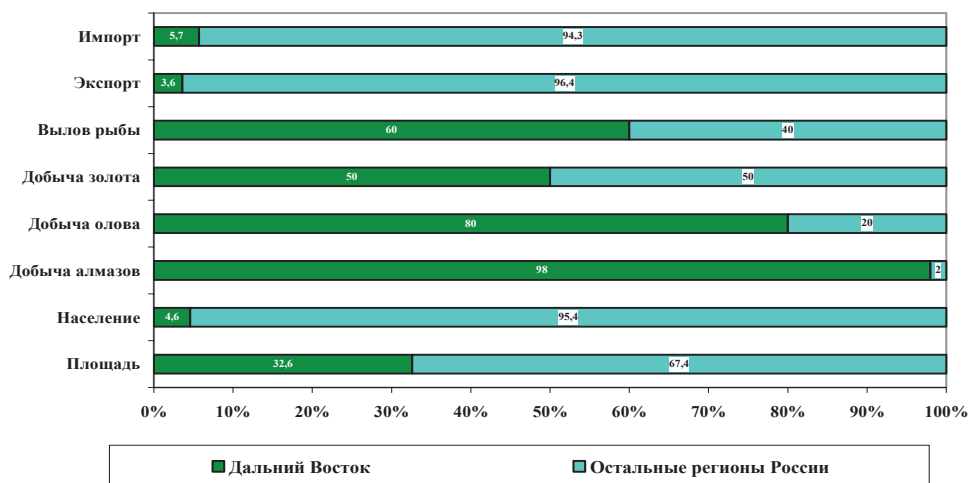


Рис. 1. Параметры Дальнего Востока в сравнении с остальными регионами России

Структура импорта и экспорта региона не отличается от структуры экспорта и импорта в целом по стране. Основные товарные позиции экспорта: нефтепродукты (32 % стоимости), нефть сырая (22 %), древесина (18,4 %), уголь (13,3 %), черные металлы (7 %), ракообразные и моллюски (4 %). Основные статьи импорта: электрические машины и оборудование, аппаратура для телевизионного изображения (29,7 %), средства наземного транспорта (17,3 %), полимеры и пластмассы (7,4 %), овощи (7 %).

Инвестиции и инновации в период реформы

Современную структуру территориально-производственного комплекса Дальнего Востока обусловили его географическое положение и наличие богатой минерально-сырьевой базы. В советское время (1922–1992 гг.) государство уделяло развитию дальневосточных территорий значительное внимание, однако главные направления были сосредоточены на обеспечении оборонной и ресурсной функций.

В экономике современной России, где на долю государства приходится не более 10 % собственности, основной движущей силой развития всех отраслей хозяйства являются частные инвестиции. В 2005 г. Институтом экономики Российской академии наук был проведен обширный анализ субъектов Российской Федерации с целью типологизации по уровням инвестиционной активности (за период 2000–2003 гг.)². Исследование проводилось по пяти группам факторов: геополитическое положение, производственный потенциал, уровень развития экономической инфраструктуры, особенности режима инвестирования, внешнеэкономические факторы. Были выделены 3 группы регионов. В табл. 1 нами представлены только дальневосточные регионы.

Таблица 1

Типология регионов Дальнего Востока по инвестиционной активности

| Группа | Субъект | Особенности |
|--|--|--|
| Наиболее высокая инвестиционная активность | Чукотский автономный округ, Сахалинская область, Республика Саха (Якутия), Амурская область, Магаданская область, Хабаровский край | Высокоспециализированные сырьевые регионы с выраженной экспортной ориентацией региональных хозяйственных комплексов |
| Средний уровень инвестиционной активности | Камчатская область, Приморский край | Геополитическое положение и наличие уникальных природных ресурсов |
| Низкая инвестиционная активность | Еврейская автономная область | Низкий уровень производственного потенциала, территориальная удаленность, слабая транспортная освоенность территории |

Как наиболее инвестиционно привлекательные ученые выделяют те субъекты, которые содержат в своих недрах основной объем полезных ископаемых, причем с ориентацией на внешний рынок.

Обратимся к реалиям. Наибольшие доли инвестиций привлекают регионы, богатые полезными ископаемыми (рис. 2).

² Движение регионов России к инновационной экономике / под ред. А.Г. Гранберга, С.Д. Валентя; Ин-т экономики РАН. М.: Наука, 2006. 402 с.

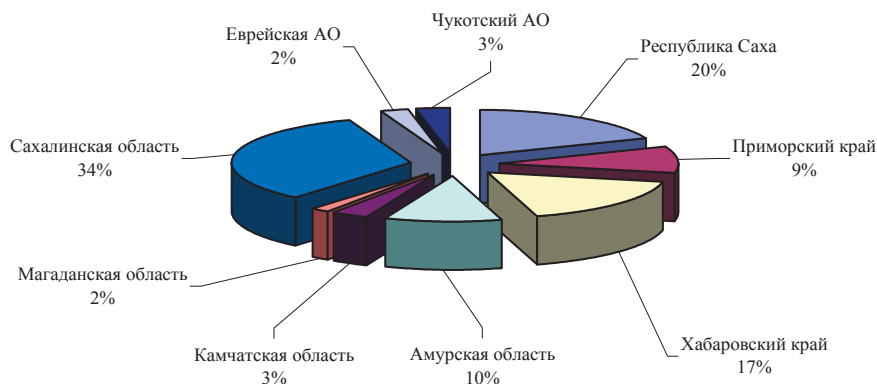


Рис. 2. Доли субъектов Дальнего Востока в инвестиционном процессе (2005 г.)

Согласно теории международной конкуренции (и опыту развитых стран), конкурентоспособность отрасли или региона повышается, когда инвестиции переходят в инновации. Теоретики конкурентоспособности даже выделяют (и разделяют) различные фазы (этапы) конкурентоспособности – на основе инвестиций и на основе инноваций³. Изменение объема инновационной продукции по России в целом и по Дальневосточному федеральному округу (с 2001 по 2004 г.) в частности, показывает, насколько прирост инновационной продукции предприятий Дальневосточного федерального округа отстает от общероссийского показателя и как изменился этот показатель в масштабах страны и Дальнего Востока⁴ (рис. 3).

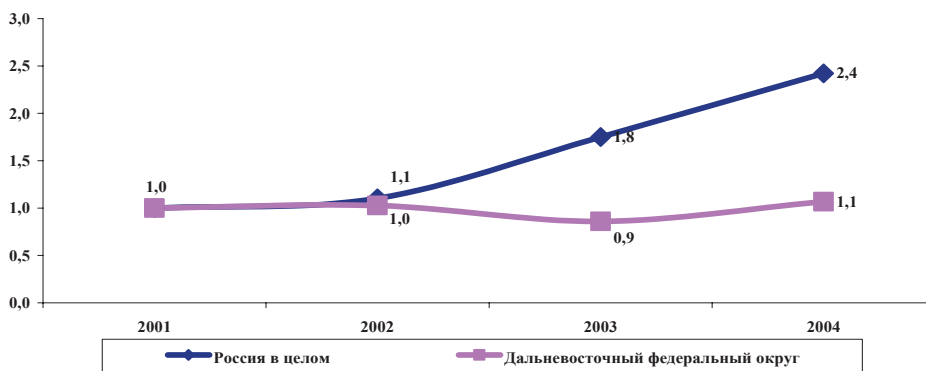


Рис. 3. Изменение объема отгруженной инновационной продукции (работ, услуг), 2001 г. = 1*

* Рассчитано автором по: Инновация в России: аналит.-стат. сб. М.: Наука, 2006. 254 с.

³ Портер М. Международная конкуренция: пер с англ. / под ред. и с пред. В.Д. Щетинина. М.: Междунар. отнош., 1993. 896 с.

⁴ Инновации в России: аналит.-стат. сб. / гл. ред. Л.Э. Миндели. М.: Наука, 2006. 254 с.

Но, за период с 2001 по 2004 г. объем экспорта инновационной продукции предприятий Дальневосточного федерального округа снизился в 25 раз! (рис. 4).

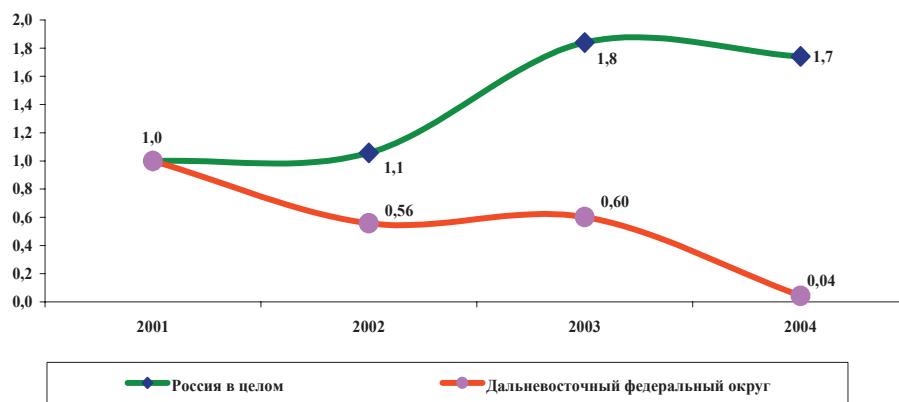


Рис. 4. Изменение объема экспорта отгруженной инновационной продукции (работ, услуг), 2001 год=1

Несомненно, что топливно-ресурсный спектр экспорта Дальнего Востока определяется структурой собственности на месторождения полезных ископаемых, с одной стороны, и потребностями в этих ресурсах наших соседей по АТР – с другой. И эти интересы во многом совпадают.

Интересы государства и бизнеса (внешнеэкономические ориентиры)

Для того чтобы попытаться ответить на этот очень сложный вопрос, проанализируем структуру собственности на основные природные и производственные богатства нашего региона. Для наглядности построим табл. 2. Сразу отметим, что процесс перехода прав собственности идет постоянно, поэтому, приводим данные на начало 2008 г.

Таблица 2

**Структура собственности
на природные и производственные ресурсы Дальнего Востока**

| Ресурс (природный, производственный) | Владелец | Примечание |
|--|--|--|
| Рыбодобывающие предприятия | До 35 % акций принадлежат китайским компаниям | Акции скупаются через третьих лиц |
| Алмазы | АК «АЛРОСА». 37 % акций принадлежит Российской Федерации, 32 % – Республике Саха (Якутия), 10,5 % – банку ВТБ | За 2007 г. АК «АЛРОСА» выкупила контрольные пакеты нескольких алмазодобывающих предприятий, принадлежащих Республике Саха (Якутия) |
| Золото | <p>1. ОАО «Полюс Золото». Месторождения в Магаданской области, Республике Саха (Якутия), Амурской области. 25 % акций принадлежит М. Прохорову, 22 % – В. Потанину.</p> <p>2. ОАО «Полиметалл». Месторождения золота и серебра в Магаданской области и Хабаровском крае. 100 % акций принадлежит Сулейману Керимову</p> <p>3. Peter Hambro Mining (PHM). Британская горнодобывающая компания со 100 %-ми российскими активами. Месторождения в Амурской области. Крупнейшие акционеры – директора компании П. Хамбро и П. Масловский.</p> <p>4. Иные канадские и британские компании</p> | <p>Объявлено о продаже 7,4 % акций ОАО «Полюс Золото». Основной претендент – АО «АЛРОСА»</p> <p>Планируется строительство ГОК в ЕАО и Амурской области</p> |
| Нефть | НК «Роснефть» | Проекты «Сахалин-1», «Сахалин-3», нефтеналивные порты в Хабаровском и Приморском краях |

Окончание табл. 2

| Ресурс (природный, производственный) | Владелец | Примечание |
|--|--|---|
| Нефтепродукты | Группа «Альянс», многопрофильный холдинг. 82 % акций – ОАО «Хабаровский НПЗ», 91 % акций «Приморнефтепродукт», 75 % акций ОАО «Хабаровскнефтепродукт». Владелец – семья Бажаевых | В 2007 г. приобретено 94,5 % акций артели старателей «Амур» – второе место в РФ по добыче платины. |
| Газ | Sakhalin Energy – оператор проекта «Сахалин-2». Более 50 % акций принадлежат ОАО «Газпром» | Доразведка месторождений Якутского центра газодобычи |
| Уголь | Рынок поделен между двумя крупнейшими игроками – группой «Мечел» и ОАО «Сибирская угольная энергетическая компания» (СУЭК). Владельцы – физические лица | «Мечел» владеет портом Посыет в Приморском крае. Уголь составляет 99 % грузооборота порта. ОАО «СУЭК» приступило к строительству угольного терминала в порту Ванино |

Как видно из табл. 2, сфера интересов на Дальнем Востоке вертикально интегрированных компаний с центром в Москве (а они составляют, по оценкам экспертов, 80 % всех предприятий) – разработка минерально-сырьевых ресурсов. И продажа их за рубеж.

Так, доля стран АТР во внешнеторговом обороте России составляет 15–16 %, доля России в совокупном товарообороте стран АТР не превышает 1 %. Удельный вес машин и оборудования в структуре российского экспорта в страны АТР не превышает 0,5 %. Это в 5 раз меньше Таиланда, в 10 – Китая, в 14 – Малайзии. В 1996–2002 гг. из 425 млрд. долларов иностранных инвестиций, импортированных странами АТР, на Дальний Восток России, приходится 0,8 %. Из них 90 % – вложения в сырьевой сектор.

Потребности стран АТР (ежегодное потребление до 2020 г.) составят: нефти – увеличение в 2–2,2 раза, ежегодный прирост 9 %, угля – в 4–6 раз, газа (только Китая) – в 14–16 раз. Например, в соответствии с Программой создания в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке единой системы добычи, транспортировки газа и газоснабжения с учетом возможного экспорта газа на рынки Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона, подготовленной ОАО «Газпром» по проекту «Сахалин-2», в 2020 г. планируется добыча 18–20 млрд. куб. м газа, а потребности Китая прогнозируются на уровне 160 млрд. куб. м.

Хорошо, если, несмотря на возможную диверсификацию поставок, ресурсы российского Дальнего Востока для ускоренно развивающихся

ся экономик этих стран на несколько ближайших десятилетий останутся в большинстве случаев основным источником. Однако основные наши внешнеэкономические партнеры в АТР – Китай, Япония, Корея – умеют оперативно договариваться (в своих интересах).

Таким образом, основным внешнеэкономическим фактором развития территориально-производственного комплекса Дальнего Востока является потребность других государств в наших природных ресурсах. И наш бизнес, как уже было показано выше, руководствуясь общим законом максимизации прибыли, уже приступил к активным действиям. Дальний Восток превращается не в сырьевой, а в суперсырьевой придаток стран АТР. Как справедливо замечает С.М. Меньшиков, «при существующем разрыве внутренних и мировых цен остановить спонтанный экспорт топлива, металлов и прочего сырья практически невозможно»⁵.

А что же государство? Какие у него интересы на Дальнем Востоке? Несомненно, они есть. Это выполнение регионом своих традиционных функций – оборонной и транзитной. Кроме того, декларируются такие цели, как экономический подъем Дальнего Востока, прекращение оттока населения и т.д. Как видим, интересы государства (за исключением транзитной составляющей) в корне противоположны интересам бизнеса. В этом, на наш взгляд, основной парадокс развития Дальнего Востока, и основан он именно на внешнеэкономических факторах. Кроме того, интересы бизнеса в основном – краткосрочные, интересы государства – долгосрочные.

Каким образом бизнес реализует свои интересы, мы видим – идет активная скупка акций добывающих предприятий, создаются совместные предприятия по добыче полезных ископаемых, крупнейшие экспортеры строят специализированные порты для вывоза ресурсов (нефти, угля) и т.д. Например, недавно лесопромышленники Дальнего Востока обратились в Правительство РФ с просьбой об отсрочке введения 80 %-ной ставки вывозной пошлины на круглый лес с 01.01.2009 до 2013 г. При этом, по данным Дальневосточного таможенного управления, за 2007 г. вывоз леса-кругляка увеличился по сравнению с 2006 г. на 80 %.

Как действует государство в целях реализации своих интересов? Безусловно, некоторые успехи есть. Но ни одна из трех государственных программ развития Дальнего Востока не выполнена. В разрабатываемой Правительством РФ стратегии развития Дальнего Востока до 2025 г., доля региона в общероссийском ВРП останется на уровне нынешних 4,5 %, а его прирост – 6 % в год – меньше общероссийского. Среди регионов, где государство собирается создавать венчурные фонды для финансирования инновационных технологий, нет ни одного дальневосточного. В прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации до 2015 г., подготовленном Цен-

⁵ Меньшиков С.М. Анатомия российского капитализма. М.: Междунар. отнош., 2004. 432 с.

тром внешнеэкономических исследований Института международных экономических и политических исследований РАН, регионы Дальнего Востока отнесены к моноотраслевым (с низкими или средними темпами экономического развития) и стагнирующим (с наиболее низкими темпами экономического развития)⁶. Причем по инвестиционно-инновационному сценарию.

Вместо заключения, или – когда закончатся ресурсы

Если ресурсы будут осваиваться, а главное – вывозиться такими же темпами, как и в последнее десятилетие, то через 30–40 лет Дальний Восток будет представлять регион с одним ресурсом, который невозможно вывезти, – территорией. Но и на российскую территорию есть охотники. Претензии Японии на четыре курильских острова – это не самая большая проблема. Главное – это российские территории, граничащие с КНР. Тому есть объективные факторы. Население только одной приграничной провинции Китая – Хэйлунцзян – составляет 40 млн. человек при плотности около 100 человек на 1 кв. км. По площади провинция почти в 14 раз меньше Дальнего Востока.

Но самое интересное – это методы, которые применяются для занятия территории. И работают они уже не один год. Положительно лишь то, что вытеснение россиян пока идет мирным путем.

Во-первых, китайских детей со школьной скамьи приучают, что Дальний Восток – это исконно китайская территория. Приведем дословно фразу из китайского учебника истории: «Дальний Восток и Сибирь по Томскую область включительно – временно утраченные китайские территории». Не каждый российский школьник знает, где находится Томская область, зато каждый китайский знает – там находится будущая китайско-российская граница.

Во-вторых, широко используются возможности безвизового туристического обмена между нашими странами. В Китай едут представители самых различных слоев населения российского Дальнего Востока. Путевка на один-три дня доступна любому – от студента до пенсионера. Количество туристов растет год от года. Но каждого россиянина, кто пересекает российско-китайскую границу, строго предупреждают: «Мы едем в чужую страну, со своими устоями, и к русским здесь, чем дальше, тем враждебнее относятся. Будьте осторожны!» Любого туриста могут ограбить или избить практически без повода. Нескольким российским гражданам поездки в КНР стоили жизни. То есть фактически россиян приучают к мысли о том, что китайцы сильнее,

⁶ Стратегические ориентиры внешнеэкономических связей России в условиях глобализации: сценарий до 2025 г. / под общ. ред. С.А. Ситаряна; Центр внешнеэкон. исслед. Ин-та междунар. экон. и пол. лит. исслед. М.: Наука, 2005. 312 с.

их нужно бояться и что главное – им нужно подчиняться. Это очень существенно – при захвате территории такое отношение способно сломить волю к сопротивлению.

В-третьих, большинство китайских туристов на Дальнем Востоке – взрослые мужчины в возрасте 35–50 лет. Почти не едут к нам женщины, дети и пожилые люди. Мужчины по природе – завоеватели. Они едут в Россию, чтобы присмотреться к территории. Вы не увидите их в краеведческих музеях. Зато они активно посещают казино и сауны. Не для них ли мы собираемся в 2009 г. открывать игорную зону в Приморском крае?

В-четвертых, руководство КНР в 2008 г. планирует отменить ограничение по рождаемости в северных провинциях, граничащих с Россией.

В-пятых, на Дальнем Востоке уже проживает 300 тыс. китайцев. По неофициальным данным, их число в 2–3 раза больше. Это столько же, сколько составил отток российского населения с Дальнего Востока за последние 10 лет.

А еще у Китая есть армия – самая многочисленная в мире. И мы продаем туда лучшее вооружение, которого не имеет наша армия.

Таковы те внешние факторы – экономические, политические, демографические, которые в настоящее время или в обозримом будущем способны оказать существенное влияние на развитие территориально-производственного комплекса Дальнего Востока.

Р.Г. ЛЕОНТЬЕВ, О.И. ДВОРКО

Предпосылки, факторы и задачи транспорта Дальнего Востока

Социально-экономическое развитие и жизнедеятельность Дальнего Востока РФ с его огромной территорией, на тысячи километров удаленной от крупных промышленных центров РФ, во многом определяется состоянием и эффективностью функционирования достаточно сложного регионального транспортного комплекса.

Предпосылки

На функционировании и развитии транспортного комплекса Дальнего Востока РФ сказываются следующие предпосылки, связанные с географическим положением региона и особенностями его экономики.

1. Значительное влияние транспорта вообще как инфраструктурной отрасли на эффективность деятельности других секторов и отраслей экономики. Транспорт, без преувеличения, является основным рычагом для регулирования темпов развития других отраслей экономики.

2. Высокая потребность экономики региона в межрегиональном обмене. Удаленность региона от основных производственных центров страны, недостаточное развитие отраслей экономики, обеспечивающих жизненные потребности населения, а также производство продукции, большая часть которой потребляется в других регионах, требуют значительного межрегионального и внутрирегионального обмена.

3. Высокая доля транспортных издержек в себестоимости продукции. Для территорий Дальнего Востока РФ доля транспортных издержек в ВВП превышает 20 %, а по РФ в среднем этот показатель составляет около 9 %.

4. Неконкурентоспособность продукции региона на внутреннем общероссийском рынке. Повышенные и не компенсируемые бюджетом затра-

ты на транспортировку готовой продукции, сырья и полуфабрикатов из (в) европейские районы РФ и страны СНГ (до 1992 г. являвшихся основными поставщиками и потребителями для дальневосточных и забайкальских производителей) обуславливают неконкурентоспособность региональной продукции на внутреннем российском рынке. Субъекты Федерации, входящие в состав региона, удалены от рынков сбыта, источников сырья и комплектующих производств на большие расстояния (от Восточной Сибири в среднем на 4,8 тыс. км, Западной Сибири – на 6,5 тыс. км, Урала – на 7,3 тыс. км, европейской части РФ – на 9,7 тыс. км). Средние расстояния межобластного обмена превышают 3,1 тыс. км, что на порядок выше, чем в европейской части РФ.

5. Близость региона к странам Азиатско-Тихоокеанского региона и Северо-Восточной Азии. Обширная территория Дальнего Востока РФ имеет выгодное транспортно-географическое положение, благоприятствующее развитию международного сотрудничества. Дальневосточный регион представляет собой естественный тихоокеанский фасад РФ, обеспечивая ей прямой контакт с государствами СВА и АТР. Большинство административных территорий региона имеет прямой выход к Тихому океану, что обеспечивает им удобные торговые связи со странами АТР и СВА.

6. Конкурентное преимущество перед другими регионами. Возможность выхода на внешние рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Северо-Восточной Азии обуславливает преимущество дальневосточных производителей по сравнению с их европейскими конкурентами.

7. Геополитическая особенность развития региональной экономики. Геополитической особенностью, связанной с удержанием Дальневосточного региона в составе РФ, является необходимость создания условий для развития его экономических связей с внутренним рынком РФ при максимальном использовании преимуществ международного разделения труда. Эту необходимость вызывают приграничное и приморское положение Дальнего Востока РФ, географически близкого к динамично развивающимся странам СВА, имеющим дефицит сырьевых ресурсов (особенно топливно-энергетических), и растущие объемы международных материальных потоков, формируемых в условиях глобализации экономики.

8. Сложные природно-климатические условия и рельеф местности, ограничивающие возможности заселения и освоения большей части территории округа, определяющие повышенные затраты на содержание и развитие социальной и производственной инфраструктуры административных территорий региона.

9. Необходимость преодоления практической недоступности разведанных природных ресурсов. Дальний Восток РФ относится к проблемным регионам ресурсного типа. Значительная часть разведанных природных ресурсов этого региона не может использоваться из-за практической невозможности осуществления эффективных хозяйственных операций:

снабжения энергией и доставки необходимых материалов и оборудования, добычи природных ресурсов, их транспортировки, переработки и реализации (т.е. создания эффективных логистических систем). В большей степени это касается полезных ископаемых, в меньшей – растительных и водных биоресурсов. В результате получается, что природные ресурсы в регионе вроде бы есть, но использовать их нельзя. А раз нельзя использовать, то с точки зрения экономики эти ресурсы не существуют! К такому парадоксу приводит наличие целого ряда взаимосвязанных видов недоступности природных ресурсов, располагаемых здесь в порядке возрастания их значимости:

- *энергетическая недоступность*. Горная промышленность, черная и цветная металлургия основываются на весьма энергоемких производствах, функционирование и развитие которых непосредственно связано либо со строительством и обеспечением работы различных местных электростанций (АЭС, ГЭС, ГРЭС и т.д.), либо с обеспечением транспортировкой энергии других районов по соответствующим коммуникациям (ЛЭП, нефте- и газопроводам и др.);

- *транспортная недоступность*. Эффективное изъятие природных ресурсов обеспечивается не только транспортировкой энергии, но и организацией материальных потоков. Например, если к известному месторождению не проложены подъездные пути, то практически невозможно обеспечить снабжение, промышленную горную выработку и транспортировку добытого сырья к местам потребления;

- *технологическая недоступность*. Как неприменимость перевозочных технологий, так и отсутствие эффективных технологий извлечения из горных пород разведанных запасов полезных ископаемых, естественно, приводят к невозможности их (ископаемых) практического использования в экономической сфере. Например, достаточно давно известное рассыпное золоторудное месторождение “Сухой лог”, за открытие которого группе дальневосточных специалистов в свое время была присуждена “Ленинская премия”, до сих пор не разрабатывается из-за мелкофракционности рудных проявлений этого драгоценного металла и их значительной территориальной разбросанности;

- *экологическая недоступность*. Если изъятие в какой-то местности (акватории) запасов какого-то природного ресурса приводит либо к невозможности в этой же местности (акватории) извлечения запасов какого-то другого ресурса (например, разработка месторождений нефти на сахалинском шельфе может привести к резкому сокращению запасов водных биоресурсов в морских акваториях, прилегающих к острову), либо к отсутствию возможностей восстановления окружающей природной среды в случае нанесения ей невосполнимого ущерба, либо к невозможности проживания населения в данной местности, то намеченные для изъятия запасы природных ресурсов с экологической точки зрения следует считать практически недоступными для экономических субъектов;

- *“рентная” недоступность*. Наличие богатых природных ресурсов еще не гарантирует высокий жизненный уровень населения региона, так как интересы дальневосточников не всегда совпадают с интересами федерального центра, по существу отражающего интересы населения западных районов страны. Неопределенность в праве владения, пользования и распоряжения природными ресурсами территориальных (краевых, областных) и районных администраций, изменение конъюнктуры в связи с расширением рынков сбыта создают новые условия в хозяйственной деятельности и природопользовании. Эти условия вкупе с острой нехваткой средств для регионального развития, массовым обнищанием населения, часто незаконным изъятием природных ресурсов, развитием браконьерства могут привести к возникновению новых экологических проблем и резкому обострению экологической ситуации в регионе;

- *экономическая недоступность*. В принципе, все перечисленные выше виды недоступности можно преодолеть. Так, применение традиционных и нетрадиционных бездорожных и потому дорогостоящих транспортных средств (вертолетов, гидравлических трубопроводов угля, дирижаблей, глассеров, экранолетов, АВП и т. д.) может исключить транспортную недоступность практически всех месторождений, ручной труд и дорогостоящие технологии (их технологическую недоступность). Включение в себестоимость добытого сырья компенсаций за утрату (недоступность) запасов других ресурсов, затрат на восстановление окружающей среды или на переселение людей, проживающих в экологически неблагоприятных районах, и оплаты соответствующим территориям связанной с природопользованием ренты может, в свою очередь, исключить экологическую и “рентную” недоступность каких-то природных ресурсов. Однако все это приведет к резкому удорожанию добытого сырья, потере его конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках, т.е. к экономической недоступности запасов соответствующих природных ресурсов.

10. Многообразие форм собственности хозяйствующих субъектов транспортного комплекса. По состоянию на 1 апреля 2003 г. хозяйственную деятельность в сфере транспортного комплекса Дальнего Востока РФ на основе лицензий осуществляли 17 618 субъектов различных форм собственности: 16 831 (95,5 %) – на автомобильном транспорте, 177 (1,0 %) – в дорожном хозяйстве, 184 (1,04 %) – на речном транспорте, 357 (2,0 %) – на морском транспорте, 84 (0,5 %) – на воздушном транспорте, 1360 (7,7 %) – на промышленном железнодорожном транспорте. Все предприятия (кроме ОАО «Золотое звено») железнодорожного транспорта региона находились в федеральной государственной собственности. На других видах транспорта в государственной собственности находились 6,2 % предприятий (3,6 % – государственные предприятия субъектов РФ), в корпоративной частной собственности – 16,2 %, индивидуальные предприниматели составляли 65,0 %.

Основные факторы

Условия функционирования и развития транспортного комплекса Дальнего Востока РФ определяются существованием нескольких основных факторов.

1. Транспорт региона – важнейшая отрасль специализации его экономики. Транспорт играет исключительную роль в развитии Дальнего Востока РФ ввиду географического положения и особого уклада территориальной организации производства, которая почти во всех отраслях тесно связана с транспортом. Доля транспортных услуг в ВВП региона более чем в 2 раза превышает общероссийский уровень. В сфере транспорта и обслуживающих его отраслей занято более 11 % населения региона. От технического состояния развития регионального транспортного комплекса, его экономических показателей в значительной мере зависит социально-экономическая ситуация на Дальнем Востоке РФ, и поэтому его следует рассматривать как одну из важнейших отраслей специализации экономики региона.

2. Особая важность для региона положительной динамики перевозок. Одним из показателей фактического состояния общеэкономической конъюнктуры региона является динамика перевозочного процесса. Для Дальнего Востока РФ это особенно характерно, так как доля транспортных издержек во внутреннем валовом продукте региона превышает 20 %, а в районах Севера – 60 %, тогда как в среднем по РФ этот показатель не превышает 10 %.

3. Приспособленность транспорта региона к международным перевозкам. По сравнению со средней частью РФ транспортные коммуникации Дальнего Востока РФ более приспособлены к осуществлению международных перевозок, что позволяет вполне надежно выполнять внешнеторговый товарообмен РФ с другими странами.

4. Повышение роли дальневосточных морских портов. В связи с отходом большинства западных морских портов и пароходств бывшего СССР к другим государствам значение дальневосточных портов и пароходств для переработки и перевозки экспортно-импортных грузов РФ многократно возросло.

5. Возможность освоения рынка международных транзитных перевозок. Железные дороги с незамерзающими дальневосточными портами РФ органично вписываются в рамки концепции организации международных транспортных коридоров (МТК). Поэтому транспорт Дальнего Востока РФ создает хорошие возможности для осуществления мировых транзитных перевозок по проходящим через регион МТК.

6. Формирование транспортом региона значительных валютных доходов. Транспорт Дальнего Востока РФ, обслуживающий международные перевозки, является важным источником роста национального дохода страны, ее валютных ресурсов.

7. Необходимость использования средств от повышенной транспортной ренты по МТК на модернизацию соответствующих транспортных объектов. Административные территории (субъекты Федерации) Дальнего Востока РФ, входящие в зоны формирования МТК, должны обладать повышенной транспортной рентой, доходы от которой частично могут быть направлены на модернизацию российских транспортных объектов МТК на уровне мировых стандартов.

Стратегические задачи

Указанные выше предпосылки и основные факторы определяют следующие стратегические задачи функционирования и развития транспортного комплекса Дальнего Востока РФ.

1) **создание условий для эффективного функционирования в регионе МТК** («Европа-Азия» и др.). Эта задача поставлена на первое место не по значимости, а по срочности. Если в ближайшее время для эффективного функционирования проходящих по региону МТК не будут приняты самые серьезные меры, основные грузопотоки будут «перехвачены» КНР и другими странами, и Дальний Восток РФ (как значительная часть естественного моста между Европой и Азией) не сможет в полной мере реализовать выгоды своего географического положения. Более того, РФ в целом может потерять преимущества своего геополитического положения;

2) **активное участие в освоении природных ресурсов**, предназначенных для внутреннего потребления и экспорта;

3) **предоставление региональной экономике удобных путей для выхода на мировые рынки**, и прежде всего на рынки АТР и СВА;

4) **создание условий для становления в регионе интегрированной экономики**, которая обеспечивает комфортную среду обитания человека, высокий уровень жизни населения всех административных территорий Дальнего Востока РФ. Модернизация региональных транспортных систем должна учитывать специфику прогнозируемого социально-экономического развития этих территорий, неоднородность их экономического потенциала и производственной структуры;

5) **формирование в РФ единого транспортного пространства**, являющегося основой развития в стране межрегиональных интеграционных связей;

6) **формирование всесезонной опорной транспортной сети** без разрывов и «узких мест», которая должна обеспечить благоприятные условия для развития экономики и социальной сферы, снижение транспортных издержек, интеграции Дальнего Востока РФ в единое экономическое пространство страны.

Основные производственные задачи

Основные производственные задачи транспортного комплекса Дальнего Востока РФ связаны с эффективным выполнением следующих видов транспортной работы: 1) внутренних городских и пригородных пассажирских перевозок в пределах городов и прилегающих к ним районов каждой административной территории региона; 2) внутренних перевозок в пределах каждой административной территории региона; 3) внутренних перевозок межтерриториального обмена в пределах региона; 4) внутренних перевозок межрегионального обмена (в пределах страны); 5) экспортных перевозок из административных территорий региона; 6) экспортных транзитных перевозок из других российских регионов; 7) перевозок импортных товаров в административные территории региона; 8) транзитных перевозок импортных товаров в другие российские регионы; 9) транзитных перевозок зарубежных грузов в другие страны (экспорта транспортных услуг).

Основные проблемы

Многие проблемы транспортного комплекса Дальнего Востока РФ характерны для всего транспортного комплекса страны. Некоторые из этих проблем имеют истоки в социалистической экономике, а многие возникли уже в период реформ. Большинство проблем связано с переходом к рыночным отношениям:

а) *относительно слабое развитие транспортной сети.* Дальний Восток РФ по сравнению с другими регионами страны имеет слабое развитие транспортной сети. Это приводит к некоторой двойственности определения эффективности его функционирования в настоящем и будущем. С одной стороны, транспортный комплекс региона на сегодняшний день в целом удовлетворяет потребности экономики, с другой – по ряду существенных позиций не отвечает современным условиям и требованиям на перспективу. Это является одной из важных причин, сдерживающих развитие региональной экономики;

б) *низкая эффективность воплощения общей национальной транспортной стратегии.* За последние годы региональная транспортная политика страны формировалась в соответствии с целевыми федеральными и отраслевыми программами, которые не увязаны друг с другом и ориентированы только на федеральный бюджет. Это изначально делало их выполнение крайне затруднительным. При этом необходимо отметить, что ни одна федеральная целевая программа в РФ не была выполнена целиком. В результате это ведет и, можно сказать, привело к увеличению диспропорций в развитии

транспортного комплекса РФ, ослаблению государственного регулирования и поддержки со стороны государства интересов транспортной отрасли в целом;

в) **неэффективное воспроизводство производственного потенциала транспортного комплекса.** Это не позволяет обеспечивать своевременное обновление основных фондов всех видов транспорта. В результате продолжается процесс увеличения уровня износа основных фондов;

г) **неэффективная межотраслевая и межрегиональная координация** процессов развития транспортной инфраструктуры и осуществления мультимодальных (смешанных) грузовых перевозок;

д) **использование неэффективных способов и технологий перевалки,** перегрузки накопления, перемещения, распределения и обеспечения сохранности грузов. Так, интермодальные перевозки, широко распространенные в развитых странах мира, пока с трудом приживаются на российском рынке. Имеются большие трудности с размещением заказов на разработку современных видов технологического оборудования, терминальной техники, тары и упаковки;

е) **старение и износ транспортной техники.** Износ основных фондов транспорта Дальнего Востока РФ достигает величины, когда требуются большие капитальные затраты на их воспроизводство. Особенно это ощутимо по подвижному составу. Возраст морских судов, перегрузочной техники в портах, автомобильного парка, парка локомотивов и вагонов, как важнейший показатель технического состояния, выше нормативного. Это существенно сказывается на конкурентоспособности транспортных предприятий на внешнем рынке, на безопасности и качестве перевозок. К этим тенденциям в последние годы добавились следующие:

- уменьшение использования пропускной и перерабатывающей способности элементов транспортной системы при общем ухудшении их технического состояния и увеличении износа, в частности значительном старении подвижного состава;

- сокращение собственных финансовых возможностей для технического развития и переоснащения;

- затруднения в поиске иностранных и отечественных инвесторов;

ж) **высокие транспортные тарифы.** Влияние повышенной нагрузки транспортных тарифов имеет два негативных вектора, направленных на население округа и местных производителей:

- **высокие пассажирские тарифы лишают жителей Дальнего Востока РФ трудовой мобильности,** существенно ограничивают свободу выбора мест летнего отдыха, препятствуют свободному определению места получения высшего образования, снижают общую комфортность проживания в данном округе. В Корякском автономном округе стоимость проезда из северных поселков до г. Петропавловск-Комчатский авиационным транспортом составляет 28 тыс. рублей на человека;

- *высокие тарифы на грузовые перевозки снижают конкурентоспособность товаров, производимых на Дальнем Востоке РФ*, на рынках западных районов РФ и АТР. Транспортные грузовые тарифы также увеличивают финансовую нагрузку для населения, поскольку стоимость продукции, ввозимой из отдаленных регионов страны, стран СВА, а также произведенной в округе с использованием привезенных ранее комплектующих и материалов, включает существенную транспортную составляющую. В конечной цене отдельных товаров на Дальнем Востоке РФ транспортная составляющая доходит до 70 %, а в некоторых регионах (Корякский автономный округ) – до 300 %. Тогда как в среднем по РФ она не превышает 25 %. Тем самым рынок сбыта для местных производителей искусственно локализован, и продолжается его сужение, связанное с повышением грузовых тарифов.

Думать и говорить о развитии транспортного комплекса Дальнего Востока РФ без решения этих проблем, имеющих фундаментальный характер, бесперспективно.

Перевозочная деятельность

За последние два десятилетия для перевозочной деятельности транспортного комплекса Дальнего Востока РФ были характерны следующие тенденции и трансформации.

1. Резкое сокращение объемов перевозок в «постсоветский» период прошлого столетия. Если до 1990 г. транспортная система Дальнего Востока РФ характеризовалась большим дефицитом мощностей, то к 2000 г. она работала менее чем вполсилы. Сокращение объемов транспортной работы на всех видах транспорта до 1998 г. иллюстрировало продолжение общего кризиса экономики региона. За 1995-1998 гг. общие отправки грузов по указанным видам транспорта Дальнего Востока РФ снизились почти в 2,6 раза.

2. Начало возрастания объемов перевозок в первые годы 21 века. В 2001–2002 гг. на Дальнем Востоке РФ отмечалась тенденция увеличения объемов транспортной работы всех видов транспорта. В январе-декабре 2001 г., в сравнении с соответствующим периодом 2000 г., перевозки грузов возросли на 12,7 %, грузооборот увеличился на 11,2 %, пассажирооборот – на 2,5 %. По итогам 2002 г. значения названных показателей увеличились соответственно на 4,9 %, 5,5 % и 2,0 %.

В 2002 г. всеми видами транспорта Дальнего Востока РФ перевезено 90,84 млн. тонн грузов, грузооборот составил 172,66 млрд. ткм, пассажирооборот – 16,36 млрд. пкм, общий объем услуг транспорта за год оценивался в 77 млрд. рублей. В общем объеме перевозок грузов наибольшая доля (53 %) приходилась на железнодорожный транспорт, 12,9 % – перевозилось

морским транспортом, 23,9 % – автомобильным. За 2002 г. транспортным комплексом региона принято и отправлено 48,8 млн. тонн внешнеторговых грузов, 85,1% экспортных и 45 % импортных грузовых перевозок выполнено морским транспортом, 12,5 % и 45 % – железнодорожным (соответственно), автомобильным – 0,6 % и 8,0 %, речным – 2 %.

Увеличение объемов перевозок грузов в 2001–2002 гг. отмечено в Республике Саха (Якутия), Хабаровском крае, Амурской, Камчатской, Сахалинской областях, Корякском и Чукотском автономных округах. В указанные годы наращивали грузоперевозки железнодорожный, воздушный, морской, автомобильный виды транспорта.

3. Рост транзитной составляющей перевозок. Транспорт, например Приморского края, в меньшей степени загружен каботажными и внутрикраевыми перевозками и в большей степени переориентирован на транзитные функции, доля которых продолжает расти. Взаимосвязь транспорта и отраслей экономики края теряется. Его экономическая функция катализатора развития экономики территории не находит реализации.

4. Рост конкуренции на рынке транспортных услуг. Конкуренция среди транспортных предприятий стала фактом. Она достаточно ощутима на всех видах транспорта, кроме железнодорожного. В стране сложился рынок грузоотправителей. Среди судоходных компаний конкуренция существует, но между национальными и иностранными перевозчиками, причем в пользу последних. Между отечественными судоходными компаниями конкуренция практически отсутствует. Это обусловлено тем, что ДВМП и ПМП специализированы по разным родам грузов и участвуют в различных сферах фрахтового рынка. Малые судоходные компании Дальнего Востока РФ слабо конкурируют с традиционными пароходствами. Острая конкурентная борьба происходит среди стивидорных компаний. Традиционные порты конкурируют между собой, и это происходит на фоне общей конкуренции их с нетранспортными предприятиями, ведущими перегрузочную деятельность. Коммерческие структуры перевозят около 30 % грузов. Высокая конкуренция в сфере портовой деятельности обусловлена недостаточной грузовой базой, отсутствием специализации портовых терминалов.

Достаточно острая конкуренция сложилась на автомобильном транспорте. Особенно между АТП общего пользования, ведомственным автотранспортом и коммерческими перевозчиками. Сильна конкуренция среди автомобильных пограничных пунктов пропуска, что идет на пользу китайской стороне. Возрастает конкуренция между отечественными автомобильными перевозчиками и китайскими на чужой территории. При этом китайская сторона проводит целенаправленную транспортную политику в интересах государства и своих перевозчиков, которая отсутствует у российской стороны. Чувствуется разобщенность приморских автомобильных перевозчиков и слабое государственное участие.

Острая конкуренция происходит на международном рынке транспортных услуг. Транссибирский маршрут пока уступает в конкуренции с морскими перевозками при доставке контейнеров из СВА в Европу.

5. Рост внутренних транспортных тарифов. Рост тарифов на железнодорожном транспорте превысил рост цен на основные товары. Это негативно сказалось на социально-экономическом положении удаленных территорий, которые в большой степени зависят от транспортной составляющей и завоза товаров, не производящихся на этой территории. Изменения транспортных схем перевозок грузов привели к еще большему сокращению перевозок по Транссибирской магистрали, образованию значительных резервов транспортных мощностей, снижению интенсивности грузопотока, происходящего на 1 км пути. Тарифная политика на железнодорожном транспорте по отношению к внутренним перевозкам грузов на Дальний Восток РФ остается неблагоприятной.

6. Структурные изменения в направлениях перевозок. Подавляющая доля в структуре перевозок принадлежит экспорту – 92 %. Объем импорта и каботаж в физическом измерении резко снизился. Импорт стал занимать 2,7 % (уменьшение в 6 раз), а каботаж – 5,2 % (сократился в 6,9 раз). Хотя в стоимостном выражении импорт в 2001 г. составил 32,6 %. При этом стоимость тонны экспортируемых товаров из Приморского края в 16 раз ниже, чем стоимость тонны импорта. В то же время в Японии стоимость тонны экспорта выше стоимости тонны импорта в 12 раз, в Республике Корея это соотношение равно 3. Международный транзит контейнеров в общем грузопотоке на железных дорогах края по-прежнему составляет малую долю – 4–5 %. В перевозках усиливается роль коммерческих структур. Особенно это ощущается в портовой деятельности и в перевозках автомобильным транспортом. Транспорт общего пользования теряет свои позиции и вообще приобретает формальный характер, определяющийся только по принадлежности к системе Минтранса России.

7. Изменения в транспортных схемах доставки грузов. В процессе перехода экономики к рыночным отношениям произошли значительные изменения в транспортных схемах доставки грузов. Торговые отношения и хозяйственные связи регионов Дальнего Востока РФ переориентировались на страны Тихоокеанского бассейна. Среднее расстояние перевозок грузов за десятилетие увеличилось в 1,58 раз, а пассажиров – в 1,07 раза. Дальность пробега автомобилей транспорта общего пользования увеличилась за десятилетие на 77 %, хотя в 2001 г. общий пробег автомобилей сократился на 12,3 %.

Автомобильный транспорт общего пользования южной зоны Дальнего Востока РФ (Приморья и Приамурья) играет все более важную роль в дальнотранспортных, внутрикраевых и межрегиональных перевозках. Во многих транспортных схемах автомобилисты становятся конкурентами железнодорожному транспорту. Экономически обоснованная дальность перевозок ав-

томобильного транспорта постоянно увеличивается, что соответствует общемировой тенденции.

Дальность морских перевозок выросла на 60 %, что говорит о переключении морского флота с каботажных перевозок на международные иностранные перевозки и перевозки грузов иностранных фрахтователей. Среднее расстояние перевозок железнодорожным транспортом снизилось на 1,5 % (часть перевозок переключилась с центральных районов страны на сибирские регионы). Каналы распределения практически освободились от нерациональных перевозок. В плановой экономике это было важной народно-хозяйственной проблемой. Переход на более глубокую обработку сырья, поставляемого на экспорт, развитие производств в регионах Дальнего Востока РФ, процессы замещения импортных товаров отечественными усилят тенденции в изменении грузопотоков.

8. Осуществление нерациональных перевозок импорта из-за несовершенства государственной таможенной политики. Из-за существующих сегодня сложных и дорогостоящих таможенных процедур на дальневосточных границах РФ весьма существенная часть импорта из Японии и других стран Восточной Азии доставляется в РФ (в частности, в ее восточные территории) не короткими маршрутами, через российские дальневосточные порты, а извилистым морским путем через Финляндию, где таможенные процедуры на границе являются более выгодными. В итоге существует абсурдное явление: доставка товаров из Японии через приближенные к ней российские порты неконкурентоспособна, в то время как «финский транзит» обеспечивает доступность цен на товары, перевезенные сначала морским транспортом в Финляндию, а затем железной дорогой через всю территорию РФ.

9. Возникновение объективных причин снижения внутренних российских перевозок грузов. На снижение этих перевозок непосредственное влияние оказали следующие объективные причины: а) в большой степени на сокращении перевозок сказалось значительное снижение производства продукции во многих отраслях экономики страны; б) рыночные преобразования в стране привели к сокращению транспортной работы – ликвидированы нерациональные перевозки, товарные рынки на Дальнем Востоке РФ значительно поменяли географию и маршруты перевозок, произошла оптимизация маршрутов.

10. Существующий и перспективный рост объемов международных (мультимодальных) перевозок транспортом региона. Объемы перевалки грузов через морские порты РФ в 2006 г. по сравнению с 2000 г. выросли в 2,3 раза. В 2019 г. прогнозируется обработка в этих портах более 540 млн. тонн грузов. Объемы перевалки грузов через железнодорожные припортовые станции РФ в 2006 г. по сравнению с 2000 г. выросли почти в 2 раза. В 2010 г. прогнозируется обработать на этих станциях более 230 млн. тонн грузов.

11. Переключение регионального транспорта на международный транзит (экспорт транспортных услуг). При сокращении перевозок

в РФ, которое произошло за время экономических реформ, отечественный транспорт все же перевозил грузов на единицу ВВП значительно больше, чем в других странах. Однако, с одной стороны, переход к рынку требовал оптимизации транспортного процесса и размещения производительных сил, что должно привести к относительному сокращению транспортной работы, с другой – намечаемый рост отечественной экономики не смог обеспечить адекватного роста объемов перевозок. Поэтому при поиске грузов для перевозок следовало опираться не столько на отечественное производство, сколько на зарубежную грузовую базу, т.е. на участие в международном транзите, или на экспорт транспортных услуг. Более того, продажа транспортных услуг за рубеж, предоставление отечественной транспортной инфраструктуры иностранным грузоотправителям является самой эффективной формой экспорта.

Транспортные коммуникации Дальнего Востока РФ хорошо приспособлены к осуществлению международных перевозок, что позволяет вполне надежно выполнять товарообмен РФ с другими странами. Существующий транспортный комплекс региона дает возможность для освоения рынка международных транзитных перевозок. Железные дороги с незамерзающими дальневосточными портами РФ органично вписываются в рамки концепции организации МТК. Поэтому транспорт Дальнего Востока РФ создает хорошие возможности для осуществления мировых транзитных перевозок по проходящим через регион МТК. При этом транспортные организации российских дальневосточных территорий могут участвовать в освоении транзитных грузопотоков, возникающих на следующих рынках:

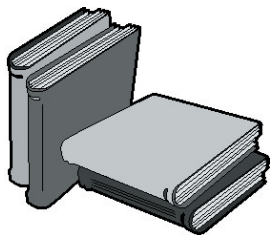
- *страны СВА (зоны «Японское море») и США.* Международная активность китайских провинций Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин и района Внутренняя Монголия, составляющих Северо-Восточный Китай, а также Монголии порождает довольно мощные потоки экспортно-импортных грузов, в освоении транзита которых безусловно могут активно участвовать российские транспортные организации. Весьма выгодное географическое положение нескольких железнодорожных переходов (Суйфэнхэ-Гродеково, Туманган-Хасан и др.) создает ситуацию, при которой клиентуре выгодны перевозки за счет оптимизации всей схемы внешнеторговых транспортных связей Северо-Восточного Китая и Монголии с Японией, США и другими странами Северо-Восточной Азии и АТР;

- *страны АТР.* Аналитики предсказывают, что в 21 веке АТР станет новым центром мировой экономики и научно-технического прогресса. Рынок транспортных услуг здесь очень перспективен. В настоящее время в странах АТР выпускается продукция, для перевозки которой требуется, по оценкам специалистов, до 3 млн. 20- и 40-футовых контейнеров в год;

- *страны Европы и АТР.* В настоящее время 60 % населения мира проживает в Азии и около 40 % промышленной продукции производится в Японии и странах Европы. При наличии большого количества дешевой рабочей силы

в странах Тихоокеанского бассейна, Центральной Азии и КНР наблюдается тенденция интенсивного притока сюда инвестиций и, как следствие, ожидается значительное увеличение экспорта из этих стран. Даже по пессимистическому прогнозу, ожидается трехкратный рост объема перевозок между Европой и АТР на долгосрочную перспективу, по оптимистическому прогнозу он может быть значительно выше. В сегодняшних реалиях для дальневосточных транспортных компаний более перспективными являются усилия по освоению рынка транзитных перевозок между странами АТР и Европы.

12. Неисчезающая необходимость осуществления «северного завоза». Особой проблемой для всех территорий Дальнего Востока РФ (в большей или меньшей степени) являются весьма значительные затраты на обеспечение северного сезонного завоза грузов. Так называемый «северный завоз» – это доставка грузов на территорию Крайнего Севера РФ и приравненных к нему регионов – идет с мая по сентябрь. За это время необходимо снабдить отдаленные регионы всем необходимым для проживания на год. По данным 2004 г., федеральный бюджет на осуществление северного завоза выделял ежегодно почти 10 млрд. рублей.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Тяпухин, А. П. Проектирование товаропроводящих систем на основе логистики : учеб. пособие / А.П. Тяпухин, А.И. Голощапова, Е.Н. Лындина. – М.: Финансы и статистика, 2007. – 240 с.: ил.

Представлена авторская концепция проектирования распределительных, концентрационных и концентрационно-распределительных товаропроводящих систем. Приведены примеры, позволяющие раскрыть сущность и содержание проектирования товаропроводящих систем, на основе логистического подхода.

Для студентов высших и средних учебных заведений, обучающихся по специальности «Коммерция», менеджеров коммерческих служб торговых и промышленных предприятий, преподавателей и слушателей системы подготовки и переподготовки кадров в области коммерции.

Ю.В. КОВАЛЕНКО

«Болевые точки» дальневосточного транзита

Глобализация экономики и развитие внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиска новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов, особенно в такой сфере, как транзитные перевозки, которые по своей экономической эффективности можно сравнить разве что с неиссякаемой нефтяной скважиной. Огромное значение для экономики России имеет дальневосточный транзит, который осуществляется по Транссибирскому международному транзитному коридору, участниками которого являются Дальневосточная железная дорога и морские порты Восточный, Находка, Владивосток, Посыет, Ванино.

В настоящее время по Транссибу, даже при ограниченных перерабатывающих способностях пограничных железнодорожных станций и терминальных комплексов в морских портах, можно перевозить транзитом не менее 300 тыс. контейнеров ДФЭ* в год. Минтранс РФ, ОАО «РЖД» к 2010 г. планируют перевозить до 750–800 тыс., а далее увеличить объемы транзита до 1 млн контейнеров ДФЭ в год. Эти цифры свидетельствуют о том, какой колоссальный потенциал есть у дальневосточного транзита.

Однако в 2006 г. по Транссибу было перевезено лишь 40 тыс. контейнеров, что в 7 раз меньше возможного. Многие ученые и специалисты не раз обращались к проблемам дальневосточного транзита. В их работах достаточно подробно вскрывались все имеющиеся недостатки, давались рекомендации, как исправить ситуацию, что надо и кому конкретно делать. Но от разговоров пора переходить к делу.

В настоящий момент серьезную конкуренцию нам составили Китай и Казахстан, которые совместными усилиями возрождают так называемый «Великий шелковый путь», по которому наши соседи пустили большую часть транзита стран АТР в обход России. Естественно, их действия подрывают монополию нашей страны в таком важном с экономической и политической точек зрения вопросе, как эффективность транзитных перевозок. Поэтому необходимо в срочном режиме решать вопросы загрузки Транссиба, выявив

* ДФЭ – условное обозначение двадцатифутового контейнерного эквивалента.

для этого те «болевые точки», которые стали тормозом в развитии столь эффективного сектора транспортных услуг.

Анализ показал, что проблема развития транзитных перевозок, их конкурентоспособность имеют комплексный характер и включают ряд архиважных на данный момент вопросов, от решения которых, на наш взгляд, зависит не только экономика региона и страны, но и престиж России на международной арене. Какие же это «болевые точки», и что предпринимается для их ликвидации?

1. Несовершенство правовой базы, в частности таможенного законодательства. Вследствие применения разного транспортного права при перевозках в сообщении со странами Европы не было возможности на железнодорожном транспорте оформить единый перевозочный документ. В соответствии с достигнутыми договоренностями в рамках деятельности рабочей группы ОАО «РЖД» была утверждена единая унифицированная накладная, испытательным полигоном которой стала российская часть Второго панъевропейского коридора. Более широкое внедрение на территории России унифицированная накладная получит после успешного испытания, обучения персонала и отработки соответствующей технологии. По всем прогнозам, наиболее перспективным вариантом использования единой накладной в ближайшее время станет перевозка запасных частей и комплектующих компании «Фольксваген» на автосборочный завод в Калуге. А следующим шагом будет распространение действия унифицированной накладной на китайские железные дороги, что позволит осуществлять перевозки грузов между КНР и странами Евросоюза по одному перевозочному документу.

2. Недостаточно развитая транспортная инфраструктура. Следует отметить, что Минтранс РФ, ОАО «РЖД» в последнее время уделяют все большее внимание совершенствованию железнодорожной припортовой и пограничной инфраструктуры, а также портовых и терминальных мощностей, развитию общей сети железных дорог и увеличению парка подвижного состава. Так, на период 2008–2010 гг. ОАО «РЖД» в своей инвестиционной программе предусмотрело беспрецедентные по объемам инвестиции в развитие станций Забайкальск, Находка–Восточная, Гродеково. Продолжая развивать это направление деятельности, в сентябре 2007 г. Минтранс РФ и Министерство железных дорог Китая подписали протокол, предусматривающий совместное развитие пограничных станций Забайкальск–Маньчжурия, Гродеково–Суйфэнхэ и переходов для пропуска в 2010 г. до 1 млн. контейнеров ДФЭ.

3. Отсутствие единой стратегии развития транспортной отрасли. Четкой концепции развития транспортной инфраструктуры, значения транспорта для роста экономики страны, особенно такого удаленного региона, как Дальний Восток, его участия в деле обеспечения обороноспособности страны у государства пока нет. Все вышесказанное говорит о том, что у государства должен быть стратегический подход к развитию не только транзитных перевозок, но и всей отрасли.

Министерство промышленности и энергетики РФ, Министерство транспорта России совместно с ОАО «РЖД», частными компаниями-операторами, вагоностроительными заводами разработали и приняли «Стратегию развития транспортного машиностроения до 2015 г.», которой предусмотрено увеличение выпуска железнодорожного подвижного состава, особенно для перевозки контейнерных грузов, а также повышение качественных эксплуатационных характеристик выпускаемых вагонов. Всего до 2015 г. российскими компаниями планируется приобрести более 340 тыс. грузовых вагонов. Это как бы первое направление общей стратегии. Второе направление – разработка и одобрение Правительством РФ «Стратегии развития железнодорожного транспорта в России до 2030 г.». Данный базовый документ, определяющий перспективы работы и развития российских железных дорог, предусматривает обеспечение скорости транзитных контейнерных перевозок до 1000 км в сутки. Планируется разделение движения на направления тяжеловесных и скоростных поездов, а также внедрение новых типов подвижного состава и локомотивов.

Согласно принятой стратегии, помимо уже известных транзитных направлений, планируется развивать новые коридоры, в том числе для перевозки по России контейнеров из северо-западных провинций Китая в Европу и на восточное побережье США и Канады. Ведется работа по развитию и модернизации железнодорожных линий на всех направлениях, в самое ближайшее время российская транспортная система с технической стороны будет готова к перевозкам одного и более миллионов ДФЭ в год.

4. Несовершенство тарифной политики. Как известно, меры государственной поддержки реализуются посредством тарифного и нетарифного регулирования. В части нетарифного регулирования требуется оптимизировать таможенные процедуры, осуществляемые при перевозках товаров через порты и погранпереходы Дальнего Востока в страны Западной и Центральной Европы через территорию России совместными усилиями Федеральной таможенной службы и Министерства транспорта РФ.

Большую роль в привлечении дополнительных объемов перевозимых грузов играют уровень и стабильность провозных ставок. Следует отметить, что установление тарифов на транзитные перевозки грузов в международном сообщении осуществляется согласно тарифной политике, проводимой странами СНГ. В целях стимулирования транзитных перевозок по российским железным дорогам с участием Транссиба в 2007 г. Минтранс РФ совместно с ОАО «РЖД» и компаниями-операторами, имеющими приватный парк контейнеров и вагонов, были установлены тарифные преференции для владельцев собственного подвижного состава и контейнерного парка. Эти преференции направлены на привлечение новых инвестиций в российский подвижной состав, увеличение объемов перевозок контейнеров по Транссибирской магистрали.

Кроме того, в целях привлечения дополнительных грузопотоков Минтранс РФ принял решение расширить сферу применения тарифов, установленных для контейнерного поезда «Монгольский вектор» при перевозках из стран Западной Европы и Республики Беларусь в Китай, а также в обратном направлении. По всей видимости, данная реструктуризация тарифов в ближайшей перспективе дойдет и до Дальневосточного федерального округа.

5. Непредсказуемость и повышенный уровень риска для зарубежных предпринимателей. Приходится констатировать, что при выборе схемы транзита иностранные грузовладельцы часто указывают на систематическую смену провозных и таможенных тарифов. Нестабильность российской не только тарифной, но и законотворческой политики отпугивает зарубежный бизнес. Как показывает опыт, в процессе переговоров с зарубежными компаниями основным является вопрос даже не о цене, а о том, как долго, на какой срок можно планировать поставки. Ответ российской стороны при этом чаще всего неопределен. Последняя из всех перечисленных «болевых точек» не только транзита, но и всей внешнеэкономической деятельности на субъективный взгляд автора – самая сложная. А если к этому присовокупить опасения иностранного предпринимателя за сохранность груза и личную безопасность, то картина ведения бизнеса в России сложится не самая радостная. Об этом говорит мировой рейтинг страны по риску иностранных инвестиций – одно из последних мест. Более того, если даже смотреть оптимистично, то план лечения «болевых точек», намеченный Правительством РФ, Минтрансом и ОАО «РЖД», далек от 100%-ного исполнения. Почему?

Во-первых, в стране ожидается смена правительства. Во-вторых, менталитет российских менеджеров всех рангов далек от менталитета менеджеров капиталистических стран, которые всегда и все планируют и просчитывают, стараясь учесть все негативные факторы, отвечая за свои действия. В-третьих, российские предприниматели и госслужащие недостаточно патриотичны, в отличие от наших соседей – японцев, корейцев, китайцев и др.

Страна, богатейшая в мире по запасам полезных ископаемых, имеющая достаточно развитую промышленность, науку и человеческий ресурс, пока не может создать конкурентоспособные условия для транзитных перевозок. Пример иного подхода – Китай с «Великим шелковым путем» и Япония, где нет полезных ископаемых, но при этом страна является одним из основных транзитных грузовладельцев в мире.

Из всех факторов, влияющих на повышение конкурентоспособности российского транзита, решающими являются **обеспеченное** стратегическое планирование и **человеческий** фактор (кто и как будет претворять планы). Чтобы наиболее эффективно задействовать эти факторы, потребуются огромные усилия со стороны всех участников перевозочного процесса, а также серьезная поддержка государства. Только при этом условии можно будет реализовать конкурентные преимущества российской экономики, и в частности дальневосточного транзита.

В.А. ОСТАНИН

Приморская энергетика: потенциал и пути реформирования

Есть все основания согласиться с выводами специалистов о том, что первая половина 21 в. будет характеризоваться как период научно-технической, общесистемной реорганизации. Это предопределено, как нам представляется, уже ставшим действительностью моментом перехода от индустриального к постиндустриальному способу производства. Этот переход с его стартовыми условиями для России в соотношении с экономической мощностью развитых стран, политическим влиянием государств в продавливании своих национальных интересов в конечном счете предопределит и конкурентоспособность национальной российской экономики, ее товаров и услуг на мировых рынках. Тенденция мирового развития такова, что все более выпукло будут проявляться противоречия между странами, которые в настоящее время следует отнести к странам с развитой экономикой, странами авангардными и отстающими в сфере экономики, технологий, науки. Обострение противостояния между ними может порождать тенденции разрушения весьма хрупкого равновесия в масштабах мировой цивилизации.

Все более широкие возможности, которые открываются перед развитыми странами благодаря более ускоренному и успешному развитию науки и ее технологическому освоению, будут неизменно наращивать отрыв от стран, отставших в научно-технологическом освоении. Такой сценарий вероятен и при том условии, что развивающиеся страны в соответствии с моделью Р. Соллоу будут наращивать объемы выпуска и приобщаться к достижениям передовой науки и технологий. Следовательно, можно согласиться с некоторыми пессимистически настроенными учеными в том, что страны, вписывающиеся в концепцию догоняющего развития, тем не менее будут находиться на периферии научно-технического прогресса¹.

Несомненно, проблема инновационного развития заключается в выборе стратегии. Стремится ли Россия сохранить статус передовой научно-технической державы, порождающей новые технологические знания и инновации,

¹ Кузык Б.Н. Россия и мир в 21 в. М.: Ин-т экономических стратегий, 2005; Яковец Ю.В. Экономические инновации 21 века. М.: Экономика, 2004.

или она согласна на роль страны заимствующей экономики и импортируемых инноваций?

Для того чтобы импортная инновация, реализуемая, как правило, через ввоз оборудования, компенсировала негативный для экономики эффект импорта, ее удельная эффективность должна в 2–3 раза превышать соответствующие отечественные технологии. Такой эффективности от импорта инновационных продуктов в настоящее время не отмечено. Следовательно, то, что в 60–70-х гг. было абсолютным благом для Японии, в приложении к России – путь к научно-техническому застою и технологическому прозябанию. Поэтому перед Россией возникает альтернатива: выбрать вариант инерционно-рыночной ориентации, полагаясь на сомнительные схемы и концепции *laissez faire*, или осуществить инновационный прорыв при активной государственной поддержке.

Однако, выбирая второе стратегическое направление развития, Россия не может не принимать в расчет необходимость решения проблемы, связанной с изысканиями энергетических ресурсов уже в самом ближайшем будущем. Эта проблема со всей своей сложностью, в частности, стоит и перед Приморским краем, который совсем недавно обходился энергетическими источниками, достаточными для удовлетворения текущих потребностей.

Учитывая изложенное, у нас нет полной уверенности в том, что социально-экономическое развитие Приморского края в новых условиях будет направлено на возрождение строительной индустрии, судостроения, добычи и углубленной переработки горнорудных продуктов. Если ориентироваться на данные социально-экономической статистики, можно отметить рост валового регионального продукта в 2006 г. – 108,2 % – а к уровню 2005 г. рост ВРП в 2005 г. составил 106,9 % к уровню 2004 г. в сопоставимых оценках. Однако в 2006 г. индекс промышленного производства предприятий Приморского края, занимающихся производством и распределением электроэнергии, газа, воды, составил только 99,5 % к уровню 2005 г. Отмечается уменьшение выработки электроэнергии на 3,6 %, производства тепловой энергии на 6,6 %. Всего в Приморском крае в 2006 г. было выработано 9059 млн. кВт/ч электроэнергии, что составило 94,6 % к уровню 2005 г. Это произошло в результате снижения выработки электроэнергии Приморской ГРЭС, ЗАО «ЛуТЭК» на 8,8 %. Действительное состояние дел в области надежности электроснабжения таково, что потребление электроэнергии в Приморском крае только на 84,3 % обеспечено станциями ЗАО «ЛуТЭК» и ОАО «Дальэнерго». Оставшиеся 15,7 % потребности Приморского края покрываются за счет перетока электроэнергии из ОЭС Востока. И этот объем перетока электроэнергии обнаруживает тенденцию к росту – в 2006 г. – на 29 % (1682,8 млн. кВт/ч)².

Становится очевидным, что Приморский край столкнется с нехваткой энергетических мощностей, если будут реализованы амбициозные проек-

² Итоги социально-экономического развития Приморского края. 2006 г. / Комитет экономического развития Администрации Приморского края. Владивосток, 2007.

ты, заявленные руководством страны в преддверии саммита АТЭС 2012 г. Это остается справедливым и при том условии, что часть энерго мощностей в крае находится в резерве. Однако при этом следует учитывать, что оборудование, установленное на предприятиях ЛуТЭК и Дальэнерго – основных производителей электрической и тепловой энергии в Приморском крае, вряд ли может быть подвергнуто радикальной модернизации, позволившей бы существенно повысить ее эффективность. Это можно отнести и к энерготехнической инфраструктуре, которую отличает высокий уровень потерь и низкая надежность.

Если исходить из того, что Приморский край будет занимать нишу производителя услуг, на что рассчитывают региональные разработчики, то потребность в энергоресурсах может быть серьезно ограничена. Тогда положение, когда дефицит энергоресурсов не будет по крайней мере нарастать, может быть принято в качестве исходной модели стратегического развития Приморского края и его топливно-энергетического комплекса. Однако данная ситуация вряд ли согласуется со стратегией развития территории Дальнего Востока, Сибири и Забайкалья. Это подтверждается и тем обстоятельством, что подобное поведение основных игроков на рынке энергоресурсов окончательно сформирует тенденцию наращивания отставания Приморского края в социально-экономическом развитии на ближайшую перспективу.

Если страна поставлена перед необходимостью осуществить инновационный прорыв на территориях Дальнего Востока, то такая важная сфера, как топливно-энергетический комплекс, не может выпасть из этой стратегии. Удовлетворение потребности в энергоресурсах станет решающим фактором в обеспечении конкурентоспособности территории в борьбе за привлечение инновационных ресурсов, необходимых для качественного инвестиционно-инновационного прорыва и достижения высоких темпов экономического роста.

Энергетика Приморского края не может оставаться на обочине глобальной энергетической революции. Основное направление ее развития – переход от преобладания энергоресурсов, подверженных естественному истощению и одновременно загрязняющих жизненное пространство человека, к воспроизводимым экологически чистым энергоресурсам. Только в качестве промежуточного этапа технологии ресурсосбережения могут быть признаны необходимыми, но недостаточными. Инновации, которые направлены в конечном счете на эффект ресурсосбережения, в том числе энергосбережения, нельзя отнести к базовым. Они не ведут к коренному слою технологий, хотя эффект, улучшающий общие результаты, они выявляют.

Относительно всего изложенного мы можем только высказать идею, которая уже в 1941 г. была практически реализована в двигателях внутреннего сгорания, используемых для подъема и спуска аэростатов, защищавших Москву от вражеских налетов. Речь в данном случае идет о водородной энергетике. Возможная ее схема охватывает производство водорода и водородо-содержащих смесей и их дальнейшее использование в качестве топливных

элементов в автомобилестроении, энергетике, промышленности, жилищно-коммунальном хозяйстве, предопределенная тем, что современное развитие таких стран с низким уровнем душевого дохода, как Китай, Индия, Индонезия, потребует увеличения потребления энергоресурсов как на душу населения, так и в абсолютных объемах.

Другой фактор заключается в том, что энергоресурсы, извлекаемые из недр, покрывают до 85 % всей потребности в энергоресурсах. Столь активное их потребление приведет к усилению вредного воздействия на природу. Это направление вообще не вписывается в концепцию устойчивого развития.

Основываясь на этих фактах, Мировой энергетический совет прогнозирует, что нефть и газ после 2050 г. будут использоваться в ограниченных масштабах.

Нельзя сбрасывать со счетов и чисто экономический фактор: менее 40 лет назад, баррель нефти стоил чуть более двух долларов, к концу 2007 г. пик цены барреля поднимался до 90 долларов. Возврат к прежним ценам, по всем данным, абсолютно исключен, следовательно, водородная энергетика должна обрести промышленные масштабы. Наконец, переход к водородной энергетике позволит в какой-то степени уменьшить зависимость от непредсказуемости политики тех стран, которые обладают достаточно большими запасами энергетических ресурсов, и тех, которые серьезно зависят от поставок нефти из стран в основном мусульманской, евразийской и латиноамериканской цивилизаций.

Россия как правопреемница научных разработок, которые велись в бывшем СССР с 60-х гг., может стать лидером в этой отрасли. По крайней мере ни одна страна еще не заявила о своем научно-технологическом первенстве в этой отрасли. В 70-х гг. в СССР на базе автомобиля «Лада» был создан первый двигатель, работающий на водородных топливных элементах. Он развивал скорость до 80 км/ч и расстояние до 200 км без заправки.

Сегодня же уровень научных достижений и современные технологии позволяют получать водород в промышленных объемах. Это возможно при использовании процесса нагревания воды до температуры 2500° и ее термолитического разложения. Остается решить проблему обратной рекомбинации паров воды. Современный метод получения водорода и водородосодержащих смесей сводится к разложению воды при помощи процесса паровой конверсии метана. Эти технологии, если они будут освоены и найдут промышленное применение, позволят получать так называемые комплементарные эффекты при производстве водорода и дальнейшем использовании получаемой при этом тепловой и электрической энергии, которая вырабатывается на приморских тепловых и электрических станциях в «провальном» режиме, например в ночное время, когда падает обычный уровень потребления энергии. В этом случае можно изыскать вариант производительного потребления «выпадающей» энергии, что приведет к снижению расходов энергии в 2 раза. В современных условиях стоимость производства водорода методом паровой

конверсии обходится в пределах 7 долларов на Гигаджоуль, что эквивалентно 0,24 доллара за литр бензина. Это дает основание считать, что водород станет более дешевым источником энергии по сравнению с бензином³.

Согласно прогнозам аналитиков и оценкам Минэнерго США, в 2010 г. производство водорода может достичь 770–950 мегатонн, хотя в 2000 г. оно составляло только 50 мегатонн. Таким образом, в мире начинает формироваться крупный, принципиально новый сектор экономики.

К настоящему времени в России осуществлены большие работы по программе водородной энергетики. Вполне понятно, что в Приморском крае нет научных заделов и научных школ данного направления. Однако мировая и российская практика уже наработали формы приобщения к научным исследованиям по водородной тематике. Существуют достаточно приемлемые рыночные инструменты и механизмы для приобретения технологий и промышленного освоения необходимых производств. В этом отношении Приморский край располагает ресурсами, которые позволили бы освоить соответствующую «рыночную нишу» и предложить региональным бизнес-структурам уникальный инновационный продукт. Как мы полагаем, он всегда найдет своего покупателя не только на внутреннем, но и на внешнем рынке, в первую очередь на рынке стран, которые наиболее остро ощущают зависимость от поставщиков энергоресурсов.

Государство должно постоянно оценивать альтернативные издержки по ключевым направлениям технологического развития и выстраивать свою политику исходя из национальных интересов и выгод для экономики России. С этой точки зрения поддержка всех направлений технологического и экономического развития, которые по итоговым характеристикам незначительно уступают соответствующим мировым аналогам, безусловно, является эффективной стратегией.

Если относительно наращивания инвестиционно-инновационного потенциала в области водородной энергетики в масштабах национальной экономики особых проблем не возникает, то существуют трудности, связанные с позиционированием региональной политической власти, в Приморском крае в частности. В процессе реализации водородной энергетики важная роль отводится скорейшему решению вопросов координации деятельности всех ветвей государственной власти субъектов Федерации, уточнению прогнозов, потребностей и состава основных игроков на формирующихся рынках водорода, водородных смесей и водородных топливных элементов. Актуален и вопрос гарантированного снабжения населения тепловыми водородными элементами, а также снабжения водородным сырьем объектов жизнеобеспечения. Это позволит приступить к формированию предпосылок экономического, социального, экологического характера, а также принятию мер по обеспечению условий безопасности и комфорта на территории края.

³ Кузык Б.Н. Россия и мир в 21 в. М.: Ин-т экономических стратегий, 2005. С. 310.

Координационный совет Владивостокского транспортного узла: прошлое и настоящее

В 2008 г. исполняется 30 лет Координационному совету Владивостокского транспортного узла, в состав которого входит и Владивостокская таможня. О деятельности этого Совета рассказывает его исполнительный директор, заместитель генерального директора ОАО «ВМТП» Александр Борисович КОНОНЕНКО.



Александр Борисович, для каких целей и когда был создан столь функциональный и авторитетный орган?

Чтобы ответить на этот вопрос, придется обратиться к истории. В конце семидесятых годов – даже страшно подумать, что уже прошлого века – в крупных портах Советского Союза стали появляться транспортные узлы. Их создавали для того, чтобы объеди-

нить усилия железнодорожников, автомобилистов, моряков, портовиков и направить эти усилия на решение общих проблем, которые, как правило, возникают в морских портах, где сосредоточиваются многие виды транспорта. В то время Координационный совет решал вполне конкретные вопросы по организации перевалки и транспортировки импортных грузов (зерна, сахара, фруктов), потоком проходивших через Владивостокский порт, и был достаточно влиятельным и эффективным органом. Тогда же началось развитие контейнерной перевозки грузов, и многие вопросы по эффективному использованию мощностей порта автомобилисты, моряки и портовики решали с помощью Координационного совета. Однако в 1991 году, когда распался СССР, Совет прекратил свое существование. Думалось, навсегда. Но с развитием предпринимательства и внешнеэкономической деятельности в последние полтора десятка лет на побережье залива Петра Великого

к уже существующим крупным портам прибавилось множество малых, появились стивидорные компании. Все они из-за отсутствия единых правил изначально работали в разных экономических условиях и, можно сказать, в одиночку справлялись с трудностями перестроечных лет. Новые политические и экономические условия потребовали иных, более жестких норм и правил в области пограничного и таможенного контроля, обеспечения безопасности мореплавания и эксплуатации кранового оборудования. Это и многое другое заставило стивидорные компании ВТУ прийти к мысли о том, что для успешного существования необходимо наличие органа, способного нивелировать всевозможные правила, координировать взаимоотношения с муниципальными властями и стать инструментом для проведения инициатив на государственном уровне. И 13 июня 2006 года на Организационном совете Владивостокского транспортного узла было принято решение о возобновлении работы Координационного совета.

Кто входит в состав Координационного совета?

На данный момент в состав Совета входят 25 представителей крупнейших транспортных компаний и учреждений, связанных с различными видами перевозок. Это ФГУП «Росморпорт», департамент транспорта Администрации Приморского края, ФГУ «Администрация морского порта Владивосток», Владивостокский филиал ОПК «Владивосток – Торговый порт», Владивостокская таможня, Филиал Союза российских судовладельцев, ОАО «Приморавтотранс», ОАО «ДВМП», Владивостокское отделение ДВЖД – филиала ОАО «РЖД» и др. В их число входит и ОАО «Владиво-

стокский морской торговый порт», генеральный директор которого Вячеслав Михайлович Перцев является председателем Координационного совета.

Прошло полтора года, как действует – уже на новом этапе – Совет. Нет ли разочарований, сомнений в самом факте его возрождения?

После 15-летнего перерыва Координационный совет Владивостокского транспортного узла, как показали итоги его деятельности в 2006–2007 годах, подтвердил свою состоятельность и необходимость. Одно то, что представители экспедиторских, стивидорных, агентских компаний и властных структур собираются каждый месяц и обсуждают общие проблемы, позволяет достаточно оптимистично оценивать роль нашего Совета, результаты его деятельности и виды на перспективу. Например, за последний год мы успели проработать в общей сложности более 40 вопросов, охватывающих множество проблемных секторов. В том числе рассматривались отношения с Федеральной таможенной службой, работниками железнодорожной отрасли, а также с государственными органами по вопросам функционирования пунктов пропуска, обсуждались экологические проблемы бухты Золотой Рог и вопросы безопасности мореплавания.

Кроме этого, на обсуждение Координационного совета выносились вопросы о деятельности стивидорных компаний в совокупности с развитием городских автодорог. Сегодня стивидоров, и не только их, тревожат мысли о том, какие территориальные изменения ждут город в связи с подготовкой к саммиту АТЭС 2012 года, в частности проекты строительства на территории причалов № 1–2 и № 36.

Какие задачи члены Координационного совета собираются решать в ближайшей перспективе?

Уже в начале 2008 года ожидается организационная реструктуризация деятельности таможенных постов. Поэтому наша задача – постараться смягчить этот весьма болезненный процесс и не позволить, чтобы отношения между таможенными органами и остальными участниками Владивостокского транспортного узла ухудшились.

Вторым серьезным направлением работы Совета в 2008 году станет реализация нового закона о морских портах, который, конечно же, вызовет немало вопросов в процессе его применения. Скорее всего, мы будем готовить рекомендации по использованию закона внутри Владивостокского транспортного узла.

И третье направление – это установление более тесного контакта с Владивостокским отделением ДВЖД для налаживания совместной организационной работы с собственниками вагонов. Сегодня мы сталкиваемся с тем, что ОАО «РЖД» крайне неохотно идет на какие-либо реформы в области регулирования отношений с разными собственниками вагонов. А тем временем участники погрузочно-разгрузочных процессов во Владивостокском порту зависят от поведения собственников подвижного состава и постановки железнодорожниками вагонов под погрузку в порт. В рамках работы Совета мы хотим попытаться убедить руководство ДВЖД в целесообразности Концепции «Повышение эффективности взаимодействия ВМТП и припортовой станции «Владивосток-Грузовая», предложенной ОАО «ВМТП». Некоторые предложения уже приняты и работают, например, действует единая с железнодорожной

станцией диспетчерская и агентская компания по работе с парком железнодорожных вагонов. Некоторые мы будем продвигать в этом году. Это разработка генеральной схемы развития Владивостокского морского торгового порта и станции Владивосток. Рассматривается также возможность присвоения железнодорожным путям порта и станции Владивосток статуса выставочных, и перевода железнодорожных путей, проходящих по территории порта, в собственность ОАО «ВМТП».

Уже сейчас мы ведем активный диалог с железнодорожниками: выступаем на всех конференциях и других мероприятиях, организованных ОАО «РЖД», приглашаем местных и столичных представителей «Российских железных дорог» на совместные совещания. В декабре 2007 года по инициативе ОАО «РЖД» во Владивостоке проводился Дальневосточный транспортно-логистический форум. Там генеральный директор ВМТП В.М. Перцев в очередной раз поднял проблему взаимодействия всех участников транспортного процесса и обратил внимание участников форума на то, что пропускные способности портов зависят не только от их собственной инфраструктуры, но и от взаимопонимания со смежниками.

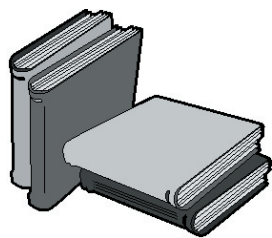
Какие-то изменения, новшества в деятельности или структуре Совета появились?

За последнее время мы убедились, что Совет – очень действенная форма общения транспортников друг с другом и с властями разных уровней. Но, чтобы решать задачи в том количестве и того масштаба, которых требуют новые условия, необходима помощь руководителю Совета, так как и в самом порту, который В.М. Перцев возглавляет, немало неот-

ложных дел. На территории порта 6 стивидорных и 6 экспедиторских компаний, ЗАО «Гараж торгового порта», ЗАО «Портовый флот». Все они, так или иначе, взаимодействуют друг с другом, а также с железнодорожниками, моряками, автотранспортниками, пограничниками и таможенными органами. А с приходом в порт нового партнера – Дальневосточного морского пароходства – возрастают перспективы, масштабы деятельности. Думаю, что 2008 год станет годом реализации

планов по развитию контейнерных мощностей порта, чему способствует завершение работ по реконструкции 15-го причала. Поэтому возникла идея создать исполнительную дирекцию Координационного совета. Предложение возглавить ее я принял потому, что накопленные мною за 33 года работы в порту опыт и знания, и прежде всего в области решения эксплуатационных задач, надеюсь, будут востребованы Координационным советом и послужат во благо нашему общему делу.

Беседовала Елена Кураксина



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Анисимов, В.Г. Оптимизационные модели и методы в управлении инновационными процессами: Монография / Е.Г. Анисимов, А.Л. Черныш, А.В. Чечеватов. – М.: РИО РТА, 2006. – 100 с.

Монография посвящена применению математических моделей и методов ресурсно-временной оптимизации на сетях как составной части математического аппарата управления инновационными процессами. Для специалистов, занимающихся вопросами автоматизации управления проектами в различных отраслях народного хозяйства, а также студентам, аспирантам и преподавателям экономических специальностей высших учебных заведений.

Н.Г. ЩЕРБИНА

Закон «О морских портах...»: проблема сосуществования контроля и экономики

Появление Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» было давно predetermined Кодексом торгового мореплавания 1999 г. Так, в п. 5 ст. 9 «Морские порты. Портовые власти» сказано: «**Деятельность** морских портов, указанных в пунктах 1–3 настоящей статьи, осуществляется в соответствии с законом о морских портах Российской Федерации». Однако рождение долгожданного закона происходило, можно сказать, стремительно: десять дней отделяют принятие его Госдумой и одобрение Советом Федерации, меньше чем через две недели он был подписан президентом РФ и через несколько дней, 14 ноября 2007 г., прошел стадию официального опубликования в «Российской газете». Показательно, что в спешке уже в первой статье официального текста была потеряна запятая, имеющая отношение к содержанию. Причина спешки может быть просто связана с графиком рассмотрения законов Госдумой прошлого и нынешнего созыва, но немаловажно и то, что открываются, строятся и реконструируются морские порты, планируются новые государственные и частные инвестиции в порты и их инфраструктуру, а для инвесторов исключительно важно наличие своевременного, детального и стабильного регулирования отношений, связанных с деятельностью выбранных объектов.

По традиции первые статьи закона посвящены предмету регулирования, месту данного закона в системе норм других законов и иных нормативных правовых актов. Предмет регулирования – конечно, общественные отношения, в данном случае возникающие из торгового мореплавания. А к торговому мореплаванию КТМ 1999 г. относит практически все виды использования судов вплоть до разработки минеральных ресурсов морского дна, учебных,

ЩЕРБИНА Николай Григорьевич – кандидат юридических наук, профессор кафедры государства и права Тихоокеанского института политики и права ДВГТУ, председатель Дальневосточного третейского суда по внешнеторговым спорам при Приморском краевом отделении Союза юристов России (г. Владивосток).

спортивных и культурных целей (ст. 2). Кодекс содержит и другие базовые для других актов понятия, а комментарий к нему служит бесценным материалом для всех изучающих морское право и практических специалистов.

Однако его положения не могут считаться истиной в последней инстанции даже при том, что он подготовлен ведущими специалистами России. Так, комментарий к ст. 3 называет исключительную экономическую зону частью открытого моря, хотя Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. положила конец спорам на эту тему. А в комментарии к ст. 9 «Морские порты. Портовые власти» приводится общее правило о том, что иностранные суда (кроме военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях) независимо от их назначения и форм собственности могут заходить в морские порты, открытые для захода иностранных судов. Но тут же следует неожиданный вывод: «Это не означает, что такой заход может быть осуществлен без конкретной цели, связанной с торговым мореплаванием, за исключением вынужденного захода». То есть, конечно, добро пожаловать, но посторонним вход запрещен. Это можно объяснить только остатками непримиримой советской позиции до принятия Конвенции 1982 г. о недопустимости мирного прохода в территориальных водах для военных кораблей и иных государственных судов, используемых в некоммерческих целях. А мирным проходом, как известно, является непрерывное и быстрое плавание как с целью пересечь территориальное море, так и с целью пройти во внутренние воды или выйти из них, если им не нарушаются мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства (ст. 18 и 19 Конвенции). США, по своей ковбойской привычке, исчерпав доводы на Конференции, не раз посылали в 80-е гг. свои военные корабли для демонстративного захода в территориальные воды СССР у баз Петропавловска-Камчатского, Владивостока и Севастополя, где дошло даже до физического столкновения бортами при вытеснении американских кораблей за пределы территориальных вод. Однако после принятия Конвенции СССР пришлось присоединиться к общей позиции мирового сообщества и ввести соответствующие нормы в свое морское законодательство – в данном случае в Закон о внутренних морских водах 1998 г., где ст. 6 говорит о праве иностранных судов заходить в морские порты, открытые для их захода. Так постепенно уходят в прошлое реалии холодной войны, освобождая место для нового правопорядка на морях, отвечающего потребностям международного сотрудничества. И, конечно, у прибрежного государства остаются полномочия принимать для обеспечения своей безопасности меры временного и недискриминационного характера вплоть до приостановления осуществления права мирного прохода.

Кроме Кодекса, к смежным законам в данной области относятся:

Закон о внутренних морских водах, полное название: Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (далее Закон 1998 г.). За-

кон устанавливает, что морские порты объявляются открытыми для захода иностранных судов решениями Правительства РФ и что такой перечень публикуется в «Извещениях мореплавателям». В настоящее время в этот Перечень включены следующие порты Тихого океана: Александровск-на-Сахалине, Беренговский, Ванино, Владивосток, Восточный порт, Де-Кастри, Комсомольск-на-Амуре, Корсаков, Корф, Магадан, Мыс Лазарева, Находка, Невельск, Николаевск-на-Амуре, Октябрьский, Охотск, Петропавловск-Камчатский, Поронайск, Посъет, Провидения, Рейд Макаров, Рейд Макарьевский (Дуэ), Светлая река (устье), Славянская бухта, Советская гавань, Углегорск, Хасанский, Холмск, Шахтерск. А в 2003 г. правительство утвердило Перечень арктических портов и пунктов, открытых для захода в 2003 и 2004 гг. грузовых судов под иностранным флагом. Однако Арктика с давних пор является зоной особых интересов арктических государств, и правопорядок в этом регионе основывается на комплексном учете оборонных, политических, экономических и иных интересов в первую очередь прибрежных государств. Еще в 1933 г. Постоянная палата международного правосудия, признав суверенитет Дании над островом Гренландия, сформулировала в обоснование довод о том, что на северные полярные области в силу их природных особенностей не должны распространяться обычные требования об эффективной оккупации в качестве основания для признания прав суверенитета над ними и что в отношении таких областей достаточно осуществлять простой контроль после их открытия и нотификации об этом. Еще ранее постановление Президиума ЦИК СССР от 15.04.1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» было принято с учетом объявления Канадой суверенитета на свой арктический сектор в мае 1925 г. и ноты от 20.09.1916 г. правительства Российской империи о включении в состав территории России островов и земель, составляющих продолжение к северу континентального пространства Сибири. Таким образом, хотя Закон о внутренних морских водах 1998 г. устанавливает, что правовой режим морских торговых и рыбных портов является единым для всех портов на территории Российской Федерации, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, можно говорить о некоторой специфике правового режима арктических морских портов, основанной на вышеуказанных актах и принципах, а также на Правилах плавания по трассам Северного морского пути 1991 г. и на актах уполномоченной правительством Администрации Северного морского пути. Точно так же особенности государственного управления, а также особенности осуществления экономической деятельности и правового положения субъектов такой деятельности в портовых особых экономических зонах устанавливаются законодательством Российской Федерации об особых экономических зонах, и в первую очередь Федеральным законом от 22 июля 2005 г. «Об особых экономических зонах Российской Федерации» (ст. 1.2 Закона 2007 г.).

Закон 2005 г. создает правовые основания для особого правового режима осуществления предпринимательской деятельности на части территории РФ, и очень важно, что его нормы имеют приоритет перед нормами Закона о морских портах, хотя и этого может оказаться недостаточно для нормального функционирования портовых особых экономических зон. В начале 90-х гг. уже складывалась ситуация, когда при наличии общего постановления Верховного Совета СССР о зонах и специального постановления по СЭЗ «Находка» данная зона не могла функционировать, поскольку таможенные органы продолжали осуществлять свои функции по обеспечению единства экономической территории страны, а зона в принципе не может существовать без изъятий из общих правил, без «особого правового режима предпринимательской деятельности». Остается надеяться, что на этот раз законодатель не наступит еще раз на таможенные грабли. Обнадешивает тот факт, что в законодательство РФ об особых экономических зонах, кроме названного закона, входят Федеральный закон «О внесении изменений в некоторые законодательные акты в связи с принятием ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», Указ Президента РФ «О Федеральном агентстве по управлению особыми экономическими зонами» и постановление правительства РФ «О Федеральном агентстве по управлению особыми экономическими зонами» – все от 27 июля 2005 г.

Закон РФ «О государственной границе Российской Федерации» 1993 г. (с изменениями и дополнениями 1996 г.) – один из важнейших законов в области обеспечения безопасности страны и режима государственной границы, поэтому другие федеральные законы и иные нормативные акты РФ в данной области должны приниматься в соответствии с ним. С другой стороны, данное законодательство, как и законодательство о морских портах, основывается на Конституции РФ, общепризнанных принципах и нормах международного права, международных договорах Российской Федерации. Закон о границе устанавливает в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. морскую границу РФ по внешнему пределу территориальных вод (12 морских миль) и определяет, что режим в пунктах пропуска через государственную границу включает правила въезда в эти пункты, пребывания и выезда из них лиц, транспортных средств, ввоза, нахождения и вывоза грузов, товаров и животных, устанавливаемые **исключительно** в интересах создания необходимых условий для осуществления пограничного и таможенного контроля. Человеку советской закалки трудно в этом усомниться: вся наша жизнь проходила исключительно в условиях тотального контроля и учета, начиная с бирки на ножке в роддоме. Нелегко представить, что контроль в пунктах пропуска, в том числе в морском порту, исторически возник для обеспечения более благоприятных условий для своей экономики и для взаимовыгодных связей с другими странами и регионами. Автору приходилось видеть отсутствие пограничного и таможенного контроля, по крайней мере с одной

стороны границы, между США и Канадой, между Италией и Югославией и слышать о создании единого экономического и правового пространства между странами Евросоюза вопреки всем отрицательным прогнозам политиков. Похоже, нам тоже в эту сторону, если уж считаем себя европейцами, и такие подвижки в сторону открытости и либерализации не менее важны для нас, чем переход на евростандарты в других областях. Неправильно резко отказываться от различных видов контроля или говорить об их ненужности, но и неправильно считать, что контроль – это главное, чем мы должны заниматься в морских портах и портовых городах. Наше трепетное отношение к контролю было очевидно в 1991 г., когда на трассе перед Находкой какое-то время стоял плакат с надписью: «Стой! Свободная экономическая зона. Предъяви пропуск!» Те немногие, кто останавливался, быстро понимали, что предъявлять пропуск некому, хотя, впрочем, и пропуска не было, поскольку выдавать его тоже пока было некому. Через несколько лет автору было интересно сравнить эту странную зону с зоной на причале в порту Такома, где за металлической сеткой стояли тысячи японских машин в ожидании подходящего момента для ввоза на таможенную территорию США или транзита. На табличке было указано, что это свободная торговая зона и дан телефон оператора зоны.

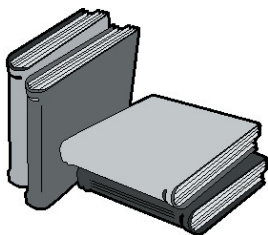
Тем не менее сейчас данный Закон обязывает органы государственной власти субъектов РФ и муниципальные власти создавать условия для контроля и взаимодействия на границе и обеспечивать соблюдение данного законодательства населением и организациями. Показателен с этой точки зрения совместный приказ ФПС РФ, МВД РФ, МНС РФ, Минсельхозпрода РФ, Минтранса РФ, Минздрава РФ, ФСБ РФ и Федеральной службы налоговой полиции РФ от 28.02.2000 г. «Об утверждении Положения об основах взаимодействия ФПС РФ, МВД РФ, МНС РФ, Минсельхозпрода РФ, Минтранса РФ, Минздрава РФ, ФСБ РФ и Федеральной службы налоговой полиции РФ при пересечении государственной границы РФ транспортными средствами и перемещении через государственную границу РФ товаров в морских пунктах пропуска». И еще важная цитата: «Пограничные органы... осуществляют контроль за соблюдением имеющих разрешительный или уведомительный характер правил режима Государственной границы, пограничного режима и режима в пунктах пропуска через Государственную границу (ст. 30 Закона 1993 г.). Сравним теперь со ст. 8.3 Закона 2007 г.: «Содержание, средства и методы контроля (речь здесь идет о государственном контроле и надзоре за соблюдением международных договоров Российской Федерации, связанных с торговым мореплаванием, и законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании), порядок его осуществления в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации в морских портах устанавливаются Правительством Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации. Время работы

пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации в морских портах устанавливается с учетом потребностей транспортных организаций и иных осуществляющих деятельность в морских портах хозяйствующих субъектов. И далее говорится (и это обязательная для исполнения юридическая норма), что органы государственной власти, осуществляющие контроль и надзор в морском порту, «не вправе создавать препятствия для осуществления не запрещенной законом деятельности в морском порту или возлагать на лиц, осуществляющих такую деятельность, исполнение каких-либо обязанностей, не предусмотренных настоящим Федеральным законом, другими Федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации» (ст. 8.4). Не так давно нередко были ситуации, когда судно с лесом, например, из бухты Светлая или другого портопункта шло на юг в Находку только для оформления отхода пограничным нарядом. Рыбохозяйственные организации тоже не раз обращались с просьбами об упрощенном прохождении формальностей, чтобы избежать непроизводительных потерь ценного промыслового времени.

Во время визита Д. Медведева в Мурманск рыбаки пожаловались, что суда с рыбой сутки и больше стоят в ожидании оформления прихода, а в норвежских портах на это уходит не более часа. И сразу появилось распоряжение о подготовке до 1 апреля единых правил оформления рыбопромысловых судов. А пока на контроль по любым судам, включая торговые, уходит неоправданно много времени и денег. А ведь в контрактных отношениях по поставке и перевозке грузов акты и действия государственных органов вполне могут быть признаны форсмажорными обстоятельствами, освобождающими от ответственности за невыполнение договорных обязательств. Однако пограничные органы очень далеки от сферы экономических отношений и судебных разбирательств, у них даже свой язык и свои ключевые слова в лексиконе – фронт, форпост, морская цель, плацдарм и др., как будто они еще довоевывают и пока не готовы к нормальной мирной жизни, где важно знать и помнить о неустойках, базовых условиях поставки, таймшитах и форсмажорах. Между тем практика развитых государств показывает, что все виды контроля в порту обычно объединяют термином «формальности» и стараются свести их объем к необходимому минимуму. Об этом же говорит и Конвенция об облегчении международного морского судоходства 1965 г., в которой участвует и Россия: «2.12. Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовой администрацией принимать надлежащие меры с целью сокращения до минимума времени стоянки судна в порту, для чего обеспечивать удовлетворительную организацию работы порта; следует часто пересматривать все процедуры, связанные с приходом и отходом судов, включая организацию посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, обслуживания и тому подобное. Им также следует принимать меры к тому, чтобы грузовые суда и их грузы

могли быть приняты и выпущены по мере возможности в районе обработки судов».

Само принятие закона о регулировании деятельности в морских портах и вот эти слова – «с учетом потребностей» – показывают взросление нашего законодателя и его готовность постепенно смещать акценты с командно-административного режима морских портов на создание условий для хозяйственных отношений, осуществляемых на базе частно-правовых норм (в том числе и норм международного частного права), а это важный шаг на пути к правовому государству, о котором как о цели говорится в нашей Конституции. Для инвесторов и торговых партнеров, как и для нас, важно, что морской порт – не дырка в железном занавесе, которую все время пытаются заштопать, и не окно в Европу, а нормально действующие ворота для самых важных связей с внешним миром. Ворота, без которых нам не жить.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Тихомиров, Ю.А. Административное право и процесс: полный курс / Ю.А. Тихомиров. – 2-е изд., доп. и перераб. – М.: Изд. Тихомирова М.Ю., 2008. – 697 с.

Предлагается обновленная концепция административного права, которая учитывает основные аспекты проводимой в России административной реформы. Раздел I посвящен динамике природы и системы административного права, раздел II – субъектам административного права и процесса, раздел III – механизму административно-правового регулирования, раздел IV – объектам управления и административно-правового воздействия, раздел V – воздействию административного права на социальные, экономические и иные процессы, раздел VI – административному процессу и проблемам юридических коллизий. Органичная связь материального и процессуального административного права позволила рассматривать их не порознь, а вместе. Курс, как систематизированные знания в области административного права и процесса, сочетает свойства монографического исследования и учебника. В нем помимо материала, традиционно содержащегося в учебниках по административному праву, содержатся обширные дополнительные сведения, позволяющие более углубленно изучать предмет.

Для студентов, преподавателей вузов, специалистов и научных работников, изучающих административное право и процесс.

А.Ю. СНО, В.Ю. БЕРЕГОВСКИЙ

Представление интересов лица по делам об административных правонарушениях

Согласно положениям ст. 48 Конституции Российской Федерации каждому гарантируется право на получение квалифицированной юридической помощи. Эти гарантии распространяются на права как физических, так и юридических лиц, в отношении которых ведется производство по делам об административных правонарушениях. Поскольку ответственность за административные правонарушения в области таможенного дела (нарушения таможенных правил) установлена в гл. 16 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (КоАП РФ), дела о таких правонарушениях рассматриваются в порядке, установленном нормами КоАП РФ. Соответственно порядок реализации права на получение квалифицированной юридической помощи также осуществляется в соответствии с положениями КоАП РФ.

Порядок представления интересов лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, зависит от того, привлекается к ответственности физическое или юридическое лицо.

Защиту прав и законных интересов физического лица могут осуществлять либо его законные представители, либо защитники. Исходя из смысла ст. 25.3 КоАП РФ законные представители осуществляют защиту прав и интересов физического лица, если к ответственности привлекается несовершеннолетний либо если лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, по своему физическому или психическому состоянию не имеет возможности самостоятельно реализовывать свои права. Перечень лиц, которые могут быть законными представителями, установлен в части 2 ст. 25.3 КоАП РФ и является исчерпывающим: ими могут быть родители, усыновители, опекуны или попечители. Родственные связи или соответствующие полномочия лиц, являющихся законными представителями физического лица, удостоверяются документами, предусмотренными законом.

СНО Анна Юрьевна – адвокат адвокатской конторы «Правовая конструкция» Адвокатской палаты Приморского края (г. Владивосток); БЕРЕГОВСКИЙ Виталий Юрьевич – управляющий партнер адвокатского бюро «Правовая конструкция» Адвокатской палаты Приморского края, адвокат (г. Владивосток)..

Законодательством прямо не урегулирован вопрос о том, в каком порядке должен быть установлен факт того, что лицо по своему физическому или психическому состоянию лишено возможности самостоятельно реализовывать свои права. В случае если законными представителями являются опекуны или попечители, такой вопрос не встает: для установления опеки и попечительства человек должен быть признан частично или полностью недееспособным в установленном законом порядке, о чем у опекуна или попечителя имеются соответствующие документы. Следовательно, физическое лицо, интересы которого защищает законный представитель, должно быть либо несовершеннолетним, либо признано частично или полностью недееспособным.

Случаи и порядок установления гражданина недееспособным либо ограниченно дееспособным установлены в Гражданском кодексе Российской Федерации. Кроме того, попечительство может устанавливаться и над лицами, которые по состоянию здоровья не могут самостоятельно реализовывать свои права и исполнять обязанности. Попечительство в этом случае устанавливается в форме патронажа.

Открытым остается вопрос о том, кто может быть законным представителем дееспособного лица, которое по состоянию здоровья (или, как предусмотрено в КоАП РФ, по физическому состоянию) не может самостоятельно реализовывать свои права, если ему не был назначен помощник (попечитель) в установленном законом порядке. Если у такого гражданина имеются родители, то согласно нормам КоАП РФ они и могут быть законными представителями.

Однако если родителей нет или по каким-либо причинам они не могут исполнять роль законных представителей, то вопрос остается открытым. Предположительно в таких ситуациях юридическую помощь лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, может оказывать защитник. Однако при сопоставлении положений статей 25.3. и 25.5 видно, что момент вступления в дело законного представителя и защитника разный. В ст. 25.3 КоАП РФ не указано, с какого момента к участию в производстве по делу об административном правонарушении допускается законный представитель, и делается ссылка на то, что законные представители имеют права и несут обязанности, предусмотренные КоАП РФ в отношении представляемых лиц, законные представители допускаются к участию в деле с момента начала производства по делу об административном правонарушении, т. е. с момента составления протокола об административном правонарушении, составления первого протокола о применении мер обеспечения производства по делу, вынесения определения о возбуждении дела в зависимости от того, какое из событий произошло раньше.

Согласно ст. 25.5 КоАП РФ защитник допускается к делу только с момента составления протокола об административном правонарушении,

а в случае задержания физического лица в связи с административным правонарушением – с момента такого задержания. То есть в период с момента возбуждения дела до момента составления протокола об административном правонарушении интересы физического лица может представлять либо сам гражданин, либо его законный представитель. Остается неясным, кто может представлять интересы лица в этот период, если законный представитель с полномочиями, подтвержденными установленными законом документами, отсутствует, а лицо в силу своего физического или психического состояния лишено возможности осуществлять свои права.

Как уже было сказано выше, полномочия законного представителя подтверждаются установленными законом документами. Порядок оформления полномочий защитника зависит от того, является ли этот защитник адвокатом или иным лицом, что допустимо в силу положений части 2 ст. 25.5. КоАП РФ. Полномочия адвоката удостоверяются ордером, выданным соответствующим адвокатским образованием. Полномочия иного лица подтверждаются доверенностью, которая выдается гражданами в порядке, установленном законом. Вместе с тем в законодательстве прямо не установлено, в каком порядке должна оформляться такая доверенность. Обычно органы, осуществляющие производство по делам об административных правонарушениях, руководствуются порядком выдачи доверенностей, предусмотренным ст. 185 Гражданского кодекса Российской Федерации, согласно которой доверенность – это письменное уполномочие. Но государственные органы требуют чаще всего доверенность, удостоверенную в нотариальном порядке либо приравненную к нотариально удостоверенной. Такое требование представляется необоснованным, поскольку в этой статье определено, что нотариально удостоверенные доверенности требуются только на совершение сделок, производимых в нотариальной форме.

Таким образом, исходя из положений закона доверенность защитника на представление интересов физического лица по делу об административном правонарушении может быть совершена и в простой письменной форме. На практике во избежание споров с органами и должностными лицами доверенность чаще всего выполняется в нотариальной форме. Также на практике адвокаты предлагают гражданам, в отношении которых ведется производство по делу об административном правонарушении, оформить доверенность с указанием всех полномочий. Это делается для того, чтобы у государственных органов и судей не возникало вопросов о наличии у защитника полномочий подавать ходатайства, жалобы, подписывать документы и совершать иные действия от имени представляемого.

Еще более сложным представляется вопрос о защите прав и интересов юридического лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении. Его интересы также могут представлять законные представители и защитники. Момент вступления в дело и по-

рядок оформления полномочий защитника определяются так же, как и для физических лиц, за тем исключением, что согласно ст. 185 Гражданского кодекса РФ доверенность от имени юридического лица выдается за подписью его руководителя или иного лица, уполномоченного на это его учредительными документами, с приложением печати этой организации. При этом защитником юридического лица может быть как адвокат, так и иное лицо.

Некоторые сложности могут возникнуть, если к ответственности привлекается иностранное юридическое лицо. На практике неоднократно были случаи, когда должностные лица, осуществляющие производство по делам об административном правонарушении, требовали предоставления от имени юридического лица нотариально удостоверенной и апостилированной либо легализованной (в зависимости от государства, где доверенность выдавалась) доверенности. Такое требование представляется не соответствующим закону, поскольку иностранные юридические лица должны пользоваться процессуальными правами и нести обязанности наравне с российскими организациями, т. е. доверенность должна быть за подписью руководителя и удостоверена печатью организации. Доверенность, совершенная на иностранном языке, должна быть переведена на русский язык и перевод удостоверен в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

Законным представителем юридического лица может быть только его руководитель либо лицо, признанное в соответствии с законом или учредительными документами органом юридического лица. Проблема в том, что единоличным органом юридического лица, способным действовать без доверенности от его имени, по Уставу чаще всего является только руководитель. Все иные органы обычно коллективные и не могут исполнять функцию законного представителя. По делам о таможенных правонарушениях, правонарушениях в области рыболовства и некоторых иных место совершения правонарушения и соответственно место нахождения органа, осуществляющего производство по делу, может находиться на значительном расстоянии от места нахождения законного представителя. Более того, в момент привлечения к ответственности иностранного юридического лица руководитель находится за пределами Российской Федерации и для приезда в Россию с целью осуществить функции законного представителя ему требуется как минимум получить визу. А защитник, представляющий интересы юридического лица по доверенности, может быть допущен к делу только после составления протокола об административном правонарушении.

Вместе с тем практика показывает, что между возбуждением дела об административном правонарушении (путем вынесения определения или применения мер обеспечения) и составлением протокола проходит достаточно много времени, при этом в соответствии со ст. 28.7 КоАП РФ протокол составляется по окончании административного расследования. Таким образом,

защиту интересов юридического лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, в период проведения расследования может по закону осуществлять только его руководитель.

Представляется, что это нарушает права лица, в отношении которого ведется производство, так как в период расследования дела юридическому лицу также может требоваться квалифицированная юридическая помощь, поскольку при расследовании осуществляются сбор доказательств, проведение экспертиз и иные процессуальные действия. А руководитель юридического лица может в это время находиться либо вне досягаемости, либо не обладать должными познаниями для обеспечения защиты интересов. Гораздо разумнее, чтобы интересы юридического лица в таких случаях отстаивал бы его представитель, обладающий специальными познаниями и физически имеющий возможность участвовать в производстве по делу.

Такие положения законодательства входят в противоречия, например, с практикой рассмотрения дел с участием юридических лиц в суде: суды, как правило, не считают невозможность явки руководителя в процесс основанием для отложения рассмотрения дела, поскольку обоснованно полагают, что интересы юридического лица может представлять иной работник или представитель по доверенности. На практике положения части 2 ст. 25.4 создают трудности как для юридических лиц, привлекаемых к ответственности, так и для органов и должностных лиц, ведущих производство по делу об административном правонарушении. Эти сложности связаны с предоставлением юридическому лицу права ознакомиться с материалами дела, осуществлять свои права при сборе доказательств; должностные лица не имеют возможности своевременно ознакомить законного представителя под роспись, как того требует закон, с определениями о назначении экспертизы и различными уведомлениями, что впоследствии может стать основанием для отмены решения органа или должностного лица в судебном порядке. Кроме того, такая ситуация приводит к увеличению срока производства по делу, поскольку после того, как к делу допущен защитник, фактически вновь необходимо произвести ряд действий, относящихся к расследованию. На настоящий момент назрела необходимость пересмотра норм, касающихся представления интересов юридических лиц по делам об административных правонарушениях.

Факты и цифры

Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальнего Востока в 2007 году

Результаты правоохранительной работы таможенных органов Дальневосточного региона свидетельствуют о том, что в прошедшем году продолжался рост числа выявленных преступлений и административных правонарушений в сфере внешнеэкономической деятельности.

Причиной этого роста является пренебрежительное отношение к исполнению таможенного законодательства недобросовестных участников внешнеэкономической деятельности и, в большей степени, совершенствование профессионального уровня личного состава правоохранительных подразделений таможен региона, повышение требовательности руководителей этих подразделений и усиление организационного и методического влияния ДВТУ и оперативной таможни на процесс выявления и пресечения нарушений таможенного законодательства.

В прошедшем году дознавателями таможен региона было возбуждено 345 уголовных дел, что на 15 % больше, чем в 2006 г. Кроме того, другими правоохранительными органами по материалам, направленным из таможен по подследственности возбуждено еще 72 уголовных дела.

Одним из приоритетных направлений борьбы с таможенными нарушениями в последние годы являлось выявление преступлений, связанных с незаконным перемещением через таможенную границу сырьевых ресурсов. Число уголовных дел по контрабанде леса и лесоматериалов возросло почти в 2 раза (58 уголовных дел). Анализ пресечений контрабанды лесоматериалов показывает, что наиболее опасными и наносящими серьезный вред экономическим интересам государства являются преступления по перемещению через границу незаконно заготовленного леса, на который таможенными органами представляются документы, достаточные для их таможенного оформления.

Выявляемые факты недостоверного декларирования, связанные с перемещением леса в большем, чем задекларировано, объеме, как правило, приводят к привлечению к административной ответственности, так как стоимость незадекларированного леса не превышает 250 тыс. рублей.

Другим направлением борьбы с преступлениями, наносящими вред экономической безопасности государства, является пресечение незаконного перемещения через границу биоресурсов, а также растений и животных или их дериватов, находящихся под охраной государства и включенных в списки редких или исчезающих видов и пород. Так, в августе на таможенном посту «Турий Рог» Уссурийской таможни и в октябре в пункте пропуска МАПП «Пограничный» Гродековской таможни в ходе совместных действий сотрудников указанных таможен и Дальневосточной оперативной таможни пресечены попытки вывоза из России крупных партий

корней дикорастущего женьшеня – 12 и 19 кг, ориентировочной стоимостью более 7 млн. рублей. Это самая крупная выявленная партия контрабанды женьшеня за всю историю таможенных органов Дальнего Востока. Не трудно представить, какой вред причинен природным ресурсам Приморского края, где хищническим способом в тайге добывается редчайший корень, формирующийся не один десяток лет. По данным фактам возбуждены уголовные дела, установлено лицо, организовавшее вывоз женьшеня из РФ в КНР. В настоящее время в отношении него избрана мера пресечения – заключение под стражу и дознавателями ДВОТ заканчивается производство по делу, которое будет направлено в суд.

Возбуждено было три уголовных дела по факту незаконного перемещения через границу сушеного трепанга, который тоже является очень ценным морепродуктом, его еще называют «морской женьшень». Вес задержанного составил около 300 килограмм.

Взаимодействие с пограничными органами позволило осуществить несколько серьезных мероприятий по выявлению и пресечению контрабанды морских биоресурсов, в результате чего возбуждено 27 уголовных дел, что в несколько раз больше чем в предшествующем году, а стоимость объекта контрабанды превысила показатель 2006 г. в 5 раз и составила 72 млн. рублей.

В 2007 г. было ввезено более 450 тыс. единиц автотранспорта, поэтому актуальной является работа по усилению контроля за достоверным декларированием автомобилей и их запасных частей. Более эффективное использование оперативно-розыскной деятельности таможен привело к возбуждению 65 уголовных дел в этой сфере, что значительно превышает число уголовных дел, возбужденных в предыдущем году.

Вместе с тем снизилось число уголовных дел по контрабанде товаров народного потребления на 16 %, что позволяет сделать предположение о том, что принятые таможенными органами в последние годы меры достигают своего результата в части повышения правосознания участников внешнеэкономической деятельности и увеличения взимаемых таможенных платежей. Если в 2001–2002 гг. таможенные платежи составляли примерно 2–3 тыс. долларов США с одного ввезенного контейнера с товаром, то в прошедшем году такие платежи достигли 78–85 тыс. долларов США.

При этом нельзя не отметить повышения роли таможенных органов в борьбе с организованной преступностью. Как правило, преступления во внешнеэкономической деятельности носят организованный характер, к его совершению тщательно готовятся, распределяются роли участников преступных действий, используется влияние должностных лиц различных ведомств, в том числе правоохранительных органов. В результате оперативно-розыскных мероприятий, проведенных таможенными органами совместно со службами УФСБ, пограничных органов, УФСКН и органов внутренних дел, была пресечена деятельность ряда контрабандных каналов мясопродукции, леса, биоресурсов, товаров народного потребления и наркотических средств. Число уголовных дел, возбужденных по признакам преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 188 УК РФ (контрабанда совершенная организованной группой), возросло более чем в 2 раза и по итогам года составило 73 дела.

В связи с тем что в компетенцию таможенных органов входит производство дознания по уголовным делам в таможенной сфере только по трем составам преступлений, предусмотренных ч. 1 и 2 ст. 188 «Контрабанда» и ст. 194 «Уклонение от уплаты таможен-

ных платежей», а все остальные, и в том числе контрабанда, совершенная группой лиц, направляются после проведения неотложных следственных действий по подследственности в другие правоохранительные структуры, мы придаем большое значение участию сотрудников оперативно-розыскных подразделений и дознавателей таможен в работе совместных с другими правоохранительными органами следственных групп. Это позволило значительно увеличить число уголовных дел, направленных в суд с обвинительным заключением. По нашим сведениям, органами предварительного следствия направлены в суд 62 уголовных дела, при расследовании которых были дополнительно выявлены около 40 преступлений. При этом 37 уголовных дел в суд было направлено таможенными органами самостоятельно.

Так, сотрудниками ДВОТ по результатам совместных с УФСБ по Приморскому краю оперативно-розыскных мероприятий возбуждено несколько уголовных дел и пресечена деятельность организованной преступной группы, переместившей в Россию помимо таможенного контроля более 200 тонн мяса. После производства дознания и неотложных следственных действий уголовные дела переданы по подследственности в СО УФСБ по Приморскому краю. В результате их расследования более десяти участникам преступной группы предъявлено обвинение в совершении контрабанды.

В ходе проведения совместных с Пограничным управлением ФСБ по Приморскому краю мероприятий по пресечению контрабанды биоресурсов, был задержан СРТМ «Пенза» с живым крабом на борту. По данному факту в отношении капитана судна возбуждено уголовное дело, расследуя которое, мы вырабатываем практику привлечения к уголовной ответственности по фактам незаконного вывоза в порты Японии биоресурсов, добытых в территориальных водах России, на основании материалов, поступивших из Японии.

Сотрудниками Биробиджанской таможни совместно с пограничниками пресечена попытка вывоза из России драгоценного металла. По факту сокрытия от таможенного контроля гражданином КНР золотосодержащего песка, который он пытался вывезти в КНР, таможней возбуждено уголовное дело. По оценке эксперта, стоимость драгметалла составляет более 570 тыс. рублей. Назначенное судом наказание – 3,5 года лишения свободы.

В 2007 г. выявлено 5836 административных правонарушений, что на 11 % больше, чем в 2006 г. Сумма денежных средств, поступивших от реализации конфискованных товаров, и взысканных штрафных санкций по административным делам, составила 173,6 млн. рублей. Основной вклад в части наполнения федерального бюджета и перечисления средств внесла Магаданская таможня (33 млн. руб.), Уссурийская (28 млн. руб.), Камчатская (18 млн. руб.), Находкинская – (17 млн. руб.), Дальневосточная оперативная (более 11 млн. руб.) таможня.

Предметами правонарушений в 2007 г. чаще всего являлись автомобили легковые, грузовые и прочие транспортные средства, а также их части (947 дел), валюта иностранная и российская (452), продукты питания, включая овощи и фрукты (402), возбуждено 148 дел по фактам незаконного ввоза алкогольной продукции.

Кроме того, в отчетный период возбуждено 310 дел об административных правонарушениях, где предметом правонарушения являются лесоматериалы. Общая стоимость предмета правонарушений по делам данной категории составила 114 706 тыс. рублей.

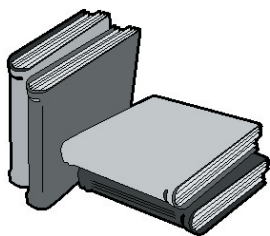
По фактам незаконного вывоза морских биоресурсов в 2007 г. возбуждено 49 дел об АП, стоимость предмета правонарушений составила более 26 815 тыс. рублей (в 2006 г. – 19 млн. руб.).

Пресечено 110 попыток ввоза сильнодействующих, психотропных и наркотических веществ общим весом более 330 килограмм.

Серьезное внимание было уделено выявлению и пресечению ввоза на территорию России контрафактной продукции. Так, была пресечена 41 попытка нарушения таможенных правил, предотвращен ввоз более 9 тыс. единиц контрафактной продукции весом около 250 тонн. За нарушение административного законодательства наложено штрафных санкций на сумму 277 тыс. рублей.

В прошедшем году осуществлялась коренная перестройка и налаживание вертикали правоохранения на всех ступенях. Это создавало определенные сложности в укреплении кадрового потенциала сотрудников, совершенствование системы профессиональной подготовки (без отрыва от основной деятельности) по борьбе с контрабандой, серьезных организационных и методических решений во всех подразделениях правоохранения. При этом следует отметить, что за 10 лет штатная численность правоохранительных подразделений в регионе остается практически неизменной, рост показателей в работе является результатом изыскания внутренних резервов и повышения профессионального мастерства сотрудников.

Станислав Щедрин



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Жбанков, В.А. Борьба таможенных органов России с контрабандой драгоценных материалов (история и современность: учеб. пособие / В.А. Жбанков, М.Б. Качуров, Б.К. Казуров. – М.: РИО РТА, 2007. – 260 с.

Рассматриваются методические основы расследования и элементы криминалистической характеристики контрабанды драгоценных материалов, а также организационные мероприятия таможенных органов, направленные на противодействие контрабанде драгоценных материалов. Предназначено для студентов юридического факультета и факультета таможенного дела Академии.

С. В. КАМЕНЕВ

Коррупция в России: взгляд изнутри

Коррупция – одна из самых застарелых болячек цивилизации – проявилась, по-видимому, ещё на заре становления социальных отношений, когда один из соплеменников в обмен на особое расположение вождя услужливо подсовывал ему лучшие куски. С той поры корыстное использование властных полномочий с разной степенью и в разных формах обнаруживало себя во все времена и у всех народов, порождая весьма пёстрый букет людских настроений и отношений к этому явлению. Так, управленческая деспотия, как правило, обеспечивала вращение коррупции в ткань общественного существования, превращая её в естественную, почти ритуальную форму выражения безусловного почтения, почитания и подчинения вышестоящим. Напротив, демократические преобразования, сопровождающиеся усложнением социальной жизни, возрастанием степени свободы и самостоятельности всех её участников, всегда обнажали болезненную уродливость коррумпированных связей, резко снижающих эффективность осуществления управленческих функций. Становящиеся рыночные сообщества пытаются лечить коррупционные болячки по-разному: колумбийские власти, на диво мировому сообществу, садятся за стол переговоров с главарями наркокартелей, а в Китае со времён Конфуция, возвращенного на беспрекословном чиновпочитании, десятками расстреливают нечистых на руку чиновников. А что в России?

В нашем Отечестве сегодня коррупцию гневно клеймят все – от рядовых обывателей до высокопоставленных чиновников. Однако сторонний наблюдатель, на основании такого рода деклараций посчитавший, что в российском обществе это болезненное явление отвергается и не приемлется, почти не имеет шансов отстоять свою позицию в споре с циником, утверждающим: коррупция это «становой хребет» всей российской жизни. Действительно, большинство наших соотечественников при решении своих проблем привычно руководствуются старинным принципом: «Не подмажешь – не по-

едешь». И принцип этот, в отличие от сотрясающего воздух публичного негодования, отливается в поступки: домохозяйка «ставит бутылку» сантехнику, родители школьников «благодарят» учительницу микроволновкой, студент «поздравляет» коньяком и конфетами преподавателя, проштрафившийся водитель торопливо суёт хрустящую купюру гаишнику, работник совместного предприятия несёт заветный конверт «ответственному лицу» таможи. Само упоминание перечисленных ситуаций, давно воспетых в городском фольклоре, сегодня вызывает у многих отнюдь не возмущённое неприятие, а скорее понимающую и немного виноватую улыбку узнавания или, в лучшем случае, совсем не вопросительный, а обречённо-бессильный выдох: «А что делать...».

Принято считать, что «рыба гниёт с головы» и пресловутое «злоупотребление служебным положением» порождается в структурах власти и управления. Поэтому искоренение этой скверны обычно связывают с пресечением корыстных устремлений и стяжательства руководителей и начальников. Вспомним, однако, старую английскую поговорку: не вор делает дырку в заборе, а дырка в заборе делает вора. Действительно, даже поверхностная фиксация факта широчайшего распространения коррупционных настроений в самых разных слоях общества практически во всех сферах жизни вынуждает констатировать неприятный факт: обыденное сознание российского общества ориентировано на *допущение, приятие и примирение с коррупцией*. Последняя, таким образом, не столько насаждается «сверху», сколько поражает общество изнутри, выступая в первую очередь социальной болезнью, а уже потом – патологией власти.

Всякое наличное состояние общества в значительной степени обусловлено закономерностями и логикой предшествующего развития. Поэтому первоначально стоит обратиться к истокам «коррупционной ментальности», коренящимся в российском культурно-историческом наследии.

Анализируя особенности эволюции отечественных властных структур, В.О. Ключевский замечал, что в России издревле «государство пухло, а народ хирел». Знатоки русской истории единодушно подчёркивали, что со времён первых московских царей в стране укоренилась мощная государственническая традиция. Следствием этого стала *тотальная этатизация (огосударствление) социальных отношений*. Управленческая вертикаль повсеместно строилась таким образом, что полномочия нижестоящих жёстко предписывались вышестоящими инстанциями. Самодеятельность «в горизонталях» властной иерархии беспощадно пресекалась.

Очевидно, что по мере ускорения и усложнения общественной жизни подобная система тотального подчинения и контроля становится «рыхлой» и всё менее эффективной. Нижние звенья управленческой иерархии, непосредственно вовлечённые в практику социальных отношений, вынужденно принимают на себя востребованные в обновляющемся социальном пространстве функции и полномочия, не предписанные «сверху», но компенси-

рующие неповоротливость властной машины. Возникает ситуация: «собака лает, а караван идёт». Нарушающий установленный регламент инициатива «низов» неизбежно осуществляется «в тени», и здесь мзда за выполнение потребного, но не санкционированного становится вполне резонной платой за риск. И поныне представленная ситуация в значительной мере остаётся актуальной. Поэтому нынешний проситель, минуя высокое начальство, предпочтёт обратиться к мелкому чиновнику, который сделает всё необходимое быстрее и эффективнее, в обход давно устаревших и зачастую нелепых правил. Разумеется, за определённое вознаграждение.

Другим культурно-историческим основанием коррумпированности управленческих систем является характерное для России воспроизводство *неправовых оснований организации отношений власти и подчинения*. Хорошо знакомая нам идея *самодержавия*, пронизывающая управленческую вертикаль сверху донизу, предполагает, что реализация властных полномочий основывается не на правовых установлениях, а на субъективном произволе власти-мееющего. Власть в России выше и сильнее Закона. В силу этого в стране не сложились условия для формирования рационально организованной бюрократической системы. Ключевой императив столь значимого для Европы римского права: «Пусть рухнет мир, но торжествует закон!» никогда не получал сочувственного отклика в русской душе. Не доверяющий формальной процедуре типичный россиянин по сей день в своих исканиях справедливости рассчитывает не на силу закона, а на милость и снисхождение «ответственного лица». И в завоевании искомого расположения начальства не скупится.

Важной предпосылкой коррумпирования властных структур, коренящейся в русской истории, оказывается *неразвитость горизонтальных социальных связей*, или то, что обычно называют отсутствием гражданского общества. В решении даже самой малой социально значимой проблемы гражданин издавна вынужден был апеллировать к государственным структурам. Межличностные отношения загонялись в подполье бытового общения и семейной жизни. Гражданские инициативы и общественная самодеятельность всячески подавлялись, формируя у человека «комплекс гражданской неполноценности». Растерянню цепенеющий перед властью индивид сегодня, как и много лет назад, привычно выговаривает немеющими губами: «Куда уж мне! Я – человек маленький, мне ли права качать?!». Активность субъекта такого рода не выходит за рамки попыток всячески «задобрить начальство». Даже если в подчинении этого «начальника» засорившийся мусоропровод или сломанный унитаз.

Наконец, последним и самым «свежим» из интересующих нас элементов исторического наследия является всё ещё *актуальный опыт функционирования советской распределительной системы*. Несколько поколений наших соотечественников жили с твёрдым убеждением: доступ к материальным благам прежде всего определяется *положением человека*. «Кто на чём работает, тот то и имеет» – до недавнего времени эта нехитрая истина была тривиаль-

ной для каждого школьника. В условиях тотального дефицита должностное лицо, занятое в системе распределения, не просто исполняло свои обязанности (продавало сапоги или билеты в театр, заведовало продовольственным складом, распределяло путёвки в санаторий), а становилось *хозяином и распорядителем*, от доброй воли которого зависела судьба страждущих. Успешность человека зависела не столько от его трудового усердия, сколько от его места в системе *личных* отношений с «нужными людьми». Для обозначения этой сети нужных связей в своё время даже нашлось злое и хлёткое слово – *блат*. Блат, слегка потрепанный изобилием, но живой и поныне, неизбежно приносит корысть и злоупотребления в любую, даже самую невинную сферу профессиональной деятельности.

Воспроизводство коррупционных ожиданий и настроений обуславливается не только влиянием негативного опыта прошлых времён. Анализ нынешней ситуации позволяет вычленить несколько достаточно заметных социально-политических факторов, стимулирующих коррупцию. Назовем некоторые из них.

Во-первых, злоупотребления функционера оказываются тем более возможными, чем менее регламентированы его должностные обязанности. Сегодня же приходится с сожалением констатировать, что *нормативная база*, должная регулировать социальные отношения, остаётся *неустойчивой и неразвитой*. Противоречия в законодательстве, быстрые и непредсказуемые изменения в нём особенно затрудняют работу самостоятельных субъектов в экономической сфере, сохраняя их зависимость от произвола чиновников. Проектируя и организуя свою деятельность, предприниматель ориентируется не столько на существующие нормативные акты, сколько на волевые распоряжения разрешительных и контролирующих структур, количество которых, заметим, постоянно увеличивается. Результатом этого становится неуклонное расширение сегмента «серого рынка», «мягко» коррумпированного по определению.

Следующее обстоятельство, заслуживающее специального внимания, является прямым следствием неразвитости законодательной базы. В масштабах государственного управления сегодня *отсутствует целостная и последовательная система пресечения коррупции*. Спорадические показательные кампании борьбы со злоупотреблениями направлены не на искоренение этого социального порока, а на вивисекцию его наиболее патологических проявлений. По-видимому, государство сегодня не в состоянии обеспечить прозрачность вертикальных и горизонтальных связей в экономических и политических структурах. Поэтому власть пытается сохранить стабильность и предсказуемость приемлемого уровня воспроизводства мягко коррумпированных систем или, говоря экономическими терминами, «серому» рынку не позволяют стать «чёрным». В управленческой стратегии такого рода есть определённый резон, о чём свидетельствует опыт так называемых «итальянских забастовок». В Италии, где забастовки законодательно запрещены, недо-

вольные своим положением работники... начинают делать всё по правилам, т. е. работать «чисто», неукоснительно следуя инструкциям и предписаниям. Очень скорым результатом такой педантичности оказывается полный развал работы.

Упомянутая терпимость государства к коррупционным проявлениям во многом является вынужденной, так как их решительному искоренению препятствует третий в нашем перечислении фактор: *громоздкая и нерациональная система управления общественными процессами*. Проводимые вот уже более двух десятилетий реформы всё ещё не привели к формированию рационально организованного бюрократического корпуса. В России по-прежнему «человек красит место», т. е. результативность его работы в первую очередь определяются индивидуально-личностными качествами, а не простым исполнением должностных обязанностей. Поэтому зачастую руководящие институты кроют под конкретных людей, не принимая во внимание соображения целесообразности. В идеале эффективность менеджмента определяется исключительно прагматическими критериями, и попытки сделать машину управления «честной», «справедливой» или «человечной» могут только снизить её функциональный потенциал, создав благоприятную почву для злоупотреблений.

В-четвёртых отметим, что адекватное осмысление проблемы «коррупционной ментальности» требует признания факта *высокой эффективности теневых структур в сравнении с официальными*. Отмеченные выше обстоятельства обусловили складывание в самых разных сферах общественной жизни «полулегальных» механизмов решения проблем. Их «частичная» легальность обеспечивается официальным статусом исполнителей, действующих в рамках своих полномочий, а «теневой» характер определяется тем, что деятельность «ответственных лиц» осуществляется вне рамок установленных правил и процедур. Именно так многие автолюбители проходят техосмотр, потенциальные туристы получают загранпаспорта, а бизнесмены отчитываются в налоговых органах.

Пятым фактором, способствующим активации корыстных настроений в ситуациях властной зависимости, является *низкий уровень оплаты труда ответственных работников*. Шоколадка паспортистке, французские духи учительнице, сотенная бумажка знакомому милиционеру за оформление документов – всё это, в определённом смысле, извиняющийся реверанс общества в адрес людей, чья социальная значимость несоизмерима с их зарплатой. Полуофициальные или неофициальные поборы давно стали нормой в милиции и таможне, вузах, школах, медицинских учреждениях, государственных инстанциях. Не особенно удивительно, что в общественном сознании господствует примирительное отношение к этому обороту теневых средств, спровоцированному понятным стремлением бюджетников обеспечить минимальный потребный уровень существования.

Следующим обстоятельством, косвенно порождающим коррупционные ожидания, оказывается пресловутая *уравниловка*. Мифический монолит «советского народа» в последние десятилетия разрушился окончательно. Социальная стратификация российского общества характеризуется необычайной пестротой. Наряду с малообеспеченными, а также большим слоем людей со средними доходами сформировалась довольно внушительная прослойка граждан, которые «могут себе это позволить». Однако функционирование властных и распорядительных структур по сей день зачастую осуществляется с явным игнорированием этих изменений. В общей очереди на приватизацию миллионер должен сидеть рядом с бабушкой-пенсинеркой. Не имея законной возможности ускоренного решения своих проблем, вечно спешащий бизнесмен предпочтёт сделать это в теневом секторе. Справедливости ради отметим, что в последние годы сеть платных услуг чиновников и распорядителей, рассчитанная на состоятельных граждан, быстро разрастается (хотя, к сожалению, чаще всего в «сером» варианте).

Наконец, немаловажным условием самовоспроизводства коррупции выступает *низкая социальная активность граждан*. Созданные в процессе демократических преобразований законные пути и возможности отстаивания людьми своих социальных интересов почти не используются. Гражданские инициативы остаются крайне редким явлением. В условиях демократии структуры власти и управления призваны выполнять служебные функции, находясь под неусыпным социальным контролем. Если же со стороны гражданского общества эти контролирующие полномочия не востребуются, то власть продолжает ощущать себя полновластным хозяином ситуации. Гражданин в таком случае не рассчитывает добиться своего посредством закона и процедуры, а заискивающе пытается «договориться по-хорошему».

Картина формирования «коррупционного менталитета» не может быть полной без специального рассмотрения социально-психологических предпосылок складывания духовных основ гражданского самосознания. Выпестованные исторически и обусловленные социально-политическими факторами, эти предпосылки определяют стратегию действительного (а не провозглашаемого!) отношения нашего соотечественника к коррупции. Учитывая то, что российские архетипы гражданского самосознания не раз становились предметом как научных исследований, так и публичных обсуждений, ограничимся их перечислением и краткой характеристикой.

Прежде всего обращают на себя внимание два взаимосвязанных обстоятельства: *устойчивость форм корпоративного сознания и неразвитость личностного начала в национальной культуре*. Демократические преобразования в стране пока не смогли принципиально поколебать «роевые основы» социального жизнеустройства (термин Н. Бердяева). Высокая степень корпоративной сплочённости всегда имеет коррупцию своим необходимым и естественным следствием, ибо исполнение общезначимых функций здесь ритуализировано и окружено атмосферой благоговейной почтительности.

Представ перед начальством, «коллективный человек» пытается максимально растворить свою индивидуальность, представить свои претензии или притязания через призму общего («чтобы было всё, как у людей»). Личная благодарность вышестоящему является в такой системе отношений само собой разумеющейся: «Вы уж поспособствуйте, а уж я в долгу не останусь!».

Естественный в сохраняющихся корпоративных структурах низкий уровень автономии индивида обнаруживается в поразительной нечувствительности значительного большинства наших соотечественников к либеральным ценностям. Идеалы свободы и прав человека остаются для многих пустыми, ничего не значащими декларациями. Более того, редкие попытки их отстаивания и защиты встречают осуждение и насмешку.

Другим социально-психологическим феноменом, провоцирующим властные злоупотребления, является *широкое распространение паразитарных настроений*. Эйфория ранней перестройки давно сменилась социальной апатией масс. Отсутствие выраженной гражданской позиции («А мне это надо?»), социальный пессимизм («Всё равно ничего не изменишь!») способствуют укоренению коррупционных настроений.

Расширению оснований «коррупционного менталитета» всемерно способствует *низкая правовая культура населения*. Закону не доверяют, а потому не интересуются и не знают его. Давняя народная мудрость, запечатлённая в известных афоризмах: «Закон, что дышло: как повернёшь, так и вышло!» или «Закон, что столб: не перепрыгнешь, а обойти можно!», по-прежнему встречает сочувственный отклик в умах наших современников. Причём пропаганда и правовое образование весьма в малой степени способны изменить ситуацию, ибо на архетипическом уровне русская душа страдает не законности, но справедливости.

Это извечное искание правды и справедливости всегда парадоксальным образом способствовало коррумпированию многих сфер российской общественной жизни, так как *неправомерно «очеловечивало» формальные структуры отношений власти и подчинения*. Симптоматично отождествляя понятия «страна» и «государство», типичный россиянин и сегодня не различает в себе человека и гражданина. Интенсивность человеческого самочувствия не позволяет сформироваться *гражданскому самосознанию*. Обратившийся в соответствующую инстанцию страждущий по сей день склонен вступать в отношения не с формальным функционером, а с человеком, и проблемы свои решать он хочет не только «по закону», но и «по-человечески». Надо ли объяснять, какое безбрежное пространство для произвола и злоупотреблений открывается при этом?

В заключение заметим, что перечисленные факторы формирования коррупционного сознания намеренно характеризовались несколько утрированно. В реальности всё сложнее, не так однозначно и, подчеркнём, вовсе не бесперспективно. Тем важнее реально представлять ситуацию тому, кто берётся противостоять коррупции – этой вековой злой силе российской жизни.

А.А. КОВЫЛИН

Чтобы не менять стратегию (еще раз о таможенной инфраструктуре)

В 2007 г. Президент Российской Федерации В.В. Путин и Председатель КНР Ху Цзиньтао договорились об увеличении товарооборота между Россией и КНР к 2010 г. до 60 млрд. долларов США. В связи с этим естественно возникают вопросы: по каким транспортным коридорам пойдут товары и где развивать таможенную инфраструктуру. Через Дальний Восток проходят несколько транспортных коридоров, таких как «Приморье-1», «Восток-Запад», «Трансиб» и др. Транспортный коридор – это система, состоящая из множества взаимосвязанных элементов, таких как дороги, порты, склады, средства связи, пункты пропуска, технологические звенья таможенного оформления и таможенного контроля, международных перевозок, а также транспорт.

В регионе деятельности Хасанской таможни, в структуру которой входит международный автомобильный пункт пропуска «Краскино», расположен транспортный коридор «Приморье-2», рассчитанный в первую очередь на транзит товаров из Китая в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Европы и Америку, так как это самый короткий путь из КНР к морю и далее в другие страны. Он соединяет порты в Зарубино, Посъете и Славянке с промышленными центрами китайской провинции Цзилинь. Провинция Цзилинь – родина китайского автомобилестроения, мощный центр нефтехимической промышленности, крупнейшая сельскохозяйственная база. Но эффективно использовать соседство с экономически развитым регионом Китая мы не можем, так как недостаточно развитая у нас транспортная инфраструктура ограничивает экономическое взаимодействие соседствующих приграничных территорий.

Применительно к Хасанской таможне элементами транспортного коридора «Приморье-2» являются три морских, два железнодорожных и один автомобильный пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации. Занять достойное место в динамично развивающемся регионе

невозможно без повышения эффективности функционирования пунктов пропуска. Решается эта задача путем улучшения качества администрирования и строительства новых пунктов пропуска.

Увеличение товарооборота между Россией и Китаем потребует иных пропускных возможностей на границе. В своем настоящем состоянии МАПП «Краскино» не может обработать ожидаемые в ближайшем будущем товаропотоки. Невозможно эффективно осуществлять администрирование, если отсутствуют элементарные условия для работы, возможности для внедрения информационных технологий и размещения современных технических средств таможенного контроля. «Краскино» устарел и морально, и технически, отсутствуют условия для размещения должностных лиц, отопление, устойчивая связь и т. п. Оснащение техническими средствами таможенного контроля действующего пункта пропуска невозможно. Так, таможне пришлось отказаться от установки весов, позволяющих взвешивать автопоезд, так как на пункте пропуска нет площадки, где можно было бы разместить такие весы. Также из-за отсутствия площадки нельзя задействовать столь необходимый в работе мобильный инспекционно-досмотровый комплекс.

В 2007 г. наметились движения в положительную сторону – было принято решение о строительстве нового МАПП «Краскино». Если сравнивать положение с морскими пунктами пропуска (а их в Хасанской таможне – 3), автомобильным и двумя железнодорожными, можно утверждать, что ситуация с МАПП «Краскино» сдвинулась с мертвой точки.

Учитывая достижения КНР, в частности в сфере обустройства таможенных зон, при создании новой инфраструктуры следует принимать во внимание не только наши потребности и возможности, но и месторасположение китайского пункта пропуска, его оснащение и даже время его работы. При выборе площадки под строительство нового пункта пропуска необходимо учитывать линию границы и месторасположение китайского пункта пропуска. Но площадка, отведенная под строительство, оказалась не самой idealной. Другие места, предлагаемые под строительство, еще хуже – либо на болоте, либо на значительном удалении от государственной границы.

За период с начала 1990-х годов китайские коллеги построили уже второй пункт пропуска. Оснащению его техническими средствами, вычислительной техникой, технологиям, используемым при таможенном оформлении, можно только позавидовать. У нас же за 17 лет ничего не изменилось: все те же избушка и железный ангар, отсутствие промышленного света, воды и других необходимых условий.

С первого дня реализации плана строительства нового пункта пропуска выстроился ряд проблем. Самая существенная – отсутствие квалифицированных специалистов-строителей в штате таможни. Поиск таких специалистов крайне затруднителен ввиду полного отсутствия строительных организаций в районе. По-прежнему велики сроки согласования документации

в связи с большим количеством инстанций и недостаточной активностью администрации таможни. К примеру, план подготовки к строительству МАПП «Краскино» устанавливал достаточно жесткие сроки выполнения, но в результате объявленный ранее конкурс на проектирование пункта пропуска не состоялся ввиду того, что претенденты на участие в конкурсе не смогли подготовить проектную документацию в намеченные сроки.

Варианты размещения таможенных постов в собственных помещениях предусматривают строительство новых зданий и приобретение готовых объектов. Но, как показал наш анализ, в настоящих условиях самостоятельное строительство нецелесообразно по многим причинам. К ним относятся:

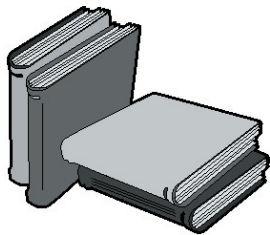
- отсутствие закона о портах;
- нежелание стивидорных компаний передавать таможне имеющиеся в портах земельные участки;
- отсутствие свободной земли в непосредственной близости от портов;
- длительные сроки отведения земельных участков, проектирования, строительства.

Как показывает пример с планируемым строительством МАПП «Краскино», возведение собственного здания займет 3–4 года. А что делать, если через 4 года поменяется концепция?

Предпочтительнее, на наш взгляд, приобретение готовых зданий и их переоборудование. Правда, переговоры в данном направлении с органами муниципальной власти пока результатов не дали. К продаже предлагаются подвалы, цоколи зданий, гаражи, развалины и т.п. Вместе с тем в Славянке, в непосредственной близости от порта, имеются два подходящих для приобретения объекта, соответствующих необходимым требованиям. За 30 млн. рублей можно получить уже готовое 6-этажное здание со стоянкой и собственным причалом.

И еще один существенный момент, который нужно иметь в виду при развитии инфраструктуры. Это то, что перспективы развития пунктов пропуска рассматриваются отдельно от перспектив развития транспортной отрасли в Дальневосточном регионе. Этого не должно быть по определению. Мы не знаем, как будут развиваться порты, по каким направлениям станут перемещаться товары. В рамках реализации программы развития Дальнего Востока предлагаются новые транзитные линии, контейнерные терминалы, процветающий судоремонт и судостроение, свободные зоны и т.д. На деле же мы получаем увеличение площади ПЗТК для перевалки автомобилей из Японии, и все. Перспективы развития морских перевозок не увязываются с перспективами развития железнодорожного транспорта. Например, если будет восстановлена Транскорейская железнодорожная магистраль (а об этом достаточно уверенно заявил президент ОАО «РЖД») и Транссиб получит выход на корейские порты, для дальневосточных транспортников

и таможенных органов многое коренным образом изменится. Тем более, нигде не предусматривается развитие таможенной инфраструктуры соседних стран – КНР и стран Юго-Восточной Азии. На сегодняшний день России, кроме нефти, леса, угля, предложить в качестве товаров нечего, товарные потоки зависят в основном от интересов КНР и стран ЮВА. Поэтому необходимость размещения таможенных органов в собственных зданиях – это одно. А вот где размещать, под какие задачи и объемы – совсем другое. И это другое может так повлиять на ход запланированных мероприятий, что, возможно, придется менять стратегию развития таможенной инфраструктуры.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Сучков, Ю.И. Преступления в сфере внешнеэкономической деятельности Российской Федерации / Ю.И. Сучков. – 2-е изд., перераб. и доп. — М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2007. – 422 с.

Исследуются история и особенности становления российского уголовного законодательства в сфере внешнеэкономической деятельности, а также проблемные аспекты квалификации так называемых таможенных преступлений, совершаемых в этой отрасли экономики. Особое внимание обращено на научное толкование нерешенных и спорных вопросов, имеющих важное значение для теории уголовного права и практики правоохранительных органов, осуществляющих борьбу с этими преступлениями.

Предназначается для ученых-исследователей, преподавателей и студентов юридических вузов, практических работников правоохранительных органов, а также руководителей юридических лиц, организаций и граждан, занимающихся внешнеэкономической деятельностью.

С.Н. КОВАЛЬ

Мониторинг деятельности таможенных брокеров в Дальневосточном регионе

Анализ динамики показателей брокерской деятельности в ДВФО осуществляется на регулярной основе начиная со второго полугодия 2005 г. Результаты мониторинга позволяют отметить, что за два последних года количество таможенных брокеров, фактически работающих в регионе, возросло на 8 %, а таможенных деклараций, оформляемых таможенными брокерами, – на 7 %. Номинально это можно рассматривать как свидетельство расширения деятельности таможенных брокеров. Но мы вынуждены констатировать, что фактически процесс не изменился к лучшему.

Так, в текущем году брокерскую деятельность осуществляли 47 организаций, включенных в Реестр таможенных брокеров (не считая филиалов и структурных подразделений одной и той же компании). Можно сказать, что в регионе сформировалась брокерская инфраструктура, но в данном случае количество, к сожалению, не соответствует качеству. Рассмотрим некоторые показатели.

Самое большое количество брокерских организаций (33) работает в регионе деятельности **Владивостокской таможни**. Между тем по доле брокерских деклараций Владивостокская таможня занимает предпоследнее место в регионе. Брокерами оформлено 5,6 % от всего декларационного массива, что составляет 4207 ГТД. Наибольший объем декларирования пришелся на три организации: ООО «Веросса» – 698 ГТД (это 2 ГТД в день); ТЭФ «Владивосток-внештранс» и ООО «Брокер ДВ» 566 и 540 ГТД (по 3 ГТД в 2 дня). Остальные организации, можно сказать, не занимаются своим непосредственным видом деятельности.

Следующая по количеству функционирующих таможенных брокеров – **Находкинская таможня**. В регионе её деятельности декларирование товаров осуществляют 28 брокерских организаций. На их долю приходится 16,3 % декларационного массива (5806 ГТД). Чуть меньше половины от всего числа деклараций, оформленных таможенными брокерами, приходится на две орга-

низации: ООО «Транспортная Находкинская компания» – усредненно 3,5 ГТД в день и ООО «Сток транс сервис» – около 3 ГТД в день.

Хасанская таможня: количество участвующих в процессе таможенного оформления брокеров много скромнее – всего 11. Однако в отличие от двух предыдущих таможен она занимает 3-е место по доле брокерских деклараций – 74,19 % (14 091 ГТД). Лидером является ООО «РосТЭК ДВ Сервис» – более трети декларационного массива по таможне (16 ГТД в день). Активно работают ООО «Веросса» и ТЭФ «Владивостоквнештранс». Они оформляют по 10 и 8 ГТД в день соответственно. Относительно заметна на общем фоне деятельность ЗАО «РосТЭК Приморье» и ООО «Брокер ДВ» – по 3 ГТД в день. Остальные 6 организаций из общего фона не выделяются.

Похожая картина в **Сахалинской области**. Оформлением товаров занимаются 10 организаций таможенных брокеров. По доле брокерских деклараций Сахалинская таможня занимает 4-е место – 71,7 %, это 15 195 ГТД – самое большое количество в регионе. 75 % ГТД оформляется двумя брокерами – ООО «Абиэс» и ООО «Евразия Кастомс сервис». В среднем каждым из них подаётся по 15 ГТД в день. Значительно отстаёт от них ЗАО «РосТЭК-Приморье». На Сахалине эта организация оформляет до 6 ГТД в день. Оправдывает статус таможенного брокера ООО «Таможенное агентство Сахалин» – 5 ГТД в день. Остальные 6 организаций только числятся таможенными брокерами.

Хабаровская таможня: в регионе её деятельности функционируют 8 таможенных брокеров. Доля оформленных ими деклараций составляет 27,6 %. Но само по себе количество ГТД невелико – 3740 шт. Почти 80 % из них оформлено ЗАО «РосТЭК-Хабаровск». Его эффективность – 9 ГТД в день. Остальные 7 в принципе не работают.

В регионе деятельности **Амурской таможни** функционируют 5 таможенных брокеров. Доля брокерских деклараций – 16,2 %. Это всего 1190 ГТД. При этом 3 ГТД в день оформляется ЗАО «РосТЭК-Хабаровск», 3 ГТД в два дня подаёт ЗАО «РосТЭК-Приморье». Остальные 3 компании фактически бездействуют.

В Камчатской области, в регионах деятельности Гродековской и Ваннинской таможен действуют по 4 таможенных брокера. По количеству оформленных брокерами ГТД в этой группе лидирует **Гродековская таможня**. Здесь таможенными брокерами оформлено 1158 ГТД – 14,3 % от всего декларационного массива. Половина оформленных брокерами деклараций принадлежит ООО «РосТЭК-ДВ Сервис», эффективность которого составляет 3 ГТД в два дня. Остальные 3 организации особой роли не играют.

Количество ГТД, оформленных таможенными брокерами в **Камчатской области**, в 2 раза меньше, чем в Гродеково, – всего 670 ГТД. Однако, учитывая, что общий декларационный оборот по Камчатке значительно ниже, чем в Гродековской таможне, доля брокерских деклараций составляет почти 22 %.

Практически поровну делят 99 % деклараций от общего числа, оформленных таможенными брокерами, ООО «Камчатвнештранс» и ЗАО «РосТЭК-Приморье» (Амурская таможня, Хасан, Сахалин) – по 1 ГТД в день.

Ванинская таможня: 4 таможенных брокера оформили 498 ГТД. Доля брокерских деклараций составляет 8 %, брокерами подаётся не более 1 ГТД в два дня.

В Якутии, Уссурийске и в Магадане осуществляют деятельность по 3 таможенных брокера.

Бесспорным лидером в этой группе является **Магаданская таможня**. Брокерами оформлено почти 4000 ГТД, а доля брокерских деклараций самая высокая в регионе – 86,5 %. Основная масса деклараций (70 % от числа брокерских) оформлена ООО «Вилкон» – около 9 ГТД в день. Ещё по 4 ГТД в день подаёт ООО «Траст Групп». На долю третьего брокера приходится всего 1 ГТД.

В регионе деятельности **Уссурийской таможни** количество ГТД, оформленных таможенными брокерами, достигло почти 2500. Доля брокерских деклараций также невелика – 11,7 %. Фактически из трех таможенных брокеров работает только один – ООО «РосТЭК-ДВ Сервис» (Хасан, Гродеково), оформляющий по 7 ГТД в день.

В регионе деятельности **Якутской таможни** объём декларационного массива невысок, а доля брокерских деклараций составляет 26,2 % (355 ГТД). Из этого числа 70 % брокерских ГТД оформлено ООО «Елтранс+» (по 1 ГТД в день). Два других брокера, как и в Уссурийске, практически бездействуют.

Благовещенская, Биробиджанская и Чукотская таможни. В регионах их деятельности работает по одному таможенному брокеру.

Абсолютно отсутствует брокерская деятельность в **Благовещенске**. Из почти 11 000 оформленных в регионе ее деятельности ГТД, только одна подана таможенным брокером – ЗАО «РосТЭК-Хабаровск». Этот таможенный брокер единственный, оформлявший ГТД и в **Еврейской автономной области**. Там он проявил большую активность – оформлено 754 ГТД (2,5 ГТД в день), что составило 30,8 % от всего декларационного массива по таможне.

Чукотская таможня занимает 2-е место по доле ГТД, оформляемых таможенными брокерами, – 74,2 %. Фактически же номинальное количество деклараций невелико – 400 штук (1 ГТД в 2 дня). Все они оформлены ООО «Вилкон», который является ведущим брокером и по Магаданской области.

Из изложенного следует, что относительно активно осуществляют деятельность в качестве таможенного брокера 9 организаций: ООО «Веросса» (Владивосток, Хасан), ТЭФ «Владивостоквнештранс» (Владивосток, Хасан), ЗАО «РосТЭК-Приморье» (Сахалин, Хасан, Комсомольск-на Амуре, Камчатка), ООО «Брокер ДВ» (Владивосток, Хасан), ООО «РосТЭК-ДВ Сервис» (Хасан, Гродеково, Уссурийск), ООО «Абиэс» и ООО «Евразия Кастомс сервис» в Сахалинской области, ЗАО «РосТЭК-Хабаровск» (Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Биробиджан), ООО «Камчатвнештранс» в пределах Камчатской

области, ООО «Вилкон» (Магадан и Чукотка). Здесь же следует отметить, что почти все из перечисленных таможенных брокеров (ЗАО «РосТЭК-Приморье», ЗАО «РосТЭК-Хабаровск», ООО «РосТЭК-ДВ Сервис», ООО «Евразия Кастомс сервис», ООО «Вилкон», ООО «Абиэс») подключены к электронному декларированию.

Область реализации ещё 38 организаций, включённых в реестр таможенных брокеров, крайне незначительна. Они подают по одной декларации в неделю, в месяц. Но очевидно, что такой работой они не оправдывают статус таможенного брокера. Тем не менее они существуют, оплачивают аренду помещений, содержат персонал. Возникает вопрос, за счет чего эти брокеры функционируют? Вывод напрашивается сам: свою деятельность они, по всей видимости, оправдывают работой под печать клиента. Но достоверно установить этот факт у нас пока нет возможности. Как уже говорилось, за два с половиной года роста практических результатов деятельности таможенных брокеров не произошло. В этой связи сами брокеры должны обратить внимание на эту ситуацию и каким-то образом воспрепятствовать незаконной деятельности лиц, оказывающих услуги по таможенному оформлению товаров.

Что касается таможенных органов, то со второй половины 2005 г. по инициативе ДВТУ введен показатель эффективности деятельности таможен по оформлению деклараций брокерами. Показатель носит и фактический, и аналитический характер. Он устанавливается поквартально, и на каждый квартал применительно к каждой таможне добавляется процент брокерских деклараций. В случае, если таможня этот процент не выполняет, должны предоставляться итоги анализа, показывающие причины невыполнения, и перечень мероприятий, направленных на повышение этого показателя. Но зачастую оценить те мероприятия, которые проводит таможня, бывает сложно потому, что уменьшение количества деклараций, оформляемых брокерами, объясняется многими якобы нерегулируемыми причинами (праздники, погодные условия, задержки транспорта). Тем не менее даже такой формальный подход во многом обязывает таможни к тому, чтобы применять административный ресурс. В сентябре 2006 г. было принято распоряжение ФТС России «О предоставлении информации по делам об административных правонарушениях, вынесенных в отношении специалистов по таможенному оформлению». За период действия этого распоряжения в Дальневосточном регионе заведено 85 дел об административных правонарушениях по факту незаконной деятельности как на этапе декларирования, так и при проверке после выпуска товара. Работа в данном направлении налаживается, т.е. ст. 16.23 КоАП заработала. Усилить этот эффект можно, исключив незаконную деятельность, когда оформление ведется под печать клиента либо осуществляется лицами, не включенными в штат декларанта, и т.п. Но решить такую задачу без участия самих брокеров нереально. Необходима работа с теми брокерами, которые не выполняют свои непосредственные функции. Именно они образуют ту самую группу риска, которая работает под печать клиента.

Таможенный пост – это линейное подразделение таможенной системы, с которого начинается технологическая цепочка. От того, каким будет это начало, во многом зависят результаты работы таможни и других звеньев таможенной системы. Таможенный пост «Морской порт Находка» входит в единую систему таможенных органов Дальнего Востока. На примере его деятельности можно судить о характере развития таможен ДВТУ в целом.

И.И. ВОРОБЬЕВ

Динамика деятельности таможенного поста «Морской порт Находка» (2005–2007 гг.)

Основные функции таможенного поста «Морской порт Находка» – таможенный контроль и таможенное оформление товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу; обеспечение разрешительного порядка перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу, начисление и взимание таможенных пошлин, налогов и иных таможенных платежей. В пределах своих полномочий он осуществляет валютный контроль, выполняя функции агента валютного контроля, проводит экспортный контроль и контроль за перемещением через таможенную границу РФ предметов художественного, исторического и археологического достояния народов.

По итогам 8 месяцев 2007 г. должностными лицами ОТО и ТК таможенного поста «Морской порт Находка» оформлено 8394 ГТД, по результатам 2005 г. и 2006 г. – 8078 и 8 031 ГТД соответственно. В 2007 г. отмечается рост на 3,9 % относительно 2005 г. и на 4,5 % относительно 2006 г. (рис. 1).

На фоне снижения количества «экспортных» ГТД с 3375 в 2005 г. до 2360 в 2007 г. (-7,7 %) отмечен рост количества ГТД на ввозимые товары с 4703 в 2005 г. до 6034 в 2007 г. (+28,3 %). Данный факт объясняется возросшим объемом оформляемых в отделе автомобилей. По результатам сравнительного анализа товаропотока в 2007 г. отмечено снижение количества оформленных товаров в абсолютном выражении (как ввозимых, так и вывозимых) относительно 2005 г. Так, если в 2005 г. оформлено 2420,72 тыс. тонн, то в 2007 г. – 2229,14 тыс. тонн (на 1915,8 тыс. тонн, или на 7,9 %, меньше). Относительно 2006 г. на 87,8 тыс. тонн, или на 3,8 %, меньше (рис. 2).

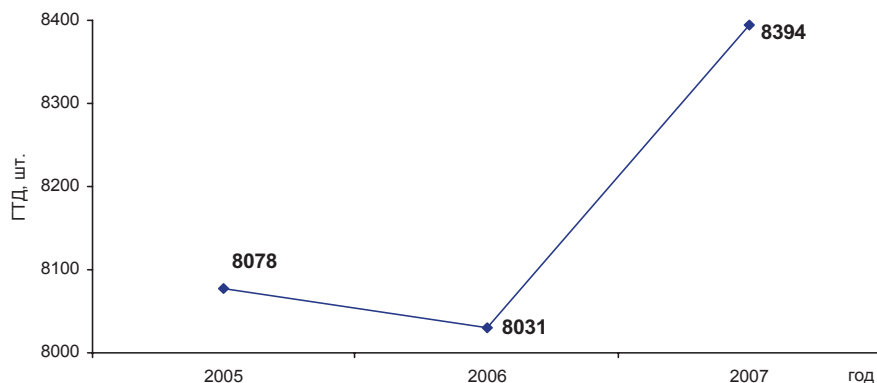


Рис. 1. Динамика числа оформленных ГТД в период с 1.01 по 1.09. 2005-2007 гг.

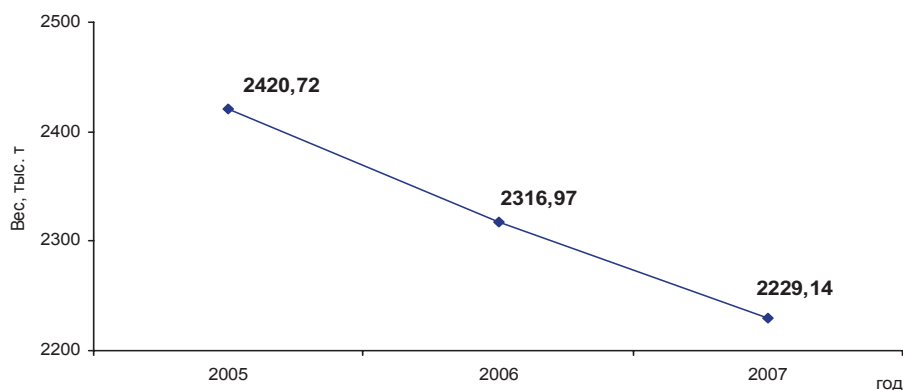


Рис. 2. Динамика товаропотока в период с 1.01 по 1.09 2005-2007 гг.

Несмотря на отрицательную динамику товаропотока в 2007 г., отмечен значительный рост статистической стоимости оформленных товаров относительно как 2005 г., так и 2006 г. Если в 2005 г. данный показатель составил 429,18 млн. долл., а в 2006 г. – 493,2 млн. долл. (+64,02 млн. долл., или +14,9 %), то в 2007 г. он уже равен 719,8 млн. долл. (+200,6 млн. долл., или +67,7 %, относительно 2005 г. и +226,6 млн. долл., или +45,9 %, относительно 2006 г.). Таким образом, средняя «стоимость» товаров в одной ГТД увеличилась с 53,12 тыс. долл. в 2005 г. до 85,8 тыс. долл. (+61,5 %) в 2007 г. (рис. 3).

Как следствие увеличения стоимости оформленных товаров отмечен рост таможенных платежей, перечисленных в федеральный бюджет. Так, если в 2005 г. данный показатель составил 1963,52 млн. рублей, в 2006 г. 3372,71 млн. рублей (+1409,2 млн. рублей, или +139,3 %), то в 2007 г. – 3984,39 млн. рублей (+2020,9 млн. рублей, или +103 %, относительно 2005 г. и +616,7 млн. рублей, или +18 %, относительно 2006 г.). Таким образом, средний уровень платежей с одной ГТД увеличился с 243,07 тыс. рублей в 2005 г. до 474,7 тыс. рублей

(+231,6 тыс. рублей, или +95,3 %) в 2006 г. В 2007 г. отмечалась положительная динамика индекса таможенной стоимости (ИТС). Так, если в 2006 г. данный показатель составлял 0,21 долл./кг, то в 2007 г. он равнялся 0,32 долл./кг (+0,1 долл./кг, или 52,4 %).

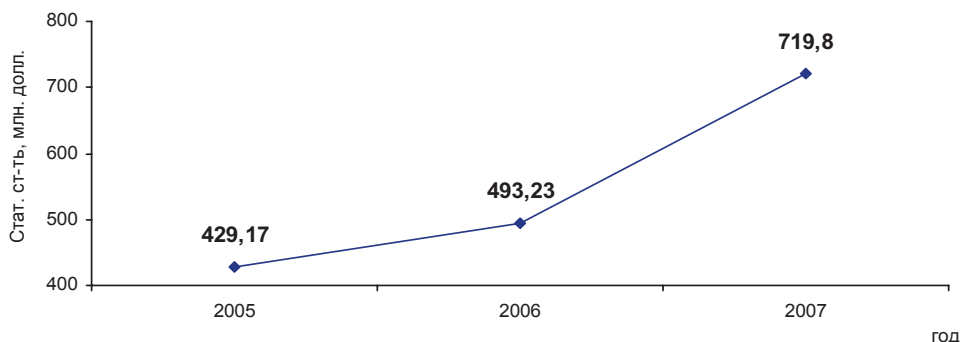


Рис. 3. Динамика статистической стоимости за период с 1.01 по 1.09. 2005-2007 гг.

Следует отметить, что количество корректировок таможенной стоимости на протяжении рассматриваемого периода сократилось с 1650 в 2005 г. до 693 в 2007 г. (на 957 КТС, или на 58 %). Данный факт позволяет говорить о положительной оценке работы ОТО и ТК по контролю таможенной стоимости.

Увеличение количества случаев фактического контроля заявленных в ГТД товаров объясняется тем, что в 2006–2007 гг. должностными лицами ОТД поста в большей мере использовалась такая форма таможенного контроля, как таможенный осмотр товара и транспортных средств, тогда как в 2005 г. в 100 % случаев применялся таможенный досмотр (табл. 1).

Таблица 1

Динамика случаев фактического контроля, ГТД

| 2005 г. | 2006 г. | 2007 г. |
|---------|---------|---------|
| 1033 | 1067 | 1222 |
| 818/215 | 988/79 | 1147/75 |

Примечание. Количество ГТД: в числителе – на импортные товары, в знаменателе – на экспортные.

Для сокращения времени прохождения грузов через таможенный пост предпринимается ряд мер технического характера. Должностные лица успешно применяют современные информационные и таможенные технологии предварительное информирование, электронное декларирование, систему управления рисками. Начаты подготовительные работы по установке инспекционно-досмотрового комплекса.

Важной составляющей таможенного контроля является система управления рисками. Она позволяет перейти от тотального досмотра товаров и транс-

портных средств к выборочному, т.е. к досмотру только тех товаров, которые могут нанести ущерб экономической и национальной безопасности РФ. Основу системы управления рисками составляют профили рисков, разрабатываемые по различным направлениям, включая контроль таможенной стоимости, нетарифный контроль, валютный контроль и т.д.

В таможенном посту используется предварительное информирование, когда уполномоченное должностное лицо таможни заранее знает характеристики товара и может принять предварительное решение о применении тех или иных форм таможенного контроля. Это позволяет сократить время простоя транспортных средств, что положительно сказывается на увеличении пропускной способности. Внедрение предварительного информирования позволяет заблаговременно получать данные о товарах, которые прибудут на судах в порт, и переходить на более высокий уровень организации таможенного контроля и таможенного оформления – предварительное электронное декларирование.

В среднем отделе ТО и ТК ТС ежедневно оформляется 10–15 транспортных средств. Среднее время таможенного оформления судов не превышает нормативы, установленные приказом ГТК России № 892 от 12.09.2001 г. (табл. 2).

Таблица 2

Некоторые показатели работы ОТО и ТС за 8 месяцев 2005–2006 гг.

| Показатель | 2005 г. | 2006 г. | 2007 г. |
|---|----------|----------|----------|
| Количество пропущенных транспортных средств (в Россию), всего | 2062 | 1573 | 1459 |
| в том числе: | | | |
| - в заграничном плавании | 1645 | 1354 | 1083 |
| - в каботажном плавании | 417 | 219 | 376 |
| Количество пропущенных транспортных средств (из России), всего | 1914 | 1608 | 1468 |
| в том числе: | | | |
| - в заграничном плавании | 1613 | 1303 | 1219 |
| - в каботажном плавании | 301 | 305 | 249 |
| Количество пропущенных физических лиц | 61422 | 54574 | 50014 |
| Количество пропущенных грузов (тыс. тонн) | 5867,398 | 8539,57 | 5532,237 |
| - в Россию | 425,243 | 2326,547 | 974,453 |
| - из России | 5442,155 | 6213,023 | 4557,784 |
| Количество НТД | 3362 | 2980 | 2746 |
| Количество проведенных досмотров/количество возбужденных в результате досмотров дел об АП | 17/16 | 15/12 | 13/12 |

Налицо тенденция значительного снижения количества судозаходов. Одной из важных проблем продолжает оставаться таможенное оформление и таможенный досмотр.

Правоохранительная деятельность

В целях сокращения времени непроизводительных простоев транспортных средств в порту было предложено оформлять суда под иностранным флагом с иностранными членами экипажа одним должностным лицом ОТО и ТК ТС, так как практика работы таможенных органов региона на данном направлении свидетельствует о возможности без снижения эффективности таможенного контроля осуществлять оформление одним должностным лицом. В ночное время сотрудниками ОТО и ТК ТС таможенного поста «Морской порт Находка» оформляются только линейные суда и суда, оказавшиеся в форс-мажорных обстоятельствах.

Основное направление отдела таможенного досмотра таможенного поста «Морской порт Находка» – проведение таможенных досмотров и осмотров импортных товаров, происходящих из стран Юго-Восточной Азии. Особое внимание уделялось товарам, страной происхождения которых являлся Китай, и мясопродукции, прибывающей морским транспортом из Республики Корея.

Номенклатуру товаров из Китая представляют такие товары, как строительные материалы, мешки бумажные, обувь, одежда. Значительный объем проведенных осмотров приходится на автомобили, автомобильные запчасти, специальную технику, импортируемой из Японии. В отношении товаров, импортируемых из Вьетнама, досматривались каучук, разного рода макаронные изделия, упаковочная пленка, пальмовое масло, соусы разных наименований.

В целях инвентаризации мороженой мясопродукции проводились таможенные осмотры и досмотры товаров совместно с сотрудниками Россельхознадзора. В отношении экспортируемых товаров широко применяются такие формы таможенного контроля, как таможенное наблюдение, таможенный осмотр, осмотр мест погрузки. Значительную часть экспортируемых товаров составляют лес и лесоматериалы, черные металлы, лом черных металлов. Значительный объем контролируемого постом экспортируемого леса представляют лесоматериалы, оформленные во внутренних таможнях. За 8 месяцев 2007 г. было проведено 175 наблюдений за погрузкой лесоматериалов и 42 осмотра.

Отделом таможенного досмотра также осуществляется контроль за деятельностью СВХ и ЗТК, учрежденных в зоне деятельности поста. Отдел контролирует 11 зон таможенного контроля и 7 складов временного хранения.

Контроль учета и хранения товаров и транспортных средств, находящихся на временном хранении, осуществлялся ежедневно проверкой отчетных документов и электронных носителей. По основным показателям работы отдел постоянно предоставляет отчетность по различным формам, утвержденным нормативными документами ДВТУ и ФТС России (табл. 3).

Таблица 3

**Основные показатели работы ОТД
таможенного поста «Морской порт Находка»**

| Наименование показателя | 2005 г. | 2006 г. | 2007 г. |
|---|-----------|------------|------------|
| Количество досмотров: | | | |
| - общее | 2099 | 1028 | 338 |
| - импорт | 1969 | 994 | 321 |
| - экспорт | 130 | 34 | 17 |
| Количество осмотров | 126 | 950 | 1810 |
| Количество оформленных транзитных деклараций | 2573 | 5400 | 2960 |
| Количество оформленных ТПО шт./руб. | 187/26000 | 254/497500 | 257/386000 |
| Количество оформленных поручений (на погрузку) | 3755 | 3900 | 3840 |
| Количество подготовленных документов (ответы на запросы, письма и т.д.) | 5845 | 5700 | 5680 |
| Количество подтверждений о прибытии (товара) | 1038 | 127 | 113 |

За 8 месяцев таможенным постом возбуждено 105 дел об административных правонарушениях. Основные статьи КоАП России, по которым возбуждались дела: 16.1, 16.3, 16.4, 16.9, 16.10, 16.11, 16.13, 16.16, 16.19. Отмечены тенденции к росту количества возбужденных дел об АП по статьям 16.1, 16.2, а также по ст. 16.16 КоАП РФ, что свидетельствует о качестве проводимых досмотров товаров и транспортных средств, о профессиональной подготовке должностных лиц таможенного поста, а также о взаимодействии подразделений таможенного поста между собой и подразделениями Находкинской таможни в целом.

Биробиджанская таможня в 2007 году

В течение 2007 г. в регионе деятельности Биробиджанской таможни внешнеэкономическую деятельность осуществлял 221 участник, в том числе 92 участника ВЭД, зарегистрированных в других регионах. По сравнению с 2006 г. количество участников ВЭД увеличилось на 22 %. Количество физических лиц, пересекших таможенную границу в пунктах пропуска Амурзетского и Биробиджанского таможенных постов, составило более 123 тыс. человек, что выше уровня 2006 г. на 23 %. Таможенные посты приняли к оформлению 2644 грузовые таможенные декларации. Грузооборот перемещаемых товаров по сравнению с прошлым годом увеличился на 3 % и составил свыше 181 тыс. тонны. Среди экспортных товаров наибольший удельный вес пришелся в 2007 г. на лес и лесоматериалы. Основную номенклатуру импортных поставок составляли обувь, предметы одежды, продукты питания, стройматериалы, автотранспортные средства и технологическое оборудование. Следует отметить значительный рост ввоза в 2007 г. автотранспортных средств, а именно грузовых автомобилей китайского производства.

В течение всего прошлого года в таможне проводилась работа по сбору и обработке информации, полученной из различных источников, а также анализ таможенного оформления и таможенного контроля товаров, пропускаемых через Биробиджанскую таможню, в целях выявления потенциальных рисков, оценки степени риска и целесообразности разработки зональных проектов профилей рисков. Кроме того, осуществлялся регулярный контроль за применением на таможенных постах прямых мер по минимизации рисков, предусмотренных профилями рисков. Было проведено 269 таможенных досмотров (в 2006 г. – 803), из них 47 результативных, что в целом составляет 17,5 %. По их результатам возбуждено 23 дела об административных правонарушениях, 10 уголовных дел. Сумма штрафов составила 28 млн. 408 тыс. рублей.

Плановое задание по перечислению таможенных платежей установленное в размере 578 млн. рублей, Биробиджанская таможня выполнила на 115 %, перечислив в Федеральный бюджет 667 млн. рублей. Отдел таможенных платежей (ОТП) не только обеспечивал эффективную работу с участниками ВЭД и банковскими учреждениями по вопросам контроля за перечислением таможенных платежей на соответствующие счета ФТС России, вел оператив-

ный учет финансовых поступлений и операций по начислению средств федерального бюджета от распоряжения и реализации конфискованного и иного имущества, обращенного в доход государства, но и контролировал правильность начисления таможенных платежей по грузовым таможенным декларациям, правильность определения таможенной стоимости, соблюдение резидентами и нерезидентами актов валютного законодательства Российской Федерации и актов органов валютного регулирования. В 2007 г. силами ОТП откорректирована практически каждая вторая грузовая таможенная декларация (ГТД). Сумма доначисленных таможенных платежей в результате проведенных корректировок таможенной стоимости составила 34 млн. 330 тыс. рублей (в 2006 г. – 28 млн. 800 тыс. рублей). Организовано и проведено 75 целевых проверок соблюдения участниками ВЭД валютного законодательства РФ; из них 13 – по поручению ФТС России, 62 – инициативные целевые проверки (в 2006 г. – 65 проверок: 19 по поручению ФТС России, 46 – инициативных). В ходе проведения проверок контролю подверглись 622 ГТД, что в 3 раза больше, чем в прошлом году (263 ГТД).

Всего за прошедший год было выявлено нарушений валютного законодательства на сумму 6 млн. 380 тыс. рублей (в 2006 г. – 6 млн. 885 тыс. рублей). По выявленным фактам нарушений возбуждено и передано в Росфиннадзор 30 дел об административных правонарушениях (АП) в области валютного законодательства. По результатам рассмотрения дел об АП в области валютного законодательства Росфиннадзором наложено штрафов на сумму 1 млн 618 тыс. рублей. За отчетный период общее количество перемещаемой наличной иностранной валюты и валюты РФ по сравнению с 2006 г. значительно увеличилось. Ввоз и вывоз в РФ долларов США увеличился в 1,9 раз, ввоз китайских юаней увеличился в 1,2 раза, их вывоз – в 2,5 раза, ввоз российских рублей возрос в 13 раз, вывоз российских рублей увеличился в 4,4 раза.

Отделом таможенной инспекции Биробиджанской таможни за 2007 г. осуществлено 43 проверочных мероприятия: 9 проверок в форме общей таможенной ревизии, 1 специальная таможенная ревизия, 4 осмотра территорий, 3 – в целях получения пояснения и 26 случаев таможенного контроля в форме проверки документов и сведений. Плановое задание, установленное ДВТУ по количеству проведенных таможенных ревизий, выполнено на 100 %, по количеству иных проверочных мероприятий – на 110 %. По результатам проведенных мероприятий составлено 11 протоколов об административных правонарушениях, наложено и взыскано штрафов на сумму 110 тыс. рублей.

Должностными лицами правоохранительного блока выявлено 121 правонарушение в области таможенного дела. Из них вынесено 48 определений о возбуждении дела об АП и проведении административного расследования и составлено 72 протокола об АП и 2 постановления прокурора о возбуждении дела об АП. В 2007 г. по сравнению с 2006 г. произошел рост выявленных правонарушений на 5,2 %. По делам об АП наложено штрафов на сумму

29 млн. 814 тыс. рублей (в 2006 г. – 15 млн. 720 тыс. рублей). Решение о конфискации товаров принято на сумму 22 млн. 294 тыс. рублей (в 2006 г. – 32 млн. 300 тыс. рублей). Возбуждено 15 уголовных дел (в 2006 г. – 13), в том числе по ч. 4 ст. 188 Уголовного кодекса РФ – 5 дел (в 2006 г. дела данной категории не возбуждались). В отношении конкретного лица возбуждено 3 уголовных дела.

Должностные лица отделения по правовой работе в 2007 г. участвовали в 38 судебных заседаниях. Из 27 исков, предъявленных Биробиджанской таможней, требования удовлетворены по 21 иску, 6 исков оставлены без удовлетворения. По 11 искам, предъявленным Биробиджанской таможне, в пользу таможни рассмотрено 6 исков, 1 иск находится на рассмотрении.

За отчетный период в Биробиджанской таможне были введены в эксплуатацию новые технические средства, что позволило сократить время таможенного оформления автотранспортных средств, грузов и физических лиц и повысить эффективность и качество таможенного контроля. Пункт пропуска «Амурзет» оснащен комплексной системой безопасности, в пункте пропуска «Пашково» установлена система видеонаблюдения, в пункте пропуска «Нижнеленинский» введены в эксплуатацию мобильный инспекционно-досмотровый комплекс и стационарная система радиационного контроля «Янтарь». Также в пунктах пропуска «Нижнеленинский» и «Амурзет» введены в эксплуатацию три современные рентгенустановки для досмотра багажа и ручной клади пассажиров. Организованы три цифровых канала связи для передачи данных между таможней и тремя пунктами пропуска. Планируется оснастить все пункты пропуска современным и высокоточным оборудованием для взвешивания автомобилей.

Елена Вербицкая

Кто управляет рисками



В 2008 г. Владивостокский филиал Российской таможенной академии отмечает 14-ю годовщину со дня создания. Не совсем солидный возраст для учебного заведения, подростковый, однако вполне достаточный для того, чтобы проследить, кем стали его выпускники. Оксана Супруненко, например, закончила факультет таможенного дела в 2001 г. За прошедшие после выпуска 7 лет успела поработать в Дальневосточном таможенном управлении, а с мая 2007 г. – во Владивостокской таможне. Сегодня она – главный государственный таможенный инспектор отдела по применению системы управления рисками (ОПСУР). Так

что в таможенном деле уже не новичок, но находится в том гармоничном возрасте, когда опыт еще не отягощает и не сдерживает, а энергии и свежих знаний в избытке.

Оксана искренне считает, что секрет ее нынешней уверенности в себе и профессиональной успешности – в старших коллегах, которые окружали ее вниманием в годы учебы и работы. Один из них – Михаил Сорокин – руководитель дипломного проекта. Именно он научил свою подопечную умению отстаивать свои идеи и не бояться оппонента. Не всякий руководитель решится не прийти на защиту диплома своей воспитанницы. Оксане, как, впрочем, и другим его дипломницам, пришлось обойтись без традиционной поддержки на этом ответственном мероприятии и с блеском защитить дипломную работу. Такое испытание еще раз доказало, что Супруненко из тех, кому чем сложнее, тем интереснее. Она признается, что и экзамены самые сложные всегда сдавала успешнее, чем те, которые казались простыми.

Старшие коллеги исподволь развивали в Оксане уверенность в себе и упорство. Николай Лощинин – первый наставник Оксаны в период работы в ДВТУ (в ту пору начальник отдела контроля таможенного оформления ДВТУ, а ныне 1-й зам. начальника Владивостокской таможни), его профессиональный

опыт и психологическая поддержка помогли в начале трудовой карьеры безболезненно влиться в новый коллектив. Как подчеркивает Лощинин, трудолюбие и щепетильность в изучении документов помогли Оксане охватить все необходимые направления работы отдела контроля таможенного оформления, где Супруненко работала инспектором, затем старшим инспектором ДВТУ.

Так же, не считаясь с личным временем и дорожа порученным делом, стала работать и в ОПСУР Владивостокской таможни.

Новая работа сразу привлекла Оксану своей оперативностью, ответственностью и актуальностью. Как бывшая выпускница ВФ РТА Супруненко хорошо понимает, что именно система управления рисками помогает таможене перейти от тотального контроля участников внешнеэкономической деятельности к выборочному, а значит, приблизиться к международным стандартам. СУР предназначена для выявления возможных нарушений таможенного законодательства, так называемых рисков. Таможенные посты и отделы разрабатывают профили рисков – «уязвимых» мест ВЭД, которые в дальнейшем отслеживаются на местах и в отделе СУР. Сегодня «опсуровец» не только анализирует все аспекты ВЭД, участвует в осмотрах товаров, занимается актуализацией профилей рисков, осуществляет контроль за тем, как применяется СУР на постах, но и оказывает методологическую помощь коллегам из других структурных подразделений. Все эти направления работы успешно освоила Оксана и может не только качественно выполнить порученные ей аспекты деятельности, но и – в случае необходимости – подменить коллег. Как подчеркивает начальник ОПСУР Сергей Плыгунов, Оксана как специалист сформировалась уже в ДВТУ, где занималась фактически теми же направлениями, а в таможене, «на передовой» ВЭД, уже оттачивает свой профессионализм. Сама же Оксана уверена, что главное, в чем ей повезло, – доброжелательная атмосфера, взаимозаменяемость и поддержка в отделе, где ценятся ответственность, целеустремленность, здоровые амбиции и порядочность.

Виктория Шамаева

Я.К. ЯКУБОВСКИЙ

Физическое здоровье – гарант профессионального статуса таможенника

Анализ трудовой деятельности молодых специалистов-выпускников не только таможенной академии показывает, что физическая подготовленность выпускника за послеучебный год резко снижается. Будучи студентом, выпускник минимум два раза в неделю занимался, подвергая свой организм воздействию силовой, беговой и другим видам физической тренировки. На местах своей трудовой деятельности выпускник погружается в ритм работы коллектива, которая зачастую организована не в соответствии со здоровым образом жизни. Выпускники устают и изнемогают не столько оттого, что много работают, а оттого, что плохо работают – имеется в виду плохая организация труда. И самое главное в данной ситуации это то, что люди теряют приобретенный потенциал здоровья, который является гарантом сохранения активности, молодости – качеств, необходимых для долгой созидательной деятельности.

Данное положение объясняется, с одной стороны, тем, что руководители структурных подразделений за повседневной деятельностью не следят за уровнем физического состояния своих подчиненных, не понимают роли хорошего здоровья людей в достижении конечной цели служебной деятельности. С другой стороны, выпускник, уповая на свою молодость, надеется, что сформированное за время учебы состояние здоровья будет поддерживаться долгие годы само собой, без постоянного его дополнительного подкрепления.

По нашим твердым убеждениям, каждый человек должен четко понимать, что труд – основа режима здоровой жизни человека. Существует неправильное мнение о вредном действии труда, вызывающем якобы «износ» организма, чрезмерный расход сил и ресурсов, преждевременное старение. Труд как физический, так и умственный не только не вреден, но напротив: систематический, посильный и хорошо организованный трудовой процесс

чрезвычайно благотворно влияет на нервную систему, сердце и сосуды, костно-мышечный аппарат, на весь организм человека в целом. Долго живет тот, кто много и хорошо работает в течение всей жизни, а безделье приводит к вялости мускулатуры, нарушению обмена веществ, ожирению и преждевременному одряхлению. В случаях перенапряжения и переутомления человека, как правило, виновен не сам труд, а неправильный режим труда. Нужно умело распределять силы во время выполнения работы, как физической, так и умственной. Равномерная, ритмичная работа продуктивнее и полезнее для здоровья работающих, чем резкая смена периодов простоя периодами напряженной, спешной работы.

Необходимым условием сохранения здоровья в процессе труда является чередование работы и отдыха. Отдых после работы вовсе не означает состояние полного покоя. Лишь при очень большом утомлении может идти речь о пассивном отдыхе. Желательно, чтобы характер отдыха был противоположен характеру работы человека. Людям физического труда необходим отдых, не связанный с дополнительными физическими нагрузками, а работникам умственного труда (мы имеем в виду деятельность таможенника) в часы досуга необходима физическая нагрузка.

Одно из самых неприятных условий жизни для человечества – резкое сокращение объема физической активности, т.е. гиподинамия. На протяжении многих веков наши предки для добывания средств существования проводили в движении по 10–12 часов в сутки. В нынешнем постиндустриальном обществе человек активен всего в течение 30–40 минут в сутки. Известно, что потребность в движении у человека, как у любого живого существа, врожденная. И в зависимости от того, удовлетворяется ли она и как именно удовлетворяется, эта потребность может развиваться или угасать.

Недостаток движений способствует детренированности организма. Малоподвижный образ жизни является одной из главных причин тяжелых хронических заболеваний внутренних органов. При этом ухудшается умственная работоспособность, происходят отрицательные изменения в центральной нервной системе, снижаются функции внимания, мышления, памяти, ослабляется эмоциональная устойчивость.

Физическая активность повышает потенциал энергообразования, определяющий устойчивость организма к факторам, способствующим развитию ишемической болезни сердца и других заболеваний. У физически активных людей тормозятся процессы старения. Двигательная деятельность является неспецифическим раздражителем, вовлекающим в ответную реакцию все звенья нервной системы, и выступает в качестве общего воздействия на организм человека.

Малоподвижный образ жизни начинает давать знать о себе после 25 лет. У мужчин мышечная масса начинает уменьшаться, заменяясь жировой, а у женщин старше 30 лет замедляется обмен веществ, в результате чего уве-

личивается жировая прослойка. Организм человека устроен мудро, и все, что не работает, впоследствии отмирает или снижает свои возможности.

Неоценимую помощь в компенсации естественных возрастных изменений оказывают физические упражнения, так как они стимулируют работу мозга, поднимают настроение, помогают учиться и работать. Это связано с тем, что в организме во время и после выполнения физических упражнений происходит усиленное образование нейропептидов (эндорфинов и энкефалинов), которые через кровь поступают в соответствующие отделы нервной системы, перестраивают деятельность нервных центров, угнетают чувство боли, снимают различные неприятные ощущения и, действуя на психофизическое состояние, поднимают настроение и даже создают эйфорическое состояние. Такое состояние продолжается еще 1,5–2 часа после тренировки, после чего наступает период расслабления.

Именно благодаря столь сильному воздействию на эмоциональную сферу физические упражнения могут служить прекрасным средством для преодоления горя, психологических травм и негативных переживаний.

Доказано, что у людей с плохой физической подготовкой чаще развивается синдром хронической усталости (по статистике – бич современности). Снять его проявления помогают элементарные растягивания мышц, непродолжительные прогулки на свежем воздухе и силовые тренировки с небольшими отягощениями.

На работе и в быту современный человек часто подвержен всевозможным стрессам. А давно известно, что физические упражнения – лучшее лекарство от них. Это объясняется тем, что гормоны радости превышают выработку гормонов стресса и тело освобождается от изнурительного состояния повышенной «боевой готовности». Физические упражнения способствуют развитию общей выносливости, которая в свою очередь помогает справиться с напряжением, вызванным стрессом, потому что реакция организма на стресс напоминает то, что происходит во время занятий физическими упражнениями: учащается пульс и частота дыхания, повышается кровяное давление. И чем лучше физическая подготовленность человека, тем легче он переносит эти физические изменения.

Физическая активность таможенника должна продолжаться ежедневно, без перерывов, круглый год. Выявлена следующая закономерность: чем длительней непрерывный стаж занятий физическими упражнениями, тем выше уровень здоровья как мужчин, так и женщин. Поэтому независимо от настроения стоит хотя бы время от времени посещать спортивные залы или спортплощадки, учитывая, что при прекращении тренировок происходит следующее:

- через неделю изменений не заметно. Иногда это даже идет на пользу для восстановления мышц после усиленных тренировок, даже появляется особое желание заниматься с новыми силами;

- через месяц теряются физическая выносливость и сила мышц;
- через три месяца все нужно начинать с нуля с наименьшей интенсивностью;
- через шесть месяцев – полная потеря спортивной формы и тонуса мышц.

Специалисты рекомендуют заниматься с такой интенсивностью, чтобы частота сердечных сокращений (ЧСС) составляла 60–90 % от максимальной для данного возраста (см. таблицу). Самый простой способ определения максимального показателя по формуле: $\text{ЧСС} = 220 - \text{возраст (в годах)}$.

**Зоны тренировочных нагрузок по ЧСС, уд/мин
(в зависимости от возраста)**

| Возраст, лет | Зона оптимальных нагрузок | Зона больших нагрузок |
|--------------|---------------------------|-----------------------|
| 17–20 | 150–177 | 177–200 |
| 20–25 | 145–172 | 172–195 |
| 25–30 | 140–168 | 168–190 |
| 30–35 | 137–164 | 164–185 |
| 35–40 | 133–160 | 160–180 |
| 40–45 | 129–155 | 155–175 |
| 45–50 | 126–150 | 150–170 |
| 50–55 | 122–145 | 145–155 |
| 55–60 | 118–141 | 141–160 |

Установлено, что жировая прослойка будет «сгорать» при условии, если пульс во время тренировки уложится в интервал 60–70% от теоретического максимума. Начинается этот процесс минут через 25–30 после начала тренировки. Если нагрузку увеличивать до 80–85 % от теоретического максимума, то будет тренироваться выносливость сердечно-сосудистой системы, а жировая прослойка не будет подвергаться изменениям. Это объясняется тем, что жиры являются главным резервом организма. Поэтому экономная природа оставляет их «на потом», сжигая в начале тренировки углеводы. Они же расходуются и при очень интенсивной нагрузке, когда организм просто не успевает перестроиться: ведь жиры, хотя и дают больше энергии, зато «сжигаются» медленнее, чем углеводы.

Здоровье – это основополагающее условие жизни. И необходимо оно нам для того, чтобы реализовать свои жизненные цели, направленные на высокие достижения, прежде всего в профессиональной и социальной сферах. Здоровье – это личное богатство. Как распорядится им человек – зависит лишь от него самого. Многие люди давно убедились в том, что легче и экономически дешевле сохранить здоровье на хорошем уровне, чем укреплять ослабленное. И основным средством, с помощью которого достигается сохранение здоровья, являются физические упражнения. Различные формы физической

деятельности в современных условиях становятся единственно гарантированным средством, обеспечивающим удовлетворительную сохранность физического статуса работника таможенной службы, крайне необходимого для поддержания его здоровья и трудоспособности.

Многолетняя практическая деятельность преподавателей кафедры физической подготовки убеждает в том, что физическая активность в жизни выпускника таможенной академии после окончания учебы должна не снижаться, а продолжаться и в дальнейшем, на месте его будущей службы в таможенных органах.

Факты и цифры

Итоги спортивной жизни

Накануне Дня защитника Отечества прошли соревнования по плаванию на первенство Хасанской таможни. Мероприятие проводилось в рамках Всероссийской спартакиады-2008 таможенных органов Российской Федерации.

Пловцы соревновались в двух возрастных категориях. У мужчин в возрасте до 40 лет в трех заплывах на 100 м лучший результат показал Алексей Серов, инспектор отдела таможенной охраны и оперативно-дежурной службы. Вторым стал Денис Ворожба, главный государственный таможенный инспектор отдела таможенного досмотра Хасанского таможенного поста, третьим – Константин Пеньков, уполномоченный по ОВД отдела административных расследований. У женщин до 35 лет на дистанции 50 м первой стала Марина Лаврентьева, главный государственный таможенный инспектор отделения товарной номенклатуры и торговых ограничений, второй результат у Ольги Перовой, психолога Хасанской таможни, на третьем месте Ольга Зубова, главный государственный таможенный инспектор правового отдела.

Татьяна Пакулова

В 2007 г. сборная команда Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) заняла третье место из двенадцати команд по итогам офицерской спартакиады «Здоровье» среди руководящего состава силовых ведомств и спартакиады среди райсоветов КС «Динамо». В рамках этих спартакиад в течение года таможенники приняли участие в 19 соревнованиях по таким видам спорта, как футбол, мини-футбол, волейбол, баскетбол, настольный теннис, плавание, стрельба, шахматы, самбо и др.

Особенно отличились Денис Воробьев и Александр Сидоров (футбол), Сергей Мыколенко (плавание), Александр Кулик и Владимир Савенков (настольный теннис), самыми меткими в соревнованиях по стрельбе стали Валентин Мищенко, Олег Синкевич и Алексей Царьков.

Кроме того, были подведены итоги спартакиады-2007 среди коллективов физической культуры таможенных органов России. В своей группе коллектив ДВТУ из 44 занял второе место.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ

* * *

В 2008 г. Амурское отделение Всероссийского физкультурно-спортивного общества «Динамо» отмечает 85 лет.

В Благовещенской таможне трудятся и защищают спортивную честь немало спортсменов и членов этого спортивного обществ.

Среди них мастер спорта СССР по двум видам спортивной борьбы начальник таможни полковник таможенной службы Виталий Гриднев. Спортсмены-разрядники, победители и призеры первенства Дальневосточного таможенного управления, Федеральной таможенной службы по стрельбе из боевого оружия, рукопашному бою, мини-футболу, волейболу, настольному теннису, шахматам: Игорь Деревянко, Сергей Кузнецов, Юрий Агеенко, Сергей Санкович, Геннадий Оськин, Юрий Кишинский, Константин Бромберг и многие другие.

Благовещенская таможня активно развивает спортивное содружество с китайскими таможенниками. История спортивных соревнований с таможенниками провинции Хэйлуньцзян (КНР) насчитывает более 19 лет, за которые проведено 88 спортивных состязаний по различным видам спорта. Участвуя и побеждая в спортивных соревнованиях, спортсмены не только отстаивают честь таможни, но и подтверждают то, что в таможенных органах служат физически хорошо подготовленные кадры.

Владимир Шабельский

Исполнилось 35 лет со дня подписания Конвенции о международной торговле видами дикой флоры и фауны, находящимися под угрозой исчезновения (СИТЕС).

Под действием Конвенции СИТЕС

3 марта 1973 г. в Вашингтоне была подписана Конвенция о международной торговле видами дикой флоры и фауны, находящимися под угрозой исчезновения (СИТЕС), которая вступила в силу с 1 июля 1975 г.

Конвенция включает в себя три Приложения, которые уточняются Конференцией сторон – стран-участниц Конвенции.

Приложение I СИТЕС включает виды животных и растений, находящиеся под угрозой исчезновения. Экспорт, реэкспорт и импорт таких видов в коммерческих целях запрещен, за исключением экземпляров, являющихся вторым поколением при размножении животных в питомниках (включая зоопарки), зарегистрированных в установленном порядке Секретариатом СИТЕС.

Приложение II СИТЕС включает виды, которые в данное время, хотя и не обязательно, находятся под угрозой исчезновения, но могут оказаться под такой угрозой, если торговля образцами таких видов не будет строго регулироваться в целях недопущения их использования, которое несовместимо с их выживанием.

Приложение III СИТЕС включает виды, которые по определению любой Стороны подлежат регулированию в пределах ее юрисдикции в целях предотвращения или ограничения эксплуатации и в отношении которых необходимо сотрудничество других Сторон в контроле за торговлей ими.

Конвенция является одним из наиболее эффективных международных соглашений в области охраны животного и растительного мира. Основная цель всех договаривающихся сторон – сохранение уникальных видов дикой флоры и фауны. В настоящее время под текстом Конвенции стоят подписи представителей 169 государств мира.

На российской территории главная роль по исполнению Конвенции в части, касающейся недопущения нелегального перемещения объектов животного и растительного миров, а также их дериватов через таможенную гра-

ницу, отводится таможенным органам. Координацию их деятельности осуществляет Главное управление по борьбе с контрабандой (ГУБК) ФТС России.

Для Российской Федерации участие в Конвенции является важным фактором способствующих сохранению ее богатейших биологических ресурсов. На территории Дальневосточного региона встречается 192 вида животных и растений, внесенных в Приложения СИТЕС. Некоторые из них постоянно обитают на территории Дальнего Востока, некоторые являются пролетными и залетными птицами или заходящими в воды Дальнего Востока рыбами и черепахами.

Наиболее известные из них: **животные** (млекопитающие) – белуха, тигр, леопард, рысь, кот лесной амурский, волк, медведь бурый, белый и гималайский (белогрудый), выдра речная, кабарга сибирская; **птицы** – аист белый дальневосточный, гриф черный, журавль-красавка, журавль японский (уссурийский), журавль белый (стерх), журавль даурский, филин, сова болотная, совка уссурийская; **рыбы** – осетр амурский, калуга; **растения** – женьшень настоящий (только корни: целые, резаные, их части), исключая произведенную из них продукцию (порошки, таблетки, экстракты и т.д.), а также все виды семейства орхидных (из них наиболее известны: венерин башмачок настоящий, желтый; венерин башмачок крупноцветковый). Многообразная и уникальная флора и фауна нашей страны сформировала за рубежом устойчивый спрос на природные объекты. Россия является и местом их сбыта. Главные поставщики на российский нелегальный рынок «живого товара», редких растений и их частей: Африка и Южная Америка – экзотические птицы и животные (попугаи, обезьяны), Юго-Восточная Азия – рептилии, земноводные, амфибии (черепахи, змеи, ящерицы и пр.) и Европа – энтомологические коллекции насекомых.

Основные принципы, правила перемещения объектов, подпадающих под действие Конвенции, определены непосредственно самой Конвенцией.

Вывоз с территории Российской Федерации видов животных и растений, их частей или дериватов, подпадающих под действие Конвенции, допускается при наличии специального разрешения административного органа СИТЕС в России, а их ввоз на территорию Российской Федерации – при наличии разрешения СИТЕС, выданного Административным органом СИТЕС или другим компетентным органом страны-экспортера.

В России действуют два административных органа СИТЕС:

- Федеральная служба по контролю в сфере природопользования Российской Федерации, которая выполняет функции Административного органа по Конвенции СИТЕС в отношении видов дикой фауны и флоры, находящихся под угрозой исчезновения (кроме осетровых видов рыб);

- Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору, являющаяся Административным органом СИТЕС в отношении осетровых видов рыб.

Не все страны являются участницами Конвенции, но ввоз из них в Россию образцов СИТЕС не освобождает от предоставления разрешительных документов.

Согласно Таможенному кодексу Российской Федерации перевозчик должен сообщить таможенному органу о наличии товаров, ввоз которых на таможенную территорию запрещен или ограничен, т.е. при перемещении образцов СИТЕС перевозчик обязан уведомить об этом таможенный орган. Физическим лицам необходимо письменно задекларировать подобные природные объекты в пассажирской декларации, юридическим лицам необходимо соответствующим образом заполнить грузовую таможенную декларацию, где даются научное название вида животного или растения, описание перевозимых образцов, их количество.

В 2007 г. в регионе деятельности ДВТУ произведено таможенное оформление 5 партий товаров, подпадающих под действие Конвенции СИТЕС. Владивостокская таможня оформила:

- экспорт и реимпорт 3 медведей в составе циркового реквизита, перемещаемого в Японию («Московский цирк Никулина на Цветном бульваре»);
- 6 гималайских медведей, экспортированных в Республику Корея для научно-исследовательских целей (из Государственного природного заповедника «Уссурийский» ДВО РАН в Национальный исследовательский институт службы национальных парков Кореи). Кроме того, в Хабаровской таможне было оформлено на экспорт в Гонконг 307 высушенных желез мускуса кабарги общим весом 6,8 кг.

Необходимо отметить, что Конвенция допускает принятие странами-участницами более строгих мер, чем предусмотрено СИТЕС. Именно такие меры приняли страны Европейского сообщества, Япония, Австралия, США и некоторые другие государства. При ввозе образцов СИТЕС в эти страны экспортерам необходимо заблаговременно получать соответствующие разрешения на импорт, поскольку без их наличия ввозимые образцы будут задержаны или конфискованы таможенными органами этих стран.

По итогам борьбы с контрабандой объектов дикой флоры и фауны, включенных в списки СИТЕС 2007 г., таможенными органами Российской Федерации возбуждено 14 уголовных дел и 21 дело об административном правонарушении.

Таможенниками Дальнего Востока по фактам контрабандного вывоза объектов флоры и фауны в 2007 г. было возбуждено 6 уголовных дел (на 50 % больше, чем в 2006 г.). Из них 4 уголовных дела связаны с контрабандой объектов СИТЕС. Правонарушения были выявлены Благовещенской, Гродековской и Дальневосточной оперативной таможней. Все дела квалифицированы по ч. 1 ст. 188 УК РФ (контрабанда).

Все преступления были совершены при вывозе объектов флоры и фауны в КНР. Основными предметами преступления являлись женьшень, шкуры пушных животных, рыбы осетровых пород.

Наиболее крупное уголовное дело возбуждено Дальневосточной оперативной таможней по факту незаконного вывоза из РФ в КНР корней женьшеня. В ходе проводимых сотрудниками ДВОТ оперативно-розыскных мероприятий в вентиляционных шахтах, расположенных в салоне автобуса, следующего через таможенную границу, было обнаружено 12 полиэтиленовых пакетов, в которых находились корни женьшеня дикорастущего (19,7 кг), сокрытые от таможенного контроля. Общая стоимость предмета преступления составила более 7,3 млн. рублей, а через небольшой промежуток времени была обнаружена вторая крупная партия ценного дикороса весом 10, 5 кг и стоимостью более 11 млн. рублей.

В 2007 г. таможнями региона пресечено 74 факта нарушений таможенных правил при перемещении через таможенную границу России объектов флоры и фауны (в 2006 г. – 58 фактов). Из них 28 – перемещение объектов СИТЕС.

Наибольшее количество правонарушений выявлено Благовещенской, Биробиджанской, а также Гродековской и Хабаровской таможнями.

Через таможни региона незаконно вывозились желчь и лапы медведя, мускусные железы кабарги, кости амурского тигра, пресноводные рыбы (в том числе осетровых пород), а также их части и икра, корень женьшеня, зуб кашалота.

Около 70 % дел об административных правонарушениях также возбуждалось по фактам незаконного вывоза объектов фауны и флоры в КНР. Кроме того, выявлялись случаи вывоза охраняемых объектов флоры и фауны в Республику Корея, КНДР, Японию, Австралию, Таиланд и Тайвань.

Почти 80 % правонарушений в 2007 г. было совершено иностранными физическими лицами, как правило, гражданами КНР.

С начала 2008 г. Биробиджанской, Уссурийской, Гродековской и Благовещенской таможнями по фактам незаконного вывоза объектов дикой природы возбуждено 7 дел об административных правонарушениях. Изъято 54 части дериватов животных, 2 мягкотелые черепахи, 20 шкурок ценных пушных зверей, 51 кг пресноводной рыбы верхогляда ханкайского. Все правонарушения совершены гражданами Китая.

Криминализация мирового рынка объектов дикой флоры и фауны обусловлена тем, что незаконные операции с объектами СИТЕС по доходности стоят на одном уровне с нелегальным оборотом оружия, наркотиков, драгоценных металлов и камней. Это способствует сохранению браконьерства и незаконной добыче объектов животного мира, наносит непоправимый ущерб растительному и животному миру. Кроме того, при незаконном ввозе объектов дикой флоры и фауны возникает угроза завоза инфицированных животных, представляющих угрозу массового заражения населения.

Учитывая международный характер преступлений и правонарушений, связанных с несоблюдением требований СИТЕС, Федеральная таможенная

служба России активно расширяет сотрудничество со своими зарубежными коллегами. С 2001 г. действует Региональный узел связи по правоохранительной работе Всемирной таможенной организации со странами Содружества Независимых Государств «RILO-Москва». Он координирует деятельность национальных таможенных структур в сфере обмена информацией правоохранительного характера.

После организации и начала работы СИТЕС стало ясно, что усилий одних органов, исполняющих Конвенцию, недостаточно. В целях более полного информационного обеспечения деятельности органов СИТЕС в 1976 г. Всемирный фонд дикой природы (WWF) и Всемирный союз охраны природы (IUCN) разработали и осуществляют совместную программу TRAFFIC (Trade Records Analysis of Flora and Fauna in Commerce). Основной задачей TRAFFIC является мониторинг торговли дикими видами фауны и флоры. К настоящему времени TRAFFIC – общепризнанный международный эксперт в этой области. Так, по расчетам экспертов программы ТРАФФИК и WWF, через границу России ежегодно перевозится около 60 наименований животных и растений, в том числе свыше 1000 частей медведя, 30–40 тигриных шкур и тигриных дериватов, несколько сотен килограмм мускуса кабарги и до полутора тонн корня женьшеня дикорастущего.

В 2007 г. в Приморье были задержаны 4 крупные партии товаров животного и растительного происхождения, предназначенных для отправки в Китай.

В январе сотрудники Хорольского РОВД задержали автомобиль с партией из медвежьих лап массой 360 кг, трех шкур амурского тигра и комплекта костей, 531 рог сайгака. В феврале пограничниками Ханкайского погранотряда задержана партия из 130 лап медведя, а в августе – партия из 480 лап бурого и гималайского медведей и шкуры и костей амурского тигра. В прошедшем году это уже четвертое задержание дериватов тигра – в июле сотрудники Владивостокской таможни при оформлении гражданина КНДР на вылет из России обнаружили в его багаже сокрытые от таможенного контроля кости амурского тигра. В августе же оперативные таможенники остановили партию дикорастущего краснокнижного корня женьшеня весом почти в 20 кг.

Эксперты Всемирного фонда дикой природы принимали участие в идентификациях и товароведческих экспертизах задержанных дериватов и в дальнейшем осуществляли консультативную и экспертную поддержку при проведении расследования.

Огромную роль в борьбе с незаконным оборотом представителей флоры и фауны Дальнего Востока играет сотрудничество Амурского филиала Всемирного фонда дикой природы (WWF) и Владивостокского филиала Российской таможенной академии.

В 2000 г. при поддержке WWF во Владивостокском филиале Российской таможенной академии был открыт **учебно-методический центр таможенно-**

го обеспечения охраны дикой природы, который стал центром совершенствования профессиональных знаний и навыков сотрудников таможенных органов в сфере борьбы с незаконным перемещением через границу объектов дикой природы. Следующим этапом совместной работы WWF и ВФ РТА стало создание специального учебного плана, который предусматривает изучение проблем, связанных с незаконным перемещением объектов животного и растительного происхождения и контролем за этим процессом со стороны таможенных органов.

С 2003 по 2007 г. WWF совместно с преподавателями ВФ РТА выпустили целый ряд изданий. В их числе учебное пособие «Борьба с контрабандой объектов фауны и флоры на Дальнем востоке России», а также серия книг, посвященных наиболее ценным представителям дикой природы: «Дальневосточный леопард», «Амурский тигр», «Кабарга», «Хищные птицы», «Медведи Дальнего Востока России», в которых освещается тема легальной и нелегальной торговли товарами животного и растительного происхождения, способы идентификации, методы их перемещения. В 2007 г. в свет вышел первый учебник для сотрудников таможенных и природоохранных органов, рассматривающий особенности проведения экспертизы объектов фауны и флоры в сфере таможенной деятельности при перемещении их через таможенную границу как товаров.

Внимание к регулированию оборота объектов СИТЭС очень высоко, так как, например, на Дальнем Востоке нет ни одного региона, где бы ни осуществляли свою деятельность браконьеры и перекупщики. Поставить прочный заслон их преступной деятельности можно только общими усилиями органов, исполняющих Ковенцию (таможенных и иных правоохранительных структур), Всемирного фонда дикой природы (WWF), Всемирного союза охраны природы (IUCM) и различных общественных, научных и образовательных организаций.

Факты и цифры

Таможенники на охране объектов дикой природы

Сотрудниками Биробиджанской таможни пресечена попытка вывоза с территории России двух дальневосточных рептилий – представителей подкласса Анапсиды отряда черепахи.

В пункте пропуска «Амурзет» Амурзетского таможенного поста у гражданина КНР, выезжавшего из России в Китай, при таможенном досмотре личных вещей с помощью рентгенаппарата были обнаружены две черепахи. Рептилии были обернуты скотчем и плотно примотаны друг другу, завернуты в полотенце и уложены

во внутренний карман дорожной сумки. Одна из черепах, достаточно взрослая особь, весила 1,25 кг, вторая – 260 гр.

Гражданин КНР не заявил о перевозке рептилий в пассажирской таможенной декларации и при устном опросе, а предпринял попытку скрыть их от таможенного контроля.

Черепашки были изъяты и переданы в управление Росприроднадзора по ЕАО для проведения экспертизы. Согласно заключению эксперта, эти представители животного мира являются единственными мягкотелыми черепахами, обитающими в нашей стране. Их обычно называют дальневосточными черепахами. Водятся они на Дальнем Востоке к северу от устья Амура, внесены в Красную книгу Российской Федерации. Кроме того, с 12 января 2005 г. дальневосточные черепахи находятся в списке СИТЕС (Приложение III).

Представители Росприроднадзора по ЕАО с ветеринаром обследовали черепах, их состояние было признано удовлетворительным, и они были выпущены в естественную среду обитания – реку Амур в районе с. Амурзет Еврейской автономной области.

В отношении гражданина КНР вынесено определение об административном правонарушении по ч. 2 ст. 16.1 КоАП РФ (сокрытие товаров от таможенного контроля путем использования тайников и иных способов, затрудняющих обнаружение товаров). Ему грозит наказание в виде административного штрафа в размере от одной второй до трехкратной стоимости товаров, явившихся предметами административных правонарушений, с конфискацией.

Елена Вербицкая

* * *

7 февраля 2008 г. впервые в истории Якутской таможни был завезен товар по международному таможенному документу о временном ввозе товаров «Карнет АТА», который приравнивается к таможенной декларации для целей таможенного оформления при применении таможенного режима временного ввоза. Документ позволяет идентифицировать товары, и используется в качестве международной действующей гарантии обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов.

По вышеуказанному документу были ввезены из Канады 12 дрессированных волков и одна дрессированная собака. Общая стоимость животных – 13 тыс. канадских долларов. Данные животные ввезены для производства киносъемок художественного фильма «Волк», который будет сниматься в Томпонском районе республики. Действие картины разворачивается на снежных просторах Якутии, в стойбище эвенков-оленьеводов. Фильм снимает французская кинокомпания «МС-4», сценарист-постановщик Николь Ванье, продюсер – Филипп Готье.

Также кинокомпанией на Якутский таможенный пост было представлено экспортное разрешение, так как волки подпадают под действие Приложения II международной конвенции СИТЕС, включающего в себя виды, которые в данное время могут оказаться под угрозой исчезновения.

10 мая этого года животные должны быть отправлены на родину – в Канаду.

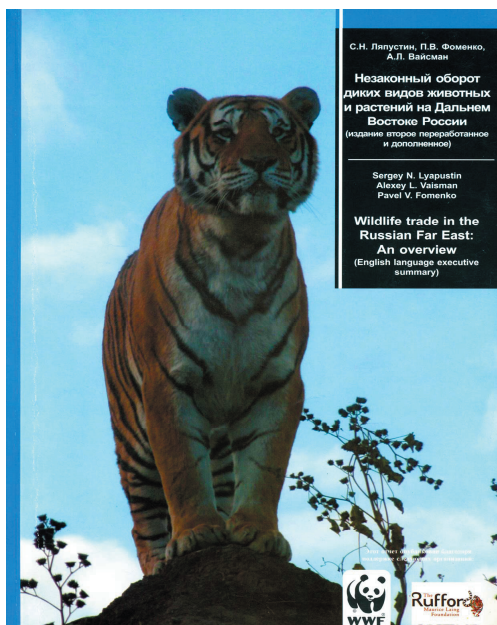
Евгений Аржаков

Уникальный обзор о незаконном обороте диких представителей флоры и фауны Дальнего Востока

В московском издательстве «Товарищество научных изысканий КМК» вышло в свет второе, переработанное и дополненное, издание информационно-аналитического обзора «Незаконный оборот диких видов животных и растений на Дальнем Востоке России». Авторы данного издания Сергей Николаевич Ляпустин, доцент кафедры организации таможенного оформления и ТСТК Владивостокского филиала Российской таможенной академии, Алексей Леонидович Вайсман, главный координатор проектов Программы TRAFFIC-WWF-Россия, и Павел Васильевич Фоменко, координатор Дальневосточного отделения WWF-Россия.

Уникальность издания заключается в том, что впервые в России обобщены и проанализированы сведения о незаконном обороте диких животных и дикорастущих растений, их частей и дериватов, полученные с учетом административных правонарушений и уголовных преступлений, выявленных и пресеченных сотрудниками таможенных органов, органов МВД и ФСБ России и сотрудников природоохранных организаций Минприроды и Россельхознадзора РФ. В книге также рассматриваются и анализируются материалы легального оборота объектов фауны и флоры. Обзор подготовлен с учетом богатейшего опыта, накопленного сотрудниками Дальневосточного таможенного управления и сотрудниками Дальневосточного отделения WWF-Россия и Программы TRAFFIC в борьбе с незаконным оборотом диких видов фауны и флоры Дальнего Востока.

Цель данного издания – привлечь внимание к проблемам сохра-



нения биологического разнообразия российского Дальнего Востока, способствовать сотрудникам таможенных и природоохранных органов в выборе верного решения при выявлении и пресечении незаконного оборота природных ресурсов и более глубокому пониманию пагубности таких социально-экономических явлений, как браконьерство и контрабанда.

Книга состоит из трех основных разделов. В первом дается общая характеристика ситуации, вызванной незаконным оборотом животных и растений, подпадающих под требования Конвенции о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения. Во втором разделе обобщаются итоги деятельности таможенных и иных правоохранительных и природоохранных органов по выявлению и пресечению незаконного оборота диких животных и растений на Дальнем Востоке России в 1999–2006 гг. В третьем разделе осуществляется анализ незаконного оборота хищных, копытных, пушных и морских млекопитающих, а также птиц, земноводных, пресмыкающихся и рыб. Здесь же читатель найдет материалы о незаконном обороте лекарственных, пищевых и декоративных дикорастущих растениях Дальнего Востока.

Первые экземпляры книги поступили в библиотеку Российской таможенной академии, где, несомненно, они станут настоящим подспорьем в деятельности преподавателя, студента и сотрудника таможни. Большой объем фактических материалов, статистические данные, аналитический материал делают книгу востребованной как при обучении студентов, так и в практической деятельности таможенников, сотрудников иных правоохранительных и природоохранных органов.

Необходимо отметить, что книга богато иллюстрирована, содержит значительное количество таблиц, графиков, диаграмм и схем, подготовленных авторами на основе фактического материала. Без всякого сомнения, книга станет важным подспорьем для студентов юридического факультета и факультета таможенного дела при изучении ими таких дисциплин, как «Правовые основы охраны природы», «Таможенное оформление и контроль объектов природы» и «Борьба с таможенными правонарушениями», а также разделов «Эколого-правовой режим пользования и охраны животного мира», «Эколого-правовая ответственность» и «Понятие, виды экологического вреда и способы его устранения» дисциплины «Экологическое право».

У таможенников – новоселье

23 января 2008 г. во Владивостоке состоялась торжественная церемония ввода в строй служебно-производственного здания Дальневосточного таможенного управления, расположенного во Владивостоке по адресу: ул. Гоголя, 48. В церемонии приняли участие первый заместитель начальника Дальневосточного таможенного управления *Юрий Берштейн* и губернатор Приморского края *Сергей Дарькин*.

До недавнего времени Дальневосточное таможенное управление было единственным региональным управлением в России, которое не имело своего здания. Таможенникам приходилось арендовать помещения в пяти разных районах города. Новое здание, состоящее из двух корпусов, объединило все службы и подразделения ДВТУ, что значительно упрощает и ускоряет работу таможенников.

Финансирование стройки велось Федеральной таможенной службой России. Из средств федерального бюджета на эти цели было выделено 508 млн. рублей. Генеральной подрядной организацией выступило ЗАО «Владивостокская морская строительная компания», выигравшее конкурс на строительные работы. Весь процесс от начала строительства до его завершения организовывали и контролировали специалисты отдела капитального строительства ДВТУ, который возглавляет Вера Бурак.

Новое здание ДВТУ построено по проекту, разработанному ОАО «Приморгражданпроект». На общей площади в 11,6 тыс. кв. м разместились 218 рабочих кабинетов, в которых трудятся 424 сотрудника. В распоряжении таможенников современный зал для видеоконференций, отдельное помещение для приема иностранных делегаций, актовый зал на 320 человек. На первом этаже здания расположен здравпункт с кабинетами стоматолога, процедурным и физиокабинетом. Для поддержания хорошей спортивной

формы таможенников имеется большой спортивный зал для игровых видов спорта, а также тренажерный зал. Совершенствовать боевую подготовку сотрудники смогут в тире с 50-метровым огневым рубежом на 5 полос. Кроме того, к услугам таможенников учебный компьютерный класс, столовая, комната психологической разгрузки.

Говоря о качестве и надежности нового строения, следует отметить, что оба корпуса построены из современных качественных материалов. Для наружной отделки применялась система навесного вентилируемого фасада, позволяющая обеспечить огнестойкость и теплоустойчивость внутренних помещений. Здание управления оснащено структурированной кабельной системой, локальной вычислительной сетью, комплексной системой безопасности, включающей в себя системы пожарно-охранной сигнализации, видеонаблюдения и систему управления доступом. Кроме того, установленная система централизованного кондиционирования позволяет поддерживать оптимальный температурный режим в помещении. Для обеспечения бесперебойной работы на территории здания построена дизельная подстанция. Словом, в новом здании ДВТУ созданы все условия для эффективной работы таможенников.

*Отделение по связям
с общественностью ДВТУ*

Совещание по вопросам борьбы с коррупцией

В первых числах февраля 2008 г. в рамках реализации аналитической программы Федеральной таможенной службы России «Борьба с коррупцией в таможенных органах Российской Федерации» в Находкинской таможне состоялось совместное координационное совещание таможни с Находкинской транспортной прокуратурой.

В повестку совещания, которое прошло на таможенном посту «Морской порт

Восточный», были вынесены вопросы воспитательно-профилактической работы в таможне и противодействия коррупционным проявлениям в таможне.

Открыл встречу заместитель начальника таможни по работе с кадрами *Вадим Гаврилюк*. Он рассказал присутствующим о состоянии служебной дисциплины в таможне. Затем заместитель начальника Находкинской транспортной прокуратуры *Егор Корчак* остановился на подробностях уголовных дел, возбужденных в отношении должностных лиц отдела таможенного оформления и таможенного контроля таможенного поста «Морской порт Восточный» в 2007 г. Он перечислил факторы, способствующие совершению противоправных деяний со стороны должностных лиц таможенных органов, обратил внимание на необходимость строгого соблюдения требований законодательства Российской Федерации и Федерального Закона о государственной службе.

Далее старший оперуполномоченный по особо важным делам отдела собственной безопасности таможни *Евгений Туфанов* сообщил о том, что наиболее эффективные показатели в оперативно-служебной деятельности были достигнуты отделом собственной безопасности Находкинской таможни в 2007 г. Так, по материалам отдела возбуждено 37 уголовных дел, из них 33 – по преступлениям коррупционной направленности (в 2006 г. – 28 уголовных дел, из них 14 – коррупционной направленности). Но, несмотря на достигнутые показатели, обстановка продолжает оставаться сложной. В связи с этим, Е. Туфанов обратил особое внимание присутствующих на недопустимость проявлений коррупционного характера, а также на необходимость усиления контроля со стороны начальников структурных подразделений в отношении подчиненных должностных лиц.

В заключение *Вадим Гаврилюк* сообщил, что в 2008 г. каждый инспектор должен осознать, что соблюдение служебной дисциплины и противодействие коррупционным проявлениям является главной задачей таможенных органов, в чем с этим необходимо строго соблюдать законодательство Российской Федерации и руководствоваться норма-

тивно-методическими документами Федеральной таможенной службы России.

Подобное совещание состоялось на таможенном посту «Морской порт Пластун», а в рамках профессиональной учебы и в целях подготовки председателей по проведению служебных проверок были проведены занятия по организации и проведению служебных проверок в таможне. На занятиях, в которых приняли участие заместители начальника таможни и руководители функциональных подразделений, были рассмотрены документы, регламентирующие порядок организации и проведения служебных проверок, а также материалы служебных проверок в качестве примеров как качественного их проведения, так и формального подхода к этому вопросу.

Юлия Тисленко

На повестке – таможенное оформление мяса и мясопродукции

В начале февраля 2008 г. состоялось заседание Консультативного совета Владивостокской таможни и лиц, осуществляющих свою деятельность в околотаможенной сфере. К участию в заседании были приглашены представители деловых кругов: крупные импортёры мяса, экспортёры леса и лесоматериалов, поскольку на повестке дня значились вопросы, связанные с таможенным оформлением леса и мясопродукции:

1. Обсуждение положений приказа ФТС России от 29.10.2007 № 1327 «О местах декларирования отдельных видов товаров».

2. Обсуждение проблемных вопросов временного хранения мяса и мясопродукции, связанных с вступлением в силу с 15.02.2008 приказа ФТС России от 17.10.2007 № 1283 «О местах декларирования отдельных видов товаров».

На заседании присутствовали представители ООО «Конагра-Восток», ОАО «Владмортортпорт», ООО ТЭФ «Владивосток-внештранс», ООО «ДВ-Транзит» и других компаний. С сообщением на темы, включен-

ные в повестку дня, выступили должностные лица отдела таможенных процедур и таможенного контроля (ОТП и ТК) *Сергей Епур* и *Кирилл Яковенко*.

Так, по первому вопросу участникам заседания было сообщено, что с 11 марта 2008 г. вступает в действие приказ ФТС России от 29.10.2007 № 1327 «О местах декларирования отдельных видов товаров», который предусматривает оформление лесоматериалов только на Первомайском таможенном посту (ПТП).

Отвечая на вопросы и замечания представителей бизнес-сообщества, 1-й зам. начальника таможни по таможенному контролю *Николай Лощинин* подчеркнул, что определение мест таможенного оформления товаров той или иной категории находится в компетенции Федеральной таможенной службы. Поскольку в приказе пост определен как место декларирования, таможенного оформления и таможенного контроля лесопроductии (товарные позиции согласно ТН ВЭД России 4401, 4403, 4404, 4406, 4407), грузы, которые будут прибывать, например, в регион деятельности таможенного поста «Морской порт Владивосток», должны проходить таможенное оформление и таможенный контроль только на ПТП.

По второму вопросу повестки дня, касающегося вступления в действие приказа ФТС, определяющего места таможенного оформления мясopодукции (группа 02 ТН ВЭД России), главный инспектор ОТП и ТК *Кирилл Яковенко* отметил, что в соответствии с рекомендациями таможни по урегулированию сложившейся ситуации, участники внешнеэкономической деятельности подали два заявления о включении в Реестр владельцев складов временного хранения (СВХ), которые предполагается использовать для временного хранения ввозимой мясopодукции. В результате рассмотрения таких заявлений таможней выдаются свидетельства, которые в дальнейшем послужат основанием для включения таможенных постов Владивостокской таможни в перечень таможенных органов, где можно будет производить таможенное оформление мясopодукции. К сожалению, указанные заявления уже отклонены, поскольку данные СВХ не оборудованы техническими средствами радиацион-

ного контроля – системой «Янтарь». Между тем таможня заранее представила заинтересованным лицам предложения по поэтапному оснащению складов необходимыми техническими средствами.

Участники ВЭД, заинтересованные в скорейшем решении вопроса о местах оформления мясopодукции, отметили, что пропускная способность Хабаровского специализированного СВХ не соответствует товаропотоку, и склад, приспособленный для хранения мясopодукции во Владивостоке, необходим. Вместе с тем высокая стоимость «Янтаря» (около 2 млн. руб.) не позволяет им пойти на такие затраты, тем более что въезд и выезд из Владивостокского морского торгового порта уже оборудованы этими системами. В связи с этим было предложено рассмотреть вопрос о возможности помещения товаров группы 02 ТН ВЭД России (мясopодукция) с применением средств радиационного контроля «Янтарь» ВМТП и переносных дозиметров.

На заседании был затронут вопрос, не значившийся в повестке дня, – о ликвидации Владивостокского автотранспортного таможенного поста. В частности, представители Морского порта Владивосток выразили недовольство, что с вступлением приказа Федеральной таможенной службы № 37 от 22 января 2008 г. «О совершенствовании структуры и штатной численности таможенных органов», предусматривающего с 1 апреля ликвидацию двух постов таможни – Владивостокского автотранспортного и Владивостокского центрального, будут нарушены отработанные схемы поставки товаров и порт может потерять грузопотоки. Зам.начальника таможни *Николай Лощинин* в свою очередь заверил, что предстоящая реорганизация не увеличит время таможенного оформления, поскольку штатная численность и функции ликвидирующихся таможенных постов будут распределены между Первомайским таможенным постом и таможенным постом «Морской порт Владивосток» пропорционально нагрузке, приходящейся на них, с учетом напряженности работы инспекторского состава.

В ходе обсуждения вопросов, составивших повестку дня, было решено провести совместную встречу с представителями

Россельхознадзора, а также предложено продолжать работу по организации заинтересованным участникам ВЭД склада временного хранения, предназначенного для хранения мясопродукции, отвечающего требованиям Россельхознадзора.

Позднее, 12 февраля с.г., в ходе рабочего совещания были обсуждены требования Россельхознадзора, предъявляемые к складам временного хранения (СВХ), на которых осуществляется хранение мясопродукции, и степень готовности различных СВХ к ответственной задаче – хранению этого вида товара.

В дискуссии приняли участие *Н.В. Лоцинин* – 1-й заместитель начальника таможен по таможенному контролю, *Т.Д. Кузьмина*, начальник отдела государственного ветеринарного надзора на государственной границе Российской Федерации и транспорте, а также представители организаций, занимающихся ввозом мясопродукции в Россию: *Ю. В. Гилев*, директор ООО «ДВ-Транзит», *С.В. Герасименко*, директор ООО «Антур», *Р.А. Ткаченко*, директор ООО «КонАгра-Восток», индивидуальные предприниматели.

Несмотря на некоторые разногласия, участники совещания смогли прийти к общему решению. В частности, было предложено в случае включения в Реестр владельцев СВХ ООО «Владайс», подавшего заявление во Владивостокскую таможню на создание склада временного хранения на территории хладокомбаната (ст. Океанская), направить в ФТС России соответствующие документы. Кроме того, направить в Дальневосточное таможенное управление предложения о включении в перечень мест декларирования товаров группы 02 ТН ВЭД России (мясопродукции) таможенного поста «Морской порт Владивосток».

Виктория Шамаева

Предложения – совместными усилиями

11 февраля 2008 г. в Магаданской таможне прошло заседание Консультативного совета, на котором помимо постоянных чле-

нов Совета присутствовали представители контролирующих органов власти и руководители рыбодобывающих компаний Магаданской области.

Целью этого заседания была подготовка предложений для разработки порядка ввоза и вывоза с таможенной территории Российской Федерации выловленных водных биоресурсов в соответствии с требованиями Федерального закона от 06.12.2007 № 333-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов».

Установленная законом норма существенно изменяет действующую на данный момент процедуру ввоза продукции морского промысла. Соответственно изменение законодательства требует более серьезной подготовки в части его применения, что и стало целью проведения данного Консультативного совета. Как было отмечено в ходе заседания, по данным Магаданской ассоциации рыбопромышленников, ежегодно в Дальневосточном регионе добывается 1 млн 500 тыс. тонн морских биоресурсов, в то время как морские порты Дальнего Востока в состоянии обработать 500 тыс. тонн продукции морского промысла. Мощности Магаданского морского торгового порта также незначительны, более того отсутствуют специализированные холодильники для хранения ввозимой морской продукции.

Представителями рыбодобывающих компаний было отмечено, что в случае необходимости обязательного ввоза на таможенную территорию РФ всей выловленной продукции морского промысла компании понесут значительные затраты. В первую очередь из-за экономической непривлекательности захода судов в Магаданский морской порт, который является самым дорогим на Дальнем Востоке. Так, стоимость захода судна составляет от 250 до 300 тыс. рублей в связи с обязательной уплатой ледового сбора, который взимается круглогодично. Обусловлено это сложной ледовой обстановкой на подходах в порт в период с декабря по апрель, когда приходится осуществлять проводку судов ледоколом, стоимость услуг которого достигает 20–30 тыс. долларов США в час. Поэтому, для того чтобы оформление выловленной рыбопродукции продолжало проводиться в Мага-

данском морском порту, необходимо создать компаниям наиболее благоприятные условия.

Со своей стороны Магаданская таможня обеспечивает приоритетность таможенного оформления именно продукции морского промысла, ввозимой российскими судами, согласовывает с Управлением Россельхознадзора по Магаданской области процедуру сокращения сроков выпуска ввозимой морской продукции. Магаданская таможня инициировала перед Дальневосточным таможенным управлением необходимость разработки упрощенной процедуры таможенного оформления и контроля продукции морского промысла с учетом предложений, поступивших от участников Консультативного совета.

Предложения о порядке ввоза на таможенную территорию РФ и вывоза с данной территории выловленных биоресурсов в уже доработанном виде будут поданы в Федеральную таможенную службу России.

Елена Хотова

Понятие «рейс и расчет топлива»

11 февраля 2008 г. на Владивостокском центральном таможенном посту прошла встреча руководства таможенного поста и представителей компаний, занимающихся бункеровкой судов.

Начальник таможенного поста *Александр Баулин* разъяснил собравшимся порядок оформления и особенности контроля за перемещением припасов. Он подчеркнул, что в соответствии с распоряжением Владивостокской таможни для проверки сведений, указанных в декларации (которая подается в форме заявления), необходимо подавать документы, которые подтвердили бы соответствие количества товаров, помещаемых под режим перемещения припасов, количеству имеющих на борту членов экипажа и пассажиров, а в отношении топлива – соответствие его объема предполагаемому рейсу.

В свою очередь представители компаний выразили готовность предоставлять

указанные документы, однако подчеркнули, что использованное в Таможенном кодексе (ст. 266) понятие рейса не применимо для расчета необходимого топлива, поскольку Федеральная таможенная служба РФ трактует понятие «рейс» как перемещение от пункта убытия до пункта назначения, а топливо необходимо заправлять в расчете на перемещение с учетом обратного пути, так как в иностранном порту заправка не выгодна. Кроме того, по правилам торгового мореплавания судам необходим аварийный запас топлива на случай непредвиденных обстоятельств.

Прошедшая встреча показала готовность таможни и представителей бизнес-сообщества искать пути оперативного разрешения возникающих вопросов. Предложения компаний, занимающихся бункеровкой судов, будут переданы в Дальневосточное таможенное управление.

Виктория Шамаева

Курсы от фирмы Smiths Heimann в Санкт-Петербурге

В течение нескольких лет таможенная служба России изучала возможность и эффективность применения инспекционно-досмотровых комплексов для быстрого таможенного контроля крупногабаритных объектов таможенного контроля (контейнеры, железнодорожные вагоны, автомобили и др.). В начале 2005 г. ФТС России утвердила Концепцию создания системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств. С 2007 г. начались масштабные поставки такой техники в таможни, в том числе в таможни Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ). Только в течение 2007–2008 гг. в таможни России должно поступить 40 мобильных инспекционно-досмотровых комплексов типа HCV-Mobile фирмы Smiths Heimann. Несколько таких комплексов уже начали эксплуатироваться в таможнях ДВТУ.

В январе 2008 г. на базе Санкт-Петербургского филиала РТА фирма Smiths Detection, поставляющая комплексы HCV-Mobile, проводила курсы для подготовки преподавателей, которые в последующем должны осуществить первоначальное обучение сотрудников таможенных органов работе на системе HCV-Mobile (см. фото).



Система HCV-Mobile
в развернутом состоянии

Система смонтирована на базе шасси автомобиля Mercedes, что позволяет быстро перемещать его для целей таможенного контроля. Время готовности системы менее 15 минут, скорость движения по трассе – до 85 км. После разворачивания комплекс может проводить контроль до 25 автомобилей в час. Комплекс полностью автономен – работает от установленного на нем дизель-генератора, но позволяет провести подключение и к стационарным системам электроснабжения.

Уникальность комплекса в его технических характеристиках. Для «просвечивания» контейнеров он имеет рентгеновский ускоритель мощностью в 3,8 Мэв, что позволяет различать предметы плотностью в несколько миллиметров, находящиеся за стальной преградой толщиной в 280 мм стали.

Естественно, что работа на таких уникальных системах требует специальной подготовки. ФТС России поручила проводить на базе Российской таможенной академии и ее филиалов первоначальную подготовку сотрудников таможенных органов, набираемых для работы на мобильных инспекционно-досмотровых комплексах типа HCV-Mobile.

На курсы в Санкт-Петербург были приглашены три преподавателя кафедры органи-

зации таможенного контроля и технических средств таможенного контроля Владивостокского филиала РТА.

Перед слушателями курсов выступили А.Н. Барковский, руководитель федерального радиологического центра, В.В. Филиппов, директор ЗАО «Техно-СПб», представители кадровой службы ФТС России. От фирмы Smiths Detection занятия проводил инструктор Франсуа Акьювива. В ходе обучения было проведено практическое занятие с выездом в Балтийскую таможню, где начата эксплуатация одного из комплексов HCV-Mobile.

Все слушатели курсов получили сертификаты фирмы Smiths Heimann.

Ю.В. Малышенко

Команда ДВТУ – вторая в общем зачете

С 15 по 17 февраля 2008 г. проходила 5-я спартакиада среди военнослужащих и сотрудников правоохранительных органов Приморского края. И в пятый раз подряд второе место в общем зачете завоевала команда Дальневосточного таможенного управления. Всего в спартакиаде участвовали 12 команд.

В рамках спартакиады прошли соревнования по таким видам спорта, как волейбол, мини-футбол, стрельба, плавание, бег. Кроме того, в программе спартакиады были соревнования по шахматам и гиревому спорту. В сборной ДВТУ особенно отличились стрелки, занявшие второе место, и волейболисты, оказавшиеся на верхней ступеньке пьедестала почета.

В личном зачете среди таможенников наиболее удачно выступили Валерий Рублев (Владивостокская таможня), занявший третье место по стрельбе, и Алексей Медведев (Находкинская таможня), занявший третье место по гиревому спорту.

В этом году команда Владивостокского филиала Российской таможенной академии впервые выступала отдельно от команды ДВТУ и заняла четвертое место.

*Отделение
по связям с общественностью ДВТУ*