



# ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

3.2008



# ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

3 (44)

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

## Ответственный секретарь

*Л.В. Студенчикова*

## Содержание

### ОФИЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Итоги работы Дальневосточного таможенного управления  
в первой половине 2008 г. 3

#### *НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ*

В Биробиджанской таможне новый руководитель 6

#### *НАШИ ЮБИЛЕИ*

5 лет таможенному посту «Морской порт Петропавловск-  
Камчатский» 6

«Вторая линия защиты» – 10 лет на страже радиационной  
безопасности 7

5 лет Комсомольскому-на-Амуре  
и Ленинскому таможенным постам Амурской таможни 8

### ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Обзор внешнеэкономической деятельности  
Дальневосточного региона за I полугодие 2008 г.  
(по данным таможенной статистики) 10

*Тао Ли*. Состояние и потенциал рынка одежды в России 19

### МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

*В.Л. Ларин*. Межрегиональные отношения России  
и Китая в начале XXI в. 22

*Д.В. Стогов*. Некоторые аспекты таможенного  
сотрудничества России, Японии и Китая 40

### НАВСТРЕЧУ ФОРУМУ АТЭС

*Михоко Като*. Россия и АТЭС: проблемы  
азиатско-тихоокеанской интеграции 46

*И.В. Олейников*. Торгово-экономические отношения  
Китая и Новой Зеландии в начале XXI в. 52

### ТАМОЖНЯ В ДЕЙСТВИИ

Система борьбы с коррупцией в ДВТУ 58

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  
Л.Е. Стрикаускас  
И.К. Вельяотс  
А.В. Третьяк

При информационной  
поддержке Отделения по связям  
с общественностью ДВТУ

Адрес редакции:

690034, Владивосток,  
ул. Стрелковая, 16 в

Тел.: 8 (4232) 250-237

Факс: 8 (4232) 638-968

E-mail: vfrta@vtc.ru

Подписано в печать

30.09.2008 г.

Формат 70×100/16

Усл. печ. л. 11,5.

Уч.-изд. л. 9,93.

Заказ 809. Тираж 240.

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

ISSN 1815-0683

© Владивостокский филиал  
Российской таможенной  
академии, 2008

Актуальные вопросы таможенного оформления  
продукции морского промысла  
и рыбопромысловых судов

61

#### ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ

**Е.В. Силаева.** Процессуальное положение таможенных  
органов в гражданских правоотношениях

65

**АДВОКАТСКИЕ КОНСУЛЬТАЦИИ**

73

#### ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

**Ю.А. Авдеев.** Проблемы национальной безопасности  
России в свете демографической и миграционной  
ситуации в ДВФО

76

#### ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

**Г.Н. Романова.** Транспортные коммуникации  
Дальнего Востока России в системе международных  
региональных связей

88

**П.Я. Бакланов, М.Т. Романов.** Программа развития  
дорожной сети Приморского края до 2025 г.

99

#### НАУКА И ТЕХНИКА – ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЕ

**В.Г. Морозов.** Неопределенность и риск  
в таможенном деле

102

#### НАШИ КАДРЫ

К карьерным вершинам не стремился. **В. Шамаева**

110

Елена неунывающая. **В. Шамаева**

112

#### СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

**А.Ю. Цыбин.** Роль органов ОГПУ в борьбе  
с контрабандой в 20-30-е гг. XX в.

114

#### ХРОНИКА СОБЫТИЙ

Итоги конкурса «Таможенный Олимп – 2008»

125

Дальневосточные таможенники – третьи в России

125

Цель совещания – проблемы таможенного  
оформления и таможенного контроля. **Ю. Тисленко**

126

Совещание, посвященное экспорту леса  
и лесоматериалов. **Т. Шелестова**

126

Визит коллег из Индии

127

«Raffaello» с китайским привкусом

128

Российские и китайские таможенники встретились  
в Харбине

129

### Итоги деятельности Дальневосточного таможенного управления в первой половине 2008 г.

**В Дальневосточном таможенном управлении состоялось совещание, посвященное подведению итогов деятельности таможенных органов Дальнего Востока за первое полугодие 2008 г.**

Таможнями ДВТУ перечислено в федеральный бюджет 81,2 млрд рублей, что более чем на 30 млрд рублей больше, чем в первом полугодии 2007 г. Наибольший удельный вес в общем объеме таможенных платежей приходится на Владивостокскую (35 %) и Находкинскую (30 %) таможни.

За отчетный период оформлено 134 153 грузовые таможенные декларации (ГТД), что на 23 % больше, чем за аналогичный период 2007 г.

На сегодняшний день 14 таможенных постов в ДВТУ подключены к электронному декларированию. В первом полугодии 2008 г. дальневосточными таможнями оформлено 2013 электронных ГТД (ЭГТД), что в 3,4 раза больше, чем за такой же период прошлого года. Наибольшее количество деклараций в электронном виде оформляется на Южно-Сахалинском таможенном посту Сахалинской таможни (630 ЭГТД), таможенном посту «Морской порт Владивосток» Владивостокской таможни (340 ЭГТД), Корсаковском таможенном посту Сахалинской таможни (234 ЭГТД), Первомайском таможенном посту Владивостокской таможни (230 ЭГТД).

**Товарооборот.** С начала 2008 г. товарооборот через таможни ДВТУ составил 15,2 млрд долларов США, увеличившись на 55 % по сравнению с сопоставимым периодом 2007 г. Объем товарооборота в натуральном выражении снизился на 2 % и составил 23,1 млн тонн (85 % товарооборота пришлось на экспорт).

**Экспорт.** Стоимость экспорта составила 9,2 млрд долларов США (или 61 % от общей стоимости товарооборота) и по сравнению с первым полугодием 2007 г. увеличилась в 1,5 раза. Через таможни Дальнего Востока вывезено 19,5 млн тонн товаров (85 % от общего товарооборота Дальневосточного федерального округа). Основные объемы экспорта по стоимости пришлось на Сахалинскую, Находкинскую и Ванинскую таможни.

**Импорт.** Стоимость импорта составила 6 млрд долларов США, что на 64 % больше, чем за аналогичный период 2007 г. Основные объемы импорта (по стоимости) пришлось на Владивостокскую (47 %), Находкинскую и Сахалинскую таможни.

Через таможи Дальнего Востока было ввезено 265 418 легковых автомобилей, что в 1,5 раза больше, чем за первое полугодие 2007 г. Кроме того, через дальневосточные таможи ввезено 1875 автобусов, 16 357 грузовых автомобилей и 3788 автомобилей специального назначения.

**Правоохранительная деятельность.** Сотрудниками правоохранительных подразделений таможен Дальневосточного региона было возбуждено 204 уголовных дела, что на 5 % больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Общая сумма неуплаченных таможенных платежей по уголовным делам составила почти 22 млн рублей, а незаконно перемещенные товары и транспортные средства, являющиеся предметом контрабанды, оценены в 270 млн рублей.

Более чем в 4 раза, в сравнении с первым полугодием 2007 г., выросло число возбужденных уголовных дел в Уссурийской таможне, в 2 раза – в Биробиджанской и Хабаровской таможнях, на 40 % – количество уголовных дел, возбужденных Дальневосточной оперативной таможней. 18 уголовных дел уже рассмотрены судами с постановлением обвинительных приговоров. За аналогичный период прошлого года судами было вынесено 7 обвинительных приговоров.

Больше всего уголовных дел (41) возбуждено по факту незаконного перемещения лесоматериалов, общим объемом почти 40 тыс. куб. метров на сумму более 81 млн рублей, и товаров народного потребления (42); стоимость контрабанды, по предварительным сведениям, свыше 67 млн рублей. Еще 33 уголовных дела возбуждено за контрабанду автомобилей и запчастей к ним.

В отчетном периоде выявлено 3018 административных правонарушений, что на 10 % больше, чем в первом полугодии 2007 г. Три четверти всех правонарушений совершено в сфере импорта товаров, в основном из КНР. Предметами правонарушений чаще всего являлись различные товары народного потребления, хозяйственные товары, автомобили легковые, грузовые и прочие транспортные средства, а также запчасти к ним, валюта иностранная и российская, продукты питания, включая овощи и фрукты, алкогольную продукцию.

Наибольшее количество дел об административных правонарушениях возбуждено Владивостокской (604), Находкинской (331) и Гродековской (324) таможнями. Значительный рост выявляемости правонарушений наблюдается в Биробиджанской (67 %), Хабаровской (34 %) и Благовещенской (38 %) таможнях.

Таможенными органами и судами в текущем году вынесено 2531 постановление о назначении наказаний, а сумма санкций составила почти 365 млн рублей.

\*\*\*

Подразделениями таможенной инспекции Дальневосточного региона проведено 564 проверочных мероприятия: 218 таможенных ревизий, 346 других форм таможенного контроля. Результативными явились 243 ревизии.

По результатам проверочных мероприятий наложено штрафов, доначислено таможенных платежей, пеней в сумме 56,7 млн рублей. Взыскано по выявленным правонарушениям – 45,1 млн рублей. Возбуждено 229 дел об административных правона-

рушениях, а также 7 уголовных дел – 6 из них по ст. 188 УК РФ (контрабанда), 1 дело по ст. 194 УК РФ (уклонение от уплаты таможенных платежей, взимаемых с организации или физического лица). Наибольшие результаты принесли проверки достоверности заявленного кода ТН ВЭД (товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности) товаров. Всего по данному направлению проведено 110 проверочных мероприятий, доначислено и взыскано таможенных платежей на сумму 16,8 млн рублей и 2,8 млн рублей соответственно. Кроме того, на нарушителей наложено штрафов на сумму 3 млн рублей, взыскано штрафов – 914 тыс. рублей.

Отделом таможенной инспекции Благовещенской таможни проведена специальная таможенная ревизия в отношении местного общества с ограниченной ответственностью, которое ввезло на территорию России из КНР самосвалы и тягачи седельные по коду ТН ВЭД России со ставкой ввозной таможенной пошлины 5 %. Однако в ходе проведения таможенной ревизии было установлено, что сведения о величине заявленных декларантом выбросов вредных веществ в выхлопных газах тягачей седельных и самосвалов, влияющих на классификацию товаров в соответствии с ТН ВЭД России, не подтверждены документально и, следовательно, не являются основанием для классификации самосвалов и тягачей указанными кодами ТН ВЭД. Благовещенской таможней приняты классификационные решения в отношении седельных тягачей и самосвалов, согласно которым данные автомобили должны быть классифицированы другими кодами с более высокими ставками таможенной пошлины – 15 % и 10 % соответственно. Это позволило доначислить таможенных платежей, пени на сумму 3,3 млн рублей.

Должностными лицами отдела таможенной инспекции Владивостокской таможни проведена общая таможенная ревизия открытого акционерного общества из краевого центра. Таможенники проверяли достоверность заявленных сведений о ломе черных металлов. Таможенная стоимость задекларированных товаров была определена декларантом и принята таможенным постом по стоимости сделки с вывозимыми товарами. В ходе ревизии установлено, что представленные при таможенном оформлении инвойсы не могут рассматриваться в качестве документа, подтверждающего стоимость поставок товаров, поскольку в данную стоимость не включена стоимость погрузки металлолома. В результате специалистами таможни проведена корректировка таможенной стоимости, по результатам которой доначислено таможенных платежей на сумму 8,7 млн рублей.

*Отделение по связям с общественностью ДВТУ*

## НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ

### **В Биробиджанской таможне новый руководитель**

Новым начальником Биробиджанской таможни назначен в порядке перевода по службе, полковник таможенной службы *Валерий Валентинович Титов*.

В.В. Титов родился 28 апреля 1964 года. Окончил Рязанское высшее воздушно-десантное командное училище, Московский государственный институт международных отношений и Российскую таможенную академию. В таможенных органах – с 1993 года, когда начал работать в должности инспектора Московской региональной таможни. Высокий образовательный и профессиональный уровень способствовали его продвижению по службе, и со временем он занял пост начальника МРТ. С февраля 2006 года Валерий Валентинович руководил Читинской таможней.

Имеет государственные и ведомственные награды, в том числе орден «Красной звезды» и медаль ФТС России «За усердие». Женат, имеет двух сыновей.

Начальник кадровой службы Дальневосточного таможенного управления А.Е. Жестилевский, представляя коллективу Биробиджанской таможни В.В. Титова, выразил надежду, что под началом столь опытного руководителя проблемы, стоящие перед таможней, будут обязательно решены.

## ЮБИЛЕЙНАЯ ДАТА

### **5 лет таможенному посту «Морской порт Петропавловск-Камчатский»**

1 августа 2008 г. исполнилось 5 лет с момента образования таможенного поста «Морской порт Петропавловск-Камчатский». Численный состав поста, расположенного в Петропавловске-Камчатском, 50 человек, в его структуре 3 отдела: таможенного оформления и таможенного контроля (начальник отдела – Николай Александрович Дубинин); специальных таможенных процедур, занимающийся оформлением морских судов и физических лиц, пересекающих таможенную границу, а также осуществляющий контроль за вывозом биоресурсов (начальник отдела – Олег Валентинович Шопыгин); таможенного досмотра, осуществляющий фактический контроль погрузки и выгрузки товаров, помещение и хранение их на складах временного хранения, контроль за поступлением товаров по процедуре внутреннего таможенного транзита (начальник отдела – Валерий Николаевич Шашин). Начальник поста – Игорь Викторович Рыбников, в таможенных органах служит с 1993 г. Коллектив поста «Морской порт Петропавловск-Камчатский» достаточно молодой, но практически все являются специалистами своего дела.



Район деятельности поста охватывает весь Камчатский край. Полем деятельности должностных лиц таможенного поста является весь Камчатский край, особенно велика их нагрузка во время прохождения лососевой путины.

За 2007 г. постом «Морской порт Петропавловск-Камчатский» было оформлено 1150 морских судов, 42 427 пассажиров, 210 841 тыс. тонн грузов, 3388 грузовых таможенных деклараций на общую сумму 1182 млн рублей. Работа этого поста составляет основные показатели деятельности Камчатской таможни.

*Карина Берлова*

## **«Вторая линия защиты» – 10 лет на страже радиационной безопасности**

В соответствии с договоренностями между Правительствами США и России по проблемам функционирования ядерного комплекса руководством Государственного таможенного комитета России и Министерства энергетики США в 1998 г. был подписан Протокол по реализации программы «Вторая линия защиты».

Основной задачей программы стало оснащение пунктов пропуска на границе России стационарными таможенными системами обнаружения делящихся и радиоактивных материалов (ДРМ) для пресечения незаконного перемещения через таможенную границу радиоактивных и ядерных материалов. Согласно программе пункты пропуска оснащаются аппаратурой радиационного контроля, работающей в автоматическом режиме и позволяющей таможенникам выделить из общей массы перемещаемых через границу товаров, транспортных средств и физических лиц объекты, имеющие повышенный уровень ионизирующих излучений.

В качестве стационарных таможенных систем обнаружения делящихся и радиоактивных материалов на основании результатов международного тендера на вооружение в таможенные органы была принята система «Янтарь», позволяющая проводить радиационный контроль автомобильного и железнодорожного транспорта, а также физических лиц. Эта аппаратура изготавливается в научно-производственном центре «Аспект» г. Дубна Московской области и устанавливается за счет финансовых средств, выделяемых американской стороной.

Программа «Вторая линия защиты» в зоне ответственности Дальневосточного таможенного управления начала работать в 1999 г. и уже в 2001 г. была принята в эксплуатацию 31 система на таможенных постах Владивостокской, Находкинской и Хасанской таможен. В настоящее время по программе «Вторая линия защиты» установлено 127 систем «Янтарь» на 20 таможенных постах таможен Дальнего Востока.

Применение стационарных таможенных систем обнаружения делящихся и радиоактивных материалов дало положительные результаты. Если в 2001 г. был выявлен только 21 факт незаконного перемещения радиационно-опасных объектов, то за 2007 г. и 8 месяцев 2008 г. выявлено уже 130 таких фактов. Так, в этом году Владивостокской и Уссурийской таможнями обнаружен радиоактивный металлолом, мощность дозы гамма-излучения от которого превышала в сотни раз естественный радиационный



фон. В обоих случаях таможенными вынесено определение о возбуждении дела об административном правонарушении. Сотрудники Сахалинской таможни выявили радиоактивные сварочные электроды с превышением естественного радиационного фона более чем в 50 раз. По данному факту также было вынесено определение о возбуждении дела об административном правонарушении. Все радиационно-опасные объекты передаются в специализированную организацию для утилизации либо для вывоза в страну происхождения товара.

В последние несколько лет производится оснащение не просто системами, а автоматизированными комплексами, в состав которых помимо самих систем обнаружения ДРМ входят: видеонаблюдение, автоматизированные рабочие места, серверы сбора данных и кабельные линии. Кроме самих комплексов проектируются и устанавливаются дополнительные элементы необходимой инфраструктуры – шлагбаумы, турникеты, освещение, знаки ограничения скорости, «лежащие полицейские» и т. п.

Работа в этом направлении таможенными органами продолжается. В 2009 г. планируется установка еще 19 систем «Янтарь» на таможенных постах Благовещенской и Сахалинской таможен.

*Отделение по связям с общественностью ДВТУ*

## **5 лет Комсомольскому-на-Амуре и Ленинскому таможенным постам Амурской таможни**

Комсомольский-на-Амуре и Ленинский таможенные посты Амурской таможни были созданы приказом ГТК России от 08. 05. 2003 № 482 и начали самостоятельно работать с 1 августа 2003 г.

Штатная численность Комсомольского-на-Амуре таможенного поста – 29 человек. В структуру таможенного поста входит два отдела: Отдел таможенного оформления и таможенного контроля и Отдел таможенного досмотра.

Первым начальником Комсомольского-на-Амуре таможенного поста был Дмитрий Анатольевич Растунцев. В настоящее время обязанности начальника таможенного поста исполняет подполковник таможенной службы Сергей Анатольевич Бабко. Начальник отдела таможенного оформления и таможенного контроля – Альберт Борисович Лапшаков, начальник отдела таможенного досмотра – Николай Владимирович Найденов.

Регион деятельности Комсомольского-на-Амуре таможенного поста – Амурский, Комсомольский и Солнечный районы Хабаровского края, города краевого подчинения: Комсомольск-на-Амуре, Амурск, пгт Солнечный. Ведущим направлением деятельности поста является экспорт лесоматериалов. Основные экспортёры лесоматериалов – ЗАО «Флора», ООО «Смена Трейдинг», ООО «Дальлеспром трейд», ООО «Среднеамгуньский». Экспорт металлопродукции осуществляет ЗАО «Амурметалл».

С 2004 г. в регионе деятельности Комсомольского-на-Амуре таможенного поста вновь появился крупный участник ВЭД – ОАО «Амурский судостроительный завод». Поставляемый товар оформляется в режиме «Переработка на таможенной территории». Комсомольский-на-Амуре таможенный пост единственный на Дальнем Востоке, кто производит таможенное оформление товаров в данном таможенном режиме. Оформление в режиме «Переработка на таможенной территории» обеспечивает градообразующему предприятию ОАО «Амурский судостроительный завод» загрузку предприятия работой.

В данное время происходит модернизация производства на предприятии ОАО «Амурметалл», в результате которого ожидаются увеличение объемов выпускаемой продукции и расширение ассортимента. Поставляемое на предприятие оборудование проходит таможенное оформление на Комсомольском-на-Амуре таможенном посту.

Штатная численность Ленинского таможенного поста – 8 человек.

Первым начальником Ленинского таможенного поста с августа 2003 г. был назначен подполковник таможенной службы Юрий Владимирович Бирюков. В последующем таможенный пост возглавляли Д.А. Растунцев, И.В. Кокорин. С ноября 2006 г. по настоящее время коллектив таможенного поста возглавляет подполковник таможенной службы Евгений Валерьевич Автушенко.

В зону деятельности таможенного поста включены Ленинский округ г. Комсомольск-на-Амуре и территория авиационного производственного объединения, где находится воздушный пункт пропуска «Дземги».

Основными участниками ВЭД, осуществляющими свою деятельность на территории Ленинского таможенного поста, являются ФГУП «Рособоронэкспорт», ОАО «Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю.А. Гагарина, ОАО «Авиационная холдинговая компания «Сухой», ЗАО «Гражданские самолеты «Сухого».

В настоящее время таможенным постом осуществляется таможенный контроль импортных комплектующих, поставляемых из стран дальнего зарубежья для нового регионального гражданского самолета «Super Jet 100», разработанного и внедренного в серийное производство на авиационном производственном объединении в рамках Федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники в России на 2002–2010 гг., утвержденной Постановлением правительства Российской Федерации от 15. 10. 2001 № 728 «О Федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 гг. и на период до 2015 г.».

Сегодня коллективы Комсомольского-на-Амуре и Ленинского таможенных постов не только добросовестно исполняют свои должностные обязанности, но и активно участвуют в общественной и спортивной жизни Амурской таможни. Есть на посту свои танцоры и теннисисты, шахматисты, волейбольная и футбольная команды. Должностные лица таможенных постов защищают честь таможни не только на городских, но и региональных соревнованиях, смотрах-конкурсах самодеятельного художественного творчества.

*Татьяна Шелестова*

## Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за I полугодие 2008 г.

Внешнеэкономическая деятельность Дальневосточного региона в I полугодии 2008 г. осуществлялась 9563 участниками ВЭД\*, количество которых увеличилось на 9,0 %, или на 793 участника к уровню I-го полугодия 2007 г. Количество участников, зарегистрированных вне зоны деятельности таможенных органов ДВТУ, но осуществляющих внешнеэкономическую деятельность через таможенные органы ДВФО, возросло на 32,1 % и составило 1733 (в I полугодии 2007 г. – 1312).

Участниками ВЭД ДВФО за I полугодие 2008 г. в таможенных органах округа оформлено 121 622 ГТД, что на 22,5 %, или на 22 338 ГТД больше, чем за аналогичный период 2007 г. (табл. 1, рис. 1). Наибольшее количество ГТД оформлено в таможенных органах Приморского края – 84 819 ГТД, что составило 69,7 % от общего количества ГТД региона, в таможенных органах Хабаровского края – 16 328 ГТД (13,4 %), в таможенных органах Сахалинской области – 11 334 ГТД (9,3 %).

Таблица 1

Количество оформленных ГТД за I полугодие 2007–2008 гг.

Направление перемещения	2007 г.	2008 г.	Темп роста, %
Экспорт	16 828	16 017	95,2
Импорт	82 456	105 605	128,1
Всего	99 284	121 622	122,5

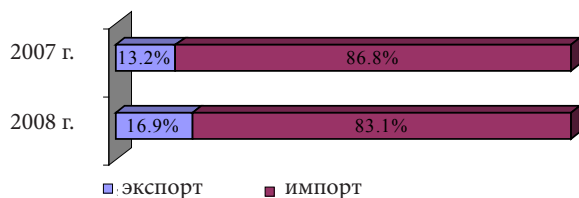


Рис. 1. Удельный вес экспортных и импортных ГТД в I полугодии 2008 г.

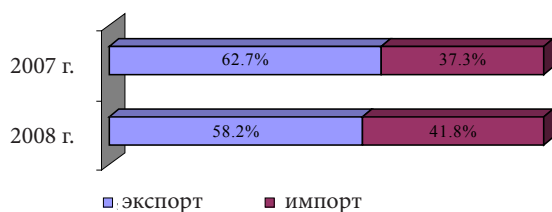
\* В обзор включены участники внешнеэкономической деятельности, зарегистрированные на территории Дальневосточного федерального округа.

Стоимость внешнеторгового оборота участников ВЭД, зарегистрированных в ДВФО, составила 10 989,7 млн. долларов США, что на 27,4 % (на 2 366,9 млн долларов США) больше, чем в аналогичном периоде 2007 г. Рост внешнеторгового оборота произошел за счет увеличения на 37,2 % (на 1 865,3 млн долларов США) стоимости экспорта и на 13,9 % (на 501,6 млн долларов США) импорта (табл. 2, рис. 2).

Таблица 2

**Соотношение стоимости (тыс. долларов США)  
экспорта и импорта в I полугодии 2007-2008 гг.**

Направление перемещения	2007 г.	2008 г.	Темп роста, %
Экспорт	5 020 659,4	6 885 965,3	137,2
Импорт	3 602 114,2	4 103 751,1	113,9
Всего	8 622 773,6	10 989 716,4	127,4



*Рис. 2. Удельный вес экспорта  
и импорта в стоимостном выражении  
в I полугодии 2007–2008 гг.*

Наибольший удельный вес в общем объеме **внешнеторгового оборота** имеют (табл. 3):

- топливно-энергетические товары – 40,8 %,
- машины, оборудование и транспортные средства – 21,2 %,
- драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них – 10,2 %,
- древесина и целлюлозно-бумажные изделия – 7,1 %,
- металлы и изделия из них – 5,9 %.

При этом в общем объеме экспорта наибольший удельный вес приходится на следующие товары:

- топливно-энергетические – 64,0 %,
- драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них – 16,3 %,
- металлы и изделия из них – 5,7 %.

Наибольший удельный вес в общем объеме импорта имеют:

- машины, оборудование и транспортные средства – 54,6 %,
- текстиль, текстильные изделия, обувь – 13,0 %,
- продовольственные товары и с/х сырье ( кроме текстильного)– 10,6 %,
- металлы и изделия из них – 6,4 %,
- продукция химической промышленности, каучук – 6,2 %.

Таблица 3

**Товарная структура внешнеторгового оборота  
в I полугодии 2007/2008 гг.**

Код товаров	Товары	Статистическая стоимость, млн долл. США	Удельный вес, %	Темп роста
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	475,47/ 520,97	4,7	109,6 %
в т. ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	106,87/ 104,22	0,9	97,5 %
25–27	Минеральные продукты	2 776,75/4 577,01	41,6	в 1,6 раза
в т. ч. 27	Топливо-энергетические товары	2 716,76/4 487,20	40,8	в 1,7 раза
28–40	Продукция химической пром-ти, каучук	206,90/ 281,88	2,6	в 1,4 раза
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изд. из них	9,24/ 38,56	0,4	в 4,2 раза
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изд.	824,77/ 781,68	7,1	94,8 %
50–67	Текстиль, текстильные изд., обувь	313,32/ 535,41	4,9	в 1,7 раза
71	Драгоценные камни, драгоценные металлы и изд. из них	986,43/1 123,10	10,2	113,9 %
72–83	Металлы и изд. из них	442,97/ 651,11	5,9	в 1,5 раза
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	2 483,74/2 326,49	21,2	93,7 %
	Прочие товары	103,18/ 153,50	1,4	в 1,5 раза

Внешнеэкономическую деятельность с предприятиями и организациями ДВФО осуществляли 107 стран, 10 из которых являлись странами СНГ, а 97 – странами дальнего зарубежья, и к уровню I полугодия 2007 г. их общее количество увеличилось на 1,9 % (на 2 страны).

Географическая направленность внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона распределилась таким образом, что наибольшая стоимость внешнеторгового оборота пришлось на следующие группы стран (рис. 3):

**АТЭС** – 9318,29 млн долларов США, или 84,8 % от стоимости внешнеторгового оборота в I полугодии 2008 г., (на 30,6 % больше, чем в 2007 г.);

**ОЭСР** – 7873,26 млн долларов США, или 71,6 % от стоимости внешнеторгового оборота в I полугодии 2008 г. (на 25,5 % больше);

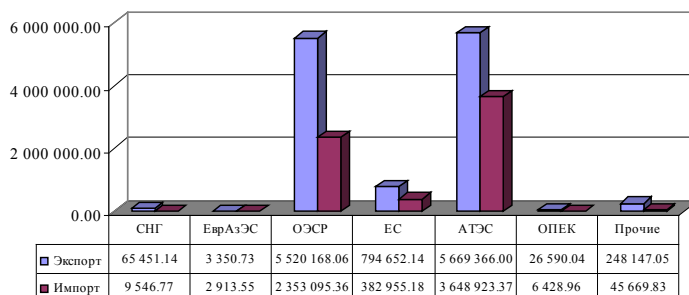


Рис. 3. Общие итоги по союзам стран за I полугодие 2008 г.

ЕС – 1177,61 млн долларов США, или 10,7 % от стоимости внешнеторгового оборота (на 11,0 % больше).

Распределение стоимости **внешнеторгового оборота** между странами-контрагентами произошло следующим образом.

Крупнейшими странами-контрагентами во внешнеторговом обороте являются (рис. 4):

**Япония** – 3538,36 млн долларов США, или 32,2 % стоимости товарооборота региона. Рост стоимости – в 1,4 раза, или на 1067,56 млн долларов США. Главная статья товарооборота – нефть сырая и нефтепродукты сырые – 55,1 % от стоимости внешнеторгового оборота страны;

**Республика Корея** – 2689,95 млн долларов США, или 24,5 % стоимости товарооборота региона. Рост стоимости – 18,8 %, или на 426,4 млн долларов США. Главная статья товарооборота – нефть сырая и нефтепродукты сырые (77,7 % от стоимости товарооборота с Р. Корея);

**Китай** – 2333,7 млн долларов США, или 21,2 % стоимости товарооборота региона. Увеличение стоимости – 35,7 %, или на 613,5 млн долларов США. Главные статьи товарооборота – лесоматериалы необработанные, обувь с верхом из кожи – 10,8 % от стоимости товарооборота с Китаем.

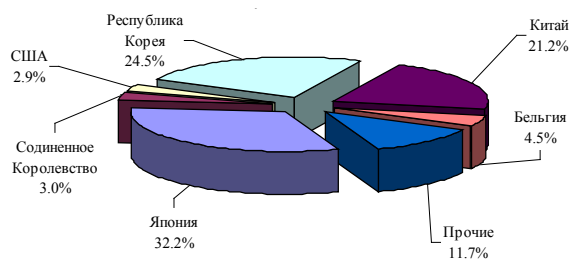


Рис. 4. Удельный вес стран-контрагентов во внешнеторговом обороте в I полугодии 2008 г.

Стоимость **экспортных** операций региона в отчетном периоде составила 6885,97 млн. долларов США, что на 1865,3 млн долларов США больше, чем в I полугодии 2007 г. (рост в 1,4 раза). **На экспорт в страны СНГ** приходится 65,45 млн долларов США, что составляет 0,95 % от общей стоимости экспорта региона. Стоимость экспортных операций региона в страны СНГ увеличилась в 3,2 раза.

Крупнейшими контрагентами по экспорту среди стран СНГ являются (рис. 5):

**Украина** – 55 417,6 тыс. долларов США, или 84,7 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Стоимость увеличилась в 3,3 раза, или на 38 657,04 тыс. долларов США. Главная статья экспорта – уголь каменный (98,05 % от стоимости экспорта в Украину);

**Армения** – 4910,81 тыс. долларов США, или 7,5 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Наибольшая статья экспорта – жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них, бижутерия, монеты – 97,8 % от стоимости экспорта в Армению. Экспорт в I полугодии 2007 г. в Армению не осуществлялся;

**Общие итоги экспорта и импорта участников внешнеэкономической  
за I полугодие**

Регион-участник	Стоимость (тыс. долл. США)		
	Экспорт	Импорт	Всего
Амурская обл.	108 006,28	92 940,64	200 946,92
	160 264,99	163 861,16	324 126,15
Еврейская авт. обл.	9 210,65	6 260,96	15 471,61
	11 481,62	18 809,80	30 291,42
Камчатский край	38 154,15	35 642,48	73 796,64
	30 832,24	54 636,69	85 468,93
Магаданская обл.	52 796,30	56 156,66	108 952,96
	85 359,05	64 692,54	150 051,58
Приморский край	606 965,27	1 750 276,23	2 357 241,50
	430 123,02	2 693 177,21	3 123 300,24
Сахалинская обл.	2 268 558,93	1 190 605,56	3 459 164,49
	4 150 182,67	498 765,34	4 648 948,01
Хабаровский край	815 119,58	394 467,37	1 209 586,95
	909 485,05	539 546,00	1 449 031,05
Чукотский авт. окр.	560,47	53 422,31	53 982,78
	268,70	34 226,54	34 495,24
Республика САХА (Якутия)	1 121 287,80	22 341,98	1 143 629,78
	1 107 967,92	36 035,87	1 144 003,79
<b>Всего по ДВФО</b>	<b>5 020 659,43</b>	<b>3 602 114,20</b>	<b>8 622 773,63</b>
	<b>6 885 965,27</b>	<b>4 103 751,14</b>	<b>10 989 716,41</b>
Справочно: участники не ДВФО через таможни ДВТУ	<i>2 131 587,26</i>	<i>1 033 604,10</i>	<i>3 165 191,36</i>
	<i>3 488 133,65</i>	<i>1 965 779,75</i>	<i>5 453 913,40</i>

Количество (тонны)			
Амурская обл.	802 972,7	95 625,8	898 598,5
	731 056,8	122 590,8	853 647,6
Еврейская авт. обл.	114 235,8	14 990,9	129 226,7
	101 151,2	22 006,3	123 157,5
Камчатский край	45 549,2	30 846,3	76 395,5
	40 171,3	27 678,0	67 849,3
Магаданская обл.	21 929,6	24 635,2	46 564,8
	26 089,3	15 000,6	41 089,9
Приморский край	2 324 961,5	1 247 433,2	3 572 394,8
	1 895 208,0	2 050 578,2	3 945 786,2
Сахалинская обл.	4 891 631,2	163 173,9	5 054 805,0
	5 666 892,2	169 120,3	5 836 012,5
Хабаровский край	5 135 717,6	153 590,2	5 289 307,8
	4 411 736,0	216 634,3	4 628 370,3
Чукотский авт. окр.	502,6	12 035,6	12 538,1
	336,2	8 372,7	8 708,9
Республика САХА (Якутия)	2 668 103,6	5 406,2	2 673 509,8
	1 523 285,0	8 150,1	1 531 435,2
<b>Всего по ДВФО</b>	<b>16 005 603,9</b>	<b>1 747 737,1</b>	<b>17 753 341,0</b>
	<b>14 395 926,1</b>	<b>2 640 131,3</b>	<b>17 036 057,4</b>
Справочно: участники не ДВФО через таможни ДВТУ	<i>5 280 746,9</i>	<i>586 452,3</i>	<i>5 867 199,2</i>
	<i>5 071 432,8</i>	<i>1 017 038,4</i>	<i>6 088 471,2</i>

Примечание: в числителе — данные за I полугодие 2007 г., в знаменателе — данные за I полугодие 2008 г.



деятельности Дальневосточного федерального округа  
2007 и 2008 гг.

Темп роста (%)			Уд. вес к общему объему по ДВФО (%)		
Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего
148,4	176,3	161,3	$\frac{2,2}{2,3}$	$\frac{2,6}{4,0}$	$\frac{2,3}{2,9}$
124,7	300,4	195,8	$\frac{0,2}{0,2}$	$\frac{0,2}{0,5}$	$\frac{0,2}{0,3}$
80,8	153,3	115,8	$\frac{0,8}{0,4}$	$\frac{1,0}{1,3}$	$\frac{0,9}{0,8}$
161,7	115,2	137,7	$\frac{1,1}{1,2}$	$\frac{1,6}{1,6}$	$\frac{1,3}{1,4}$
70,9	153,9	132,5	$\frac{12,1}{6,2}$	$\frac{48,6}{65,6}$	$\frac{27,3}{28,4}$
182,9	41,9	134,4	$\frac{45,2}{60,3}$	$\frac{33,1}{12,2}$	$\frac{40,1}{42,3}$
111,6	136,8	119,8	$\frac{16,2}{13,2}$	$\frac{11,0}{13,1}$	$\frac{14,0}{13,2}$
47,9	64,1	63,9	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{1,5}{0,8}$	$\frac{0,6}{0,3}$
98,8	161,3	100,0	$\frac{22,3}{16,1}$	$\frac{0,6}{0,9}$	$\frac{13,3}{10,4}$
<b>137,2</b>	<b>113,9</b>	<b>127,4</b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>
<i>163,6</i>	<i>190,2</i>	<i>172,3</i>	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$

91,0	128,2	95,0	$\frac{5,1}{5,1}$	$\frac{5,5}{4,6}$	$\frac{5,1}{5,0}$
88,5	146,8	95,3	$\frac{0,7}{0,7}$	$\frac{0,9}{0,8}$	$\frac{0,7}{0,7}$
88,2	89,7	88,8	$\frac{0,3}{0,3}$	$\frac{1,8}{1,0}$	$\frac{0,4}{0,4}$
119,0	60,9	88,2	$\frac{0,1}{0,2}$	$\frac{1,4}{0,6}$	$\frac{0,3}{0,2}$
81,5	164,4	110,5	$\frac{14,5}{13,2}$	$\frac{71,4}{77,7}$	$\frac{20,1}{23,2}$
115,8	103,6	115,5	$\frac{30,6}{39,4}$	$\frac{9,3}{6,4}$	$\frac{28,5}{34,3}$
85,9	141,0	87,5	$\frac{32,1}{30,6}$	$\frac{8,8}{8,2}$	$\frac{29,8}{37,2}$
66,9	69,6	69,5	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,7}{0,3}$	$\frac{0,1}{0,1}$
57,1	150,8	57,3	$\frac{16,7}{10,69}$	$\frac{0,3}{0,3}$	$\frac{15,1}{9,0}$
<b>89,9</b>	<b>151,1</b>	<b>96,0</b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>
<i>96,0</i>	<i>173,4</i>	<i>103,8</i>	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$

**Казахстан** – 1735,24 тыс. долларов США, или 2,7 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Сокращение стоимости – 23,1 %, или 521,1 тыс. долларов США. Главная статья экспорта – бульдозеры, экскаваторы – 21,8 %, опои и изложницы, литейные поддоны – 12,3 %, машины подъемные – 11,7 % от стоимости экспорта в Казахстан;

**Узбекистан** – 1610,92 тыс. долларов США, или 2,5 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Рост стоимости – в 6,8 раза, на 1 373,5 тыс. долларов США. Главные статьи экспорта – трубы и трубки прочие диаметром > 406,4 мм (61,04 %) и насосы, компрессоры, вентиляторы (23,4 % от стоимости экспорта в Узбекистан);

**Туркмения** – 978,23 тыс. долларов США, или 1,5 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Главные статьи экспорта – двигатели турбореактивные (98,03 %) и валы трансмиссионные (1,97 % от стоимости экспорта в Туркмению). Экспорт в I полугодии 2007 г. в Туркмению не осуществлялся.

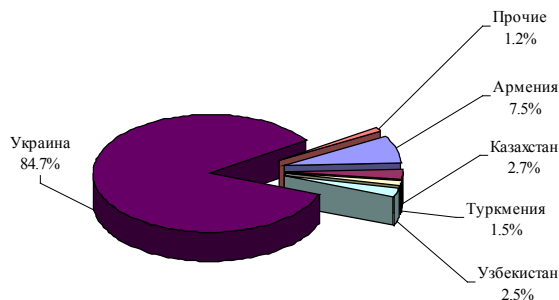


Рис. 5. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в экспортном обороте в I полугодии 2008 г.

**На экспорт в страны дальнего зарубежья** приходится 99,05 % от общей стоимости экспорта региона, или 6 820,5 млн долларов США. Стоимость экспортных операций региона в страны дальнего зарубежья увеличилась в 1,4 раза.

Крупнейшими странами-контрагентами среди стран дальнего зарубежья по экспорту являются (рис. 6):

**Республика Корея** – 2392,2 млн долларов США, или 35,1 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья. Рост стоимости – в 1,8 раза, или на 1087,3 млн долларов США. Главные статьи экспорта – нефть сырая и нефтепродукты сырые (87,4 %) и отходы и лом черных металлов (4,4 % от стоимости экспорта в Р. Корея);

**Япония** – 2230,8 млн долларов США, или 32,7 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья. Рост стоимости – в 1,4 раза, или на 657,3 млн долларов США. Главная статья экспорта – нефть сырая и нефтепродукты сырые – 87,4 % от стоимости экспорта в Японию;

**Китай** – 769,1 млн долларов США, или 11,3 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья. Сокращение стоимости – 5,1 %, или 41,0 млн долларов США. Главные статьи экспорта – лесоматериалы необработанные – 69,7 %, нефть и нефтепродукты, кроме сырых, – 14,8 % от стоимости экспорта в Китай;

**Бельгия** – 484,1 млн долларов США, или 7,1 % от стоимости экспорта в страны дальнего зарубежья. Рост стоимости на 6,0 %, или на 27,4 млн долларов

США. 99,8 % от общей стоимости экспорта в Бельгию составили жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них, бижутерия, монеты;

**Израиль** – 160,3 млн долларов США, или 2,4 % от стоимости экспорта в страны дальнего зарубежья. Увеличение в 1,6 раза за счет жемчуга, драгоценных или полудрагоценных камней, драгоценных металлов и изделий из них, бижутерии, монет, которые составили 99,9 % стоимости экспорта в Израиль.

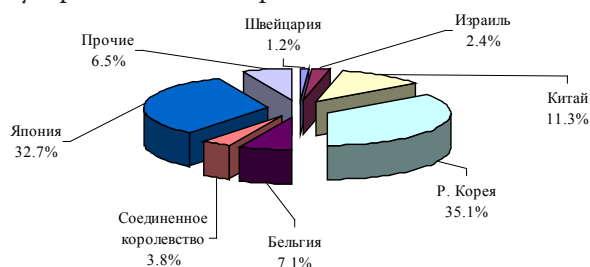


Рис. 6. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в экспортном обороте в I полугодии 2008 г.

Стоимость **импортных** операций региона в отчетном периоде составила 4103,8 млн. долларов США, что на 501,6 млн долларов США больше, чем в I полугодии 2007 г. (рост на 13,9 %). **На импорт из стран СНГ** приходится 9,5 млн долларов США, что составляет 0,2 % от общей стоимости импорта региона.

Крупнейшими контрагентами по импорту среди стран СНГ являются (рис. 7):

**Украина** – 6,3 млн долларов США, или 66,5 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Сокращение стоимости импорта – 21,1 %. Главные статьи импорта – части для оборудования 8425-8430 (44,1 %), двигатели турбореактивные и прочие (14,1 %);

**Казахстан** – 1,56 млн долларов США, или 16,3 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Рост стоимости импорта – в 7,5 раза, или на 1,35 млн долларов США. Главные статьи импорта – проволока медная – 93,5 %;

**Таджикистан** – 1,3 млн долларов США, или 13,4 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Рост стоимости импорта – 15,2 %, или на 0,17 млн долларов США. Главные статьи импорта – фрукты сушеные (56,8 %), орехи (22,8 %).

Стоимость **импорта из стран дальнего зарубежья** составила 4094,2 млн долларов США, увеличившись по сравнению с аналогичным периодом 2007 г. на 14,0 %.

Наибольшая стоимость импорта пришлась на страны (рис. 8):

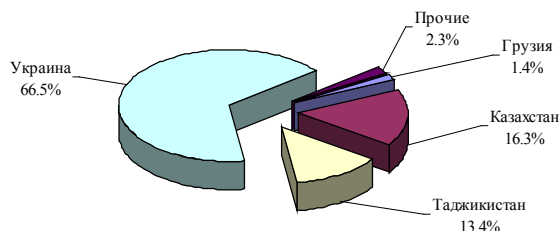


Рис. 7. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в импортном обороте в I полугодии 2008 г.

**Китай** – 1 564,6 млн долларов США, увеличение в 1,7 раза. Главные статьи импорта – обувь с верхом из кожи (16,2 %), другие виды обуви (7,8 %), автомобили грузовые – 5,8 % от объема импорта из Китая;

**Японию** – 1 307,5 млн долларов США, увеличение в 1,5 раза. Главные статьи импорта – автомобили легковые, кроме 8702 (55,7 %), автомобили грузовые (6,6%), бульдозеры и экскаваторы – 9,7 %;

**Республику Корея** – 297,7 млн долларов США, сокращение на 68,9 %. Главные статьи импорта – автомобили легковые, кроме 8702 (13,0 %), нефть и нефтепродукты, кроме сырых (7,2 %), полимеры этилена в первичных формах (7,1 %);

**США** – 273,4 млн долларов США, увеличение на 12,6 %. Главные статьи импорта – свинина (8,7 %), бульдозеры и экскаваторы (6,8 %), мясо и пищевые субпродукты домашней птицы (4,7 %), тракторы, кроме 8709 (4,5 %);

**Германию** – 87,97 млн долларов США, рост на 10,1 %. Главные статьи импорта – машины и механические устройства специального назначения (18,8 %), станки металлорежущие прочие (7,2 %), станы прокатные и валки для них (5,9 %), станки для обработки дерева, пробки (5,0 %);

**Соединенное королевство** – 71,7 млн долларов США, сокращение на 0,5 %. Главные статьи импорта – электрогенераторные установки (7,4 %), части для оборудования 8425-8430 (6,0 %) изделия из черных металлов прочие (5,2 %), металлоконструкции из черных металлов (4,7 %);

**Францию** – 59,85 млн долларов США, рост в 1,7 раза. Главные статьи импорта – вертолеты, самолеты и др. (70,0 %), бульдозеры и экскаваторы (4,8 %).

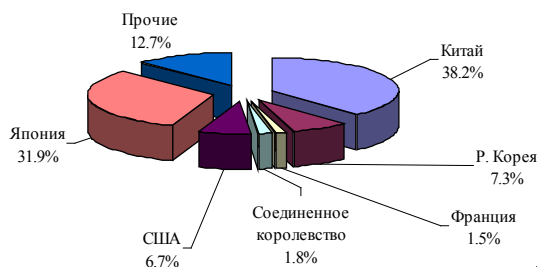


Рис. 8. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в импортном обороте в I полугодии 2008 г.

Обзор внешнеэкономической деятельности участников ВЭД, зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа, показал, что в I полугодии 2008 г. произошло увеличение стоимости внешнеторгового оборота к уровню аналогичного периода 2007 г. на 27,4 % (или на 2 366,9 млн долларов США), в том числе: экспорт увеличился на 37,2 %, или на 1 865,3 млн долларов США, а импорт – на 13,9 %, или на 501,6 млн долларов США.

Превышение темпов роста экспорта над импортом произошло за счет значительного роста стоимости экспорта: топливно-энергетических товаров – на 1 758,9 млн долларов США (увеличение в 1,7 раза); металлов и изделий из них – на 161,0 млн долларов США (в 1,7 раза); драгоценных камней, драгоценных металлов и изделий из них – на 134,4 млн долларов США (на 13,6 %), в результате чего сформировался активный баланс внешнеторгового оборота с положительным сальдо 2 782,2 млн долларов США.

ТАО ЛИ

## Состояние и потенциал рынка одежды в России

### Российский рынок одежды

Российский рынок одежды находится на стадии развития, высокие показатели роста которого сохранятся еще в ближайшие несколько лет. Несмотря на то что на российском рынке одежды представлена уже половина западных брэндов, международные компании продолжают приходить в Россию. На сегодняшний день зарубежным производителям одежды принадлежит около 80 % рынка. Иностранные марки одежды, основными потребителями которых до сих пор были москвичи и петербуржцы, все активнее продвигаются в российские регионы. Причинами выбора иностранных марок одежды являются высокое качество, широкий ассортимент продукции, следование модным тенденциям, известность и «раскрученность» марок. По оценкам участников рынка, российские производители одежды преуспевают в основном в средней и низкой ценовой категориях и занимают около 20 % рынка. Одна из причин низкой популярности российской одежды состоит в том, что компании пока недостаточно внимания уделяют ассортименту и не умеют развивать несколько направлений одежды сразу. По мнению экспертов, рынка, доля российских брэндов на рынке одежды в последнее время увеличивается и в обозримом будущем отечественные производители могут рассчитывать на то, чтобы занять до 30 %. А для того чтобы на равных конкурировать с международными брэндами, им необходимы «раскрученные» марки, очень широкий ассортимент, оперативное реагирование на изменения моды, более частая смена коллекций.

Несколько лет назад многие российские швейные фабрики начали создавать собственные розничные сети. Лидерами в этом сегменте являются торговые сети «Sela» (21 магазин в Москве и 500 в регионах), «Твое» (29 в Москве и 121 в регионах) и «Finn Flare» (15 в Москве и 120 в регионах). Большинство из них уже пошло по европейскому пути: сохраняют за собой интеллектуальную составляющую (дизайн, маркетинг и т. д.), а производство размещают в Китае, Индии или Турции.

Основными игроками на рынке одежды выступают западные компании, активно расширяющие свое присутствие на российском рынке одежды. Всего на рынке присутствуют около 120 недорогих западных сетей. При этом эксперты сходятся на том, что до насыщения рынка еще далеко. Поэтому производители, стремясь захватить рынок, активно используют франчайзинговые схемы.

Особое место на российском рынке одежды занимают изделия из кожи. Одежда из кожи, с одной стороны, – продукция, часто относящаяся к товарам класса «люкс» (предметам роскоши), а с другой стороны, для России с ее суровым климатом кожаная одежда является жизненно необходимой.

На данный момент в стране функционируют 25 заводов. Около 95 % ассортимента этих предприятий составляет хром – разной степени готовности кожа, предназначенная для производства верха обуви, галантерейных изделий, мебели. Сегодня среди лидеров кожевенной отрасли называют рязанский завод «Русская кожа», ярославский «Хром», «Кожи-М» из Липецкой области, «Раском» из г. Рассказово Тамбовской области, Осташковский завод. Бесспорный лидер по объему производства продукции – «Русская кожа». Более 70 % выпускаемой на этом заводе продукции отправляется на экспорт, что обеспечивает компании стабильный сбыт.

Компании предпочитают закупать кожу за рубежом, где производители предлагают выгодные финансовые условия (рассрочки платежа, кредитование и т. д.). Несколько крупнейших поставщиков, к примеру из Италии, которые поставляют кожу ведущим фирмам мира в области производства готовой одежды, признаны гарантами качества и в России.

Мода России вписалась в ряды потребителей эксклюзивного рынка итальянской кожи, оценивших по достоинству качество сырья, позволяющего создавать модели любого стиля. Модную и высококачественную одежду из кожи сегодня предлагают не только известные зарубежные фирмы. В витринах магазинов в России можно увидеть замечательные изделия отечественных фирм-производителей, причем качество кожи этих изделий ни в чем не уступает импортным образцам. А практичность и комфорт, свойственные одежде из кожи, создают для участников рынка поистине безграничные возможности.

Европейские дизайнеры все больше ориентируются на российский рынок, где кожу по-прежнему носят с удовольствием. И в последнее время одежда из кожи становится очень модной: теперь это уже не только верхняя одежда, а еще и легкая, праздничная.

### **Тенденции и перспективы рынка одежды в России**

На российском рынке одежды начинают проявляться тенденции, характерные для развитых западных рынков. В первую очередь, это ускорение производственного цикла и расширение объемов производства с одновременным снижением издержек, увеличение числа стоковых магазинов. Поскольку не вся

продукция реализуется в срок, по данным компаний, от коллекций остается не менее 15 % всего завезенного товара, остатки товаров перенаправляется в стоковый магазин.

Самым главным форматом на рынке одежды в столице остаются вещевые рынки. На них приходится около 40 % продаж одежды в Москве и до 80 % в регионах. С ростом уровня жизни населения и постепенным уменьшением объема продаж на вещевых ярмарках потребитель все чаще предпочитает совершать покупки в магазинах. Кроме того, росту объема магазинной торговли способствует открытие все новых и новых торговых центров: стоимость обустройства торговых площадей в них существенно ниже, чем при открытии магазина в отдельно стоящем здании. В настоящее время растет ориентированность потребителя на конкретные брэнды. Однако для того чтобы активно продаваться, мало быть просто брэндом, нужно создать собственную разветвленную сеть магазинов, где будет продаваться только одежда определенной марки.

Сегодня в Европе на fast fashion приходится 15% всего рынка одежды, и эта доля постоянно растет. Быстрая модель продаж означает, что наиболее популярные товары могут появиться и исчезнуть в течение недели, создавая у покупателей ощущение дефицита, что побуждает их сделать покупку. Если раньше покупатели выбирались в магазины одежды один раз в месяц-два, то сейчас они вынуждены заходить еженедельно, зная о том, что на полках могут быть новинки, которые долго не пролежат. Практика показывает, что компании, работающие в сегменте fast fashion, развиваются быстро, открывая десятки новых магазинов под своими брэндами. В Европе это компании «Inditex», «Zara», «Massimo Dutti и Bershka», «H&M», «Mango», «Top Shop». В России также ожидается расширение данного сегмента: испанская розничная сеть одежды «Zara» активно наращивает свое присутствие в Москве: уже сейчас в столице пять магазинов «Zara» и ожидается открытие новых.

Аналитики прогнозируют также рост интереса западных производителей к российскому сегменту «масс-маркет», т. е. к продажам в первую очередь не дорогих эксклюзивных образцов одежды, а вполне доступных по цене и модных вещей.



В.Л. ЛАРИН

### **Межрегиональные отношения России и Китая в начале XXI в.**

На начало XXI в. отношения между Россией и Китаем принято характеризовать как самые лучшие за их историю. На встрече с Д. Медведевым в Пекине 24 мая 2008 г. Председатель КНР Ху Цзиньтао сказал, что «успешный обмен мероприятиями в рамках “национальных годов», (года России в Китае и Китая в России. – В.Л.) вывел реальное сотрудничество во всех областях на небывало высокий уровень»<sup>1</sup>. Однако помимо политических существует и другой, очень широкий пласт – «межрегиональные связи»<sup>2</sup>.

На сегодняшний день действует более 100 соглашений о сотрудничестве между властями административно-территориальных единиц различного уровня России и Китая. Около 70 субъектов РФ установили прямые контакты с китайскими регионами. В 2006 г. (в рамках «года России в Китае») в КНР состоялось более 40 презентаций российских территорий. В Китае побывали пять из семи полпредов Президента РФ и 65 губернаторов. В 2007 г., теперь уже рамках «года Китая в России», на территории РФ были проведены презентации половины административных единиц Китая провинциального уровня (10 провинций, два города центрального подчинения, два автономных района)<sup>3</sup>. На долю региональных связей приходится значительная часть двусторонней торговли, а обмен в сфере туризма, культуры, науки, образования в массе своей совершается именно в этом формате отношений.

---

\* Статья подготовлена при поддержке гранта РФФИ-ДВО РАН № 06-06-96005 «Восточные районы России в планах и политике Китая (90-е годы XX – начало XXI вв.)».

<sup>1</sup> Ху Цзиньтао чжуси юй Медведёфу цзунтун хуйтань (Переговоры председателя КНР Ху Цзиньтао и президента РФ Д. Медведева) – <http://www.fmprc.gov.cn/chn/zxxx/t439773.htm>.

<sup>2</sup> Я рассматриваю региональные связи строго как отношения на уровне территорий России и Китая, а также расположенных в их пределах политических, экономических и иных организационных структур.

<sup>3</sup> Внуков К. Российский медведь и китайская панда: два года вместе // Россия – Китай. XXI век. 2007. Октябрь. С. 11-13; О российско-китайском межрегиональном и приграничном сотрудничестве – <http://www.mid.ru/ns-rasia.nsf/1083b7937ae580ae432569e7004199c2/e8d26afd64e...>

Межрегиональные связи преимущественно складываются вдоль линии государственной границы. Пограничные территории России и Китая, которые в обоих государствах считаются проблемными, не только являются инициаторами и основными участниками этих связей, не только обретают в них для себя очень многое и полезное, но и предстают в роли посредников в формировании отношений между внутренними территориями двух государств. Более того, для властей, населения, среднего и мелкого бизнеса некоторых территорий России и Китая, непосредственно граничащих друг с другом, таких как Амурская, Читинская, Еврейская автономная области в России и пров. Хэйлунцзян в КНР, отношения с соседней страной уже стали критическими в определении вектора своего социально-экономического развития на ближайшую и отдаленную перспективу.

Будущее двусторонних отношений между Россией и Китаем в немалой степени зависит от того, как будут развиваться межрегиональные экономические связи.

### **Региональные отношения**

#### **в «большой» и региональной политике Москвы и Пекина**

В контексте российской внешней и внутренней политики приграничные с Китаем территории выступают в нескольких проекциях:

- обеспечение национальной безопасности России и ее участие в структурах региональной безопасности (режим российско-китайской границы, укрепление мер доверия вдоль границы, международная преступность, незаконная миграция);
- транзитные зоны международных транспортных систем (порты и Транссибирская магистраль, пограничные переходы, трубопроводы);
- интеграция России в Азиатско-Тихоокеанский регион через экономическое развитие восточных районов России (обеспечение их политической, социальной и экономической стабильности, развитие торгово-экономических связей с соседними государствами).

Последний фактор является важнейшим для восприятия Китая властями приграничных с КНР территорий. Обусловлено это обстоятельство несколькими причинами. Политическая стабилизация и экономический подъем в России укрепили позиции местного бизнеса и увеличили его заинтересованность в связях с Китаем. Окончательное решение пограничной проблемы между Россией и КНР<sup>4</sup> осво-

---

<sup>4</sup> 14 октября 2004 г. министры иностранных дел России и КНР С. Лавров и Ли Чжаосин подписали Дополнительное соглашение между РФ и КНР о государственной границе на ее восточной части, которым был окончательно решен вопрос о принадлежности островов на реках Амуре и Аргунь. 26 мая 2005 г. Совет Федерации РФ ратифицировал Дополнительное соглашение. 27 мая это же сделал Постоянный комитет ВСНП. Во время встречи министров иностранных дел России, Индии и Китая 1 июня 2005 г. в г. Владивостоке С. Лавров и Ли Чжаосин обменялись ратификационными грамотами по этому соглашению. 21 июля 2008 г. С. Лавров и министр иностранных дел КНР Ян Цзечи подписали в Пекине Дополнительный протокол – описание российско-китайской государственной границы на ее восточной части, который зафиксировал пограничное разграничение на последнем участке границы – островах на Амуре.

дило местных чиновников и политиков от необходимости демонстрации своего «патриотизма» и позволило им иначе взглянуть на последствия взаимодействия с Китаем, задуматься об использовании его потенциала для развития своих территорий. Китайская идея координации двух программ социально-экономического развития: Дальнего Востока и Забайкалья и «старой промышленной базы Северо-Востока» КНР – была воспринята положительно и сегодня озвучивается с самых разных трибун. Мощный толчок к пониманию неизбежности такого взаимодействия дали инициативы президента В. Путина по развитию восточных районов России: реализовать грандиозные задачи и освоить гигантские – по меркам Дальнего Востока – деньги регион самостоятельно не в состоянии. Изменились и настроения местного населения. Посеянный в начале 90-х годов XX в. страх перед «китайской демографической экспансией» еще достаточно силен, но реалии последних десятилетий все более наглядно демонстрируют ущербность и деструктивность ориентации на подобные страхи и фобии<sup>5</sup>.

Однако идеи и декларации так и не воплотились в конкретные планы и реальную политику России. Осознание необходимости взаимодействия с Китаем не подкрепляется пониманием того, что и как надо делать в этом направлении. В который раз уже приходится констатировать отсутствие как внятной стратегии Кремля в отношении Китая в целом, так и его понимания роли и места восточных районов России в развитии двусторонних отношений и роли Китая в судьбе самих этих территорий. Предлагаемые научным сообществом концепции и программы либо не замечаются, либо игнорируются<sup>6</sup>. Это обстоятельство естественным (и самым печальным) образом проявляется в политике региональных властей в отношении Китая, а точнее, в отсутствии таковой. Китай же, со своей стороны, четко знает, чего он хочет и к чему стремится, а поэтому организован, последователен и настойчив в своих действиях по развитию региональных связей с Россией.

В середине 90-х годов российско-китайская приграничная торговля составляла не более 0,3 % объема внешней торговли КНР. Поэтому не удивительно, что Пекин, так же как и Москва, не относил связи с приграничными территориями России к числу приоритетных, не придавал большого значения дальневосточным территориям России в конструировании моделей экономической интеграции в Северо-Восточной Азии. Большинство вопросов отношений с Россией регионального характера было передано для решения на местный уровень.

<sup>5</sup> Проведенный летом 2006 г. опрос общественного мнения населения Приморского края показал, что, по мнению его жителей, приоритетными направлениями развития отношений территории должны быть Китай и Япония (соответственно, 34 и 33 % опрошенных выделили их в качестве приоритета), тогда как Европейскую Россию упомянули лишь 17 %, Сибирь и Дальний Восток – 24 %.

<sup>6</sup> В качестве примера можно представить концепцию интеграции Дальнего Востока в АТР посредством тесной кооперации с Китаем («китайская карта»), предложенную дальневосточными экономистами в 2002 г. Концепция предусматривала формирование единого экономического пространства российского Дальнего Востока и Северо-восточного Китая и выход Дальнего Востока на рынки АТР через интеграцию с китайской экономикой (См. Дальний Восток и Забайкалье – 2010. Программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 г./ под. ред. П.А.Минакира. М.: Экономист, 2002. С. 46–48).

Подходы руководства КНР изменились в конце 90-х годов, чему послужили несколько причин. В числе основных – завершение демаркации 98 % границы, озабоченность перспективами экономического развития провинций Хэйлунцзян и Цзилинь, возросшая значимость для КНР энергетических и лесных ресурсов Сибири и Дальнего Востока. Но главная посылка лежала в сфере «большой политики»: многочисленные проблемы, раз за разом отмечаемые в приграничных связях, «тормозили усилия по поддержанию возникающего “стратегического партнерства”,»<sup>7</sup>. На рубеже веков три проблемы в российско-китайских отношениях более всего волновали Пекин: «буксующие экономические отношения», пограничное разграничение и неэффективные приграничные связи<sup>8</sup>. Две последние проблемы концентрировались вдоль линии границы, первая также имела прямое отношение к приграничным территориям.

В конце 1990-х годов Пекин предпринял ряд практических шагов для активизации взаимодействия с дальневосточными территориями России и укрепления там своего влияния. Были четко сформулированы и озвучены его интересы в Сибири и на Дальнем Востоке. Во-первых, в Китае определились, что «хорошие отношения» с пограничными территориями России «жизненно необходимы для обеспечения [его] безопасности». Во-вторых, их стали рассматривать как «экономическое дополнение Северо-Восточного Китая. Эти два региона идеально сочетаются для крупномасштабного двустороннего и регионального сотрудничества,» – резюмировал один из самых авторитетных в Китае специалистов по России Ли Цзинцзе<sup>9</sup>. В-третьих, по достоинству была оценена международная роль региона, становящегося «горячей точкой международного экономического сотрудничества..., территорией многообразных международных отношений», где пересекаются интересы не только России и Китая, но и других стран мира, прежде всего США и Японии<sup>10</sup>.

Реализация концепции «идти вовне»<sup>11</sup> и принятое руководством КНР осенью 2003 г. решение о модернизации «старой промышленной базы Северо-

<sup>7</sup> Rozman G. Turning Fortresses into Free Economic Zones // *Rapprochement or Rivalry?: Russia-China Relations in a Changing Asia*. Ed. by Sherman W. Garnett. Washington, D.C.: Carnegie Endowment for International Peace. 2000. P. 177.

<sup>8</sup> Li Jingjie. From Good Neighbors to Strategic Partners // *Rapprochement or Rivalry?: Russia-China Relations in a Changing Asia*. Ed. by Sherman W. Garnett. Washington, D.C.: Carnegie Endowment for International Peace. 2000. P. 83.

<sup>9</sup> Li Jingjie. Sino-Russian Relations in Asia Pacific // *Engaging Russia in Asia Pacific*. Ed. By Watanabe Koji. Tokyo. Japan Center of International Exchange. 1999. P. 63.

<sup>10</sup> Ли Чуаньсюнь. Элосы юаньдун дуйхуа гуаньсидэ хуйгу юй чжаньван (Ретроспективный взгляд на политику Дальнего Востока России в отношении Китая и виды на будущее) // Чжунго вайцзяо. 2000. № 6. С. 26.

<sup>11</sup> Суть концепции глобального внешнеэкономического наступления «идти вовне» (цзоу чуцзюй), которую руководство КНР взяла на вооружение в 1999 г., состоит в резком увеличении объемов внешней торговли за счет экспорта собственной промышленной продукции, капитала и рабочей силы и закупок за рубежом природных ресурсов, сырья, материалов и новейших технологий. В конце 2001 г. Китай стал членом ВТО и после этого существенно увеличил объемы промышленного производства и внешней торговли, а в ноябре 2002 г. XVI съезд КПК поставил задачу увеличить ВВП страны к 2020 г. в 4 раза по сравнению с 2000 г., доведя его до 4 трлн. дол. В выполнении этой задачи значительная роль отводится внешним связям КНР.

Востока, стимулировали активность власти и бизнеса по расширению экономического плацдарма на территории России. Естественно, что в контексте реализации этих стратегий основное внимание Китая привлекают наиболее населенные (рынок сбыта), богатые природными ресурсами, технически и промышленно развитые (источник сырья и технологий) районы страны: Западная Сибирь, Урал и европейская часть России. Однако важная роль отводится в ней и приграничным связям. В разработанных группой ведущих китайских ученых и представленных на суд Госсовета КНР «Предложениях по возрождению и последовательному развитию Северо-Восточного района»<sup>12</sup> взаимодействие с дальневосточными территориями России рассматривается как одно из важных условий успешного развития региона<sup>13</sup>.

План возрождения Северо-Востока КНР, подготовленный под эгидой Госкомитета по реформе и развитию и обнародованный в августе 2007 г., предполагает привлечение всех возможных ресурсов для реализации программы, в том числе через активное развитие внешнеэкономических связей. Акцент делается на развитие приграничной торговли, ускоренное строительство районов приграничного экономического сотрудничества, совместных рынков, кросс-граничных экспортных и промышленных районов, активную поддержку создания баз китайского производства и районов торгово-экономического сотрудничества на территории пограничных с Северо-Востоком государств. Особо выделяется необходимость развития транспортной инфраструктуры для внутренней и внешней торговли в Китае и за его пределами (дорог, портов, пунктов пропуска). В числе приоритетных задач значится и «продвижение сотрудничества в районе Большой Тумэньцзян»<sup>14</sup>.

Следствием этого решения стала активная пропаганда не только в КНР, но и в России идеи координации своей программы с российскими планами по развитию Дальнего Востока. «Китай придает особое значение сотрудничеству с сибирскими и дальневосточными территориями в деле активной реализации Программы возрождения старой промышленной базы Северо-Востока, – уверяют китайские ученые.<sup>15</sup> – Преимущества от терри-

<sup>12</sup> Работа велась по заданию Госсовета КНР и была представлена правительству страны в апреле 2005 г. Текст опубликован в созданной на основе этой работы коллективной монографии (См.: Цзинь Фэнцзюнь, Чжан Пинъю и др. Дунбэй дицзюй чжэньсин юй кэчисиюй фачжэнь чжэньлюэ яньцзю (Изучение стратегии возрождения и последовательного развития Северо-восточных районов). Пекин: Шанъу иньшугуань, 2006. С. 1–12).

<sup>13</sup> Как сообщает российский МИД, между В.Путиным и Ху Цзиньтао на встречах в Москве 26 марта и Хайлигендамме 8 июня 2007 г. достигнута договоренность о координации стратегии развития РДВ и Восточной Сибири со стратегией возрождения старых промышленных баз СВК [<http://www.mid.ru/ns-rasia.nsf/1083b7937ae580ae432569e7004199c2/e8d26afd64e>], однако детали этих договоренностей не раскрываются.

<sup>14</sup> [http://chinaneast.xinhuanet.com/2007-08/20/content\\_10905015.htm](http://chinaneast.xinhuanet.com/2007-08/20/content_10905015.htm).

<sup>15</sup> Го Ляньчэн. Чжун-э цюйюй цзинцзи хэцзо юй дунбэй лаогунъе цзиди чжэньсин дэ худун фачжэнь (Взаиморазвитие китайско-российского регионального экономического сотрудничества и восстановления старой промышленной базы Северо-востока) // Элосы чжунъя дунъюу шичан. 2007. № 2. С. 1–2.

ториальной близости к России трех северо-восточных провинций, особенно Хэйлунцзяна, очевидны, их производственные структуры сопоставимы, экономическая взаимодополняемость сильна». Представляя пров. Цзилинь в ноябре 2007 г. в Москве, ее губернатор Хань Чанфу делал акцент на интеграционных устремлениях провинции: усилении регионального сотрудничества в Северо-Восточной Азии, координации программ возрождения Северо-Восточного Китая и развития Дальнего Востока России, расширении приграничного сотрудничества двух государств, привлечении российских инвестиций и росте собственных капиталовложений в России. Большую роль во всем этом, по мнению Хань Чанфу, должны играть местные правительства двух государств<sup>16</sup>.

Расширение межрегионального сотрудничества рассматривается сегодня в Китае и как способ «поднятия отношений стратегического партнерства двух стран на новый уровень». Именно в таком контексте Председатель КНР Ху Цзиньтао высказывался на встрече с Д. Медведевым 9 июля 2008 г. в Тояко<sup>17</sup>.

В основе стратегии взаимодействия северо-восточных провинций Китая с Россией остается идея экономической взаимодополняемости соседних территорий, возникшая в КНР еще в начале 1990-х годов. Под взаимодополняемостью понимаются производство в Маньчжурии потребительских товаров и продуктов питания, а также наличие там избыточной рабочей силы, в которых нуждается Дальний Восток, и наличие сырьевых и энергетических ресурсов, а также мощной промышленной базы, развитой науки и техники, способных найти применение в Китае<sup>18</sup>. Доступ к богатым природным ресурсам Сибири и Дальнего Востока рассматривается как фактор стратегического характера, поскольку осуществляется он не столько в интересах Северо-Восточного Китая, сколько ради удовлетворения растущих потребностей всей страны.

С начала нового десятилетия руководство северо-восточных провинций начало активно выполнять установки Пекина по развитию новых форм отношений с Россией. В апреле 2001 г. партком и правительство пров. Хэйлунцзян организовали «полевое исследование» в интересующих их районах России. Зафиксировав факт политической стабилизации и начала экономического роста в России, отталкиваясь от установки Пекина на развитие «дружествен-

<sup>16</sup> Цзилинь: шэн чжэнфу дайбяотуань мосыкэ сюаньчжуань туйцзе цзилинь (Цзилинь: делегация провинциального правительства представляет Цзилинь в Москве) – <http://unn.people.com.cn/GB/14780/21697/6516102.html>.

<sup>17</sup> Ху Цзиньтао чжуси хуйцзянь элосы цзунтун Медведефу (Встреча Председателя Ху Цзиньтао с Президентом России Медведевым) – <http://www.fmprc.gov.cn/chn/zxxx/t455247.htm>.

<sup>18</sup> См.: Ма Шуфан. Чжун-э лянго данцзянь цзяцян цзинци хэцзо вэньти фэнси (К вопросу об укреплении китайско-российского экономического сотрудничества на современном этапе) // Дунъюу чжунъя яньцзю. 1997. № 3. С. 64; Ли Юньсян. Элосю юаньдун дицуй цзинци фачжань цюйши цзи во шэн кайчжань дуйэ цзинмао цзишу хэцзодэ дуйцэ (Тенденции экономического развития дальневосточного региона России и предложения о развертывании торгово-экономического и технического сотрудничества нашей провинции с Россией) // Сиболия яньцзю. 1999. № 2. С. 41.



ных связей и экономического обмена», учитывая выявленные препятствия в российско-китайском взаимодействии, китайские специалисты предложили алгоритм действий центрального и местных правительств по развитию межрегиональных связей с Россией<sup>19</sup>. На первое место была поставлена задача «выработки долговременной стратегии сотрудничества», которая должна строиться на основе политики «четырёх проникновений», «четырёх систем» и «трех стратегий»<sup>20</sup>. Три направления были представлены ими как прорывные в развитии сотрудничества: энергетика, научно-техническое взаимодействие, реализация крупных проектов (строительство моста через Амур, трубопроводов и др.).

Летом 2004 г. многие из этих предложений стали озвучивать высшие чиновники северо-восточных провинций. В начале июня, выступая на конференции во Владивостоке, вице-губернатор пров. Цзилинь Ли Цзиньбинь объявил о твердом намерении провинции развивать сотрудничество с Россией в сфере сельского хозяйства, переработки древесины, химической промышленности, электроники и выразил надежду на создание «межрегионального промышленного парка Хуньчунь–Хасан»<sup>21</sup>. В августе того же года губернатор пров. Ляонин Сюй Вэйго заявил, что «открытие российского рынка имеет стратегическое значение». После этого группа специалистов провинции была послана в Россию «устанавливать партнерские отношения».

Активнее всего действовала пров. Хэйлунцзян. Ориентация экономики этой провинции на Россию сформировалась в 1990-е годы. Тогда провинция стремилась максимально использовать свои преимущества – географические, транспортные, структурно-экономические, исторические, кадровые – для развития торговли с сибирскими и дальневосточными территориями, выступать как «платформа» и «окно» в экономическом сотрудничестве всего Китая с Россией.

<sup>19</sup> Четыре группы специалистов из Хэйлунцзянской академии общественных наук, провинциального правительства, таможни и других организаций (всего 25 чел.) проехали по России. Они встречались с главами администраций и специалистами органов власти краев и областей Сибири и Дальнего Востока, учеными, сотрудниками посольства КНР в Москве и консульства в Хабаровске, посещали промышленные предприятия, в том числе с участием китайского капитала, провели в Москве семинар с представителями китайского бизнеса. См.: Цянчжуа цзюй, шисянь чжун-э цзинмао кэцзи хэцзо синь тупо – Пу элосы каоча чжун-э цзинмао кэцзи хэцзо цинкуан-дэ баогао (Воспользоваться шансом, осуществить новый прорыв в китайско-российском торгово-экономическом и научно-техническом сотрудничестве – Доклад об исследовании в России ситуации с китайско-российским торгово-экономическим и научно-техническим сотрудничеством) // Сиболія яньцзю. 2002. № 1. С. 3–9.

<sup>20</sup> Под «четырьмя проникновениями» понимались: проникновение во внутренние районы России; переход от простой приграничной торговли к реальному технико-экономическому сотрудничеству; от самостоятельных действий городов и поселков к общему планированию, единому подходу к развитию торговли; от традиционных видов торговли к торговле по международным правилам. «Четыре системы» – это: единство внутреннего и внешнего рынков; создание производственной системы, ориентированной на российский рынок; система торгово-экономического сотрудничества с Россией; система туризма. Наконец, «три стратегии» подразумевали развитие торговли на основе науки и техники; повышение качества товаров; развитие российско-китайского международного туризма.

<sup>21</sup> Сборник материалов конференции «Торгово-экономическое сотрудничество приграничных территорий России и Китая». Владивосток: ИАА «Приморье», 2004. С. 69–72.



В начале нового десятилетия Харбин по-прежнему стремится максимально зарабатывать на своих посреднических функциях, но простую торговлю товарами уже рассматривает как анахронизм и провозглашает несколько новых приоритетов. Среди них – развитие уже существующих баз экспортного производства в самой провинции и создание совместных предприятий (пищевой, легкой и электронной промышленности) как в совместных торгово-экономических зонах («Пограничный–Суйфэньхэ», «Полтавка–Дуннин»), так и на территории российского Дальнего Востока, где «производственное сырье, электроэнергия и помещения относительно дешевы». Предполагается, что часть продукции этих предприятий будет удовлетворять потребности российского рынка, а оставшаяся большая часть – поставляться на рынки стран АТР.

Аналогичным образом китайская сторона предполагает трансформировать сотрудничество в аграрном секторе: от экспорта сельскохозяйственной продукции перейти к производственной кооперации, создавать на территории Дальнего Востока российско-китайские аграрные комплексы. Изучается идея производства в этих комплексах экологически чистых продуктов с последующим экспортом их в Японию и другие страны.

Предлагает провинция свои услуги и по совместному освоению природных ресурсов Сибири и Дальнего Востока: их добыче, переработке и транспортировке в Китай и третьи страны.

Китай готов принять активное участие в строительстве современной инфраструктуры на Дальнем Востоке, не только погранпереходов, состояние российской части которых стало притчей во языцех и откровенным позором для России в 90-е годы прошлого века, но и автомобильных дорог, портовых сооружений, жилья и других объектов. Правительство Хэйлунцзяна уже разработало программу строительства 145 объектов транспортной инфраструктуры провинции как платформы экономического взаимодействия с Россией, рассчитанную до 2020 г., и готово содействовать российским территориям. Среди конкретных проектов, которые особенно интересуют Северо-Восток Китая – железнодорожная ветка Дуннин–Уссурийск, которая рассматривается как второй выход провинции Хэйлунцзян к морю (через порт Восточный), столь необходимый ей для расширения связей с внешним миром. Конечная цель – увеличить пропускную способность переходов на российско-китайской границе с нынешних 7 млн до 20 млн тонн в 2010 г. и до 60 млн тонн в 2020 г.

Со строительством и аграрным сектором связана и идея расширения экспорта китайской рабочей силы в Россию. Учитывая болезненную реакцию многих россиян на китайское присутствие в России, периодические намеки на коварные замыслы Пекина и алармистские предсказания о заселении китайцами пустующих пространств Сибири и Дальнего Востока, Китай не акцентирует особого внимания на этой стороне взаимодействия.

Тем не менее очевидно, что реальная экономическая кооперация с Китаем, нужды восстающей из пепла сибирской и дальневосточной экономики уже в ближайшее время потребуют десятки тысяч рабочих рук.

Новым моментом в деятельности властей приграничных территорий стало стремление привлечь российский финансовый и интеллектуальный капитал для решения поставленных задач. В марте 2005 г. администрация г. Маньчжоули издала «Некоторые положения об условиях постоянного проживания и трудовой деятельности в Маньчжоули жителей приграничных территорий России и Монголии». Документ нацелен на «дальнейшее развитие политики открытости, стимулирование международной торговли и туризма» посредством привлечения капиталов и квалифицированных кадров из-за рубежа и регулирует вопросы проживания, предпринимательской и трудовой деятельности, образования и медицинского обеспечения граждан двух соседних государств<sup>22</sup>. Администрации Хэйхэ, Суйфэньхэ, Дуннина активно предлагают россиянам дешевое жилье в специально отстраиваемых для иностранцев кварталах.

В начале XXI в. представители органов власти северо-восточных провинций декларировали свое намерение перейти от простой пограничной торговли к «всестороннему, многообластному сотрудничеству глубинного характера», создать единую «пограничную экономическую зону» в составе пров. Хэйлунцзян, Амурской, Читинской, Еврейской автономной областей, Хабаровского и Приморского краев как «одну из важнейших составных частей стратегического партнерства и дружественных добрососедских отношений между Китаем и Россией»<sup>23</sup>.

Китайская сторона приступила к реализации «единой открытой пограничной зоны» вдоль российско-китайской границы от Хэйхэ до Суйфэньхэ, вынашивает идею строительства зоны международного торгово-экономического сотрудничества по линии Харбин–Муданьцзян–Суйфэньхэ–Дуннин, которая рассматривается как составная часть «Евразийского континентального моста». Китай намеревается «создать самую большую зону торговли между Китаем и Россией», «самую большую зону обработки китайско-российских экспортно-импортных товаров», «самую большую зону торговли и туризма в СВА» и в конечном итоге – превратить эту территорию в «центральную зону международной торговли в Северо-Восточной Азии»<sup>24</sup>.

<sup>22</sup> [www.e-russia.com/cn/yzy/bmxx/Display.asp?ID=2393](http://www.e-russia.com/cn/yzy/bmxx/Display.asp?ID=2393). 2005. 30 марта. В соответствии с «Положениями», власти могут лишить иностранцев права на проживание в Маньчжоули только в том случае, если они представляют угрозу безопасности и интересам государства и нарушают законы КНР.

<sup>23</sup> Е Сюэфэн. Дацзао яньбянь кайфандай, цуцзинь цюйюй цзинцзи фачжань (Создать открытую зону в пограничных районах, способствовать развитию районной экономики) // Сборник IV Международного форума по региональному сотрудничеству и развитию между Китаем и Россией. Харбин. 2006. С. 80.

<sup>24</sup> Ли Яосинь. Создание Харбин-Муданьцзян-Суйфэньхэ-Дуннинской экономической зоны китайско-российского сотрудничества для всестороннего сотрудничества и совместного развития. – Рукопись доклада. Харбин. 14 июня 2007 г.

Мэрия соседнего с Благовещенском г. Хэйхэ с 2005 г. активно разрабатывает и пропагандирует концепцию «два государства – один город» (лян го и чэн). Как утверждает мэр г. Хэйхэ Чжан Цзинчуань, «обе стороны уже понимают, что развитие г. Хэйхэ уже не может происходить без развития Благовещенска, развитие Благовещенска также зависит от развития Хэйхэ»<sup>25</sup>. В конце 2007 г. китайская сторона представляла этот проект как нашедший полное понимание и поддержку в Амурской области, как способный поставить Хэйхэ–Благовещенск в центр экономической зоны СВА<sup>26</sup>.

### Приграничные экономические связи

Экономические связи между приграничными территориями России и Китая являются главной формой их взаимодействия. В 90-е годы XX – начале XXI вв. эти связи свелись преимущественно к торговле и экспорту китайской рабочей силы. Инвестиционное и научно-техническое сотрудничество было в большей степени предметом разговоров, чем реальной практикой. Тогда же эти связи вышли далеко за рамки приграничной торговли и распространились на большую часть территорий двух стран – от западных районов России до южных провинций КНР.

Выделим наиболее характерные черты приграничного торгово-экономического взаимодействия, акцентируя внимание на роли дальневосточных территорий России и северо-восточных провинций Китая.

1. С начала века быстрыми темпами развиваются и расширяются внешнеэкономические связи Дальнего Востока. Совокупный объем его торговли со странами СВА вырос с 2000 по 2006 г. в 4,5 раза, а с Китаем – в 3,5 раза. Импорт из КНР увеличился за это время в 11 раз, а в период с 1999 по 2007 г. – в 15 раз. Российский же экспорт оказался в 2007 г. на уровне 2001 г. (рис. 1).

Если к концу 1990-х доля Дальневосточного федерального округа в общем объеме российско-китайской торговли официальной увеличилась до 19 % (1998 г.), то в новом столетии она начала сокращаться и в 2007 г. упала до 9 %.

2. Товарная структура российского экспорта является преимущественно сырьевой по характеру и в то же время нестабильной, зависит от конъюнктуры китайского рынка, а также от возможностей каждой из дальневосточных территорий. Разовые закупки крупных партий какой-либо продукции резко меняют структуру торговли. В 2003 г. структура экспорта региона в Китай была следующей: нефть и нефтепродукты (кроме сырых) – 28,6 %, лесоматериалы –

<sup>25</sup> Чжан Цзинчуань. Гоуцзянь «лян го и чэн» шилян гунтун фаньжун (Создание концепции «два государства – один город» и достижение совместного процветания) // Сборник сочинений Международной конференции о развитии российско-китайского сотрудничества по крупным проектам. Харбин. 2007. С. 59–63.

<sup>26</sup> Ван Фэн. Активизация реализации концепции «Два государства – один город» способна усилить конкурентоспособность и взаимодополняемость Хэйхэ и Благовещенска // Материалы международной конференции «Российско-китайское приграничье в интеграционных процессах в СВА: проблемы и перспективы». Благовещенск, 2007. С. 114–115.

22,5 %, нефть и нефтепродукты сырые – 13 %, продукция самолетостроения – 11 %, рыба мороженая – 4,7 %. В 2007 г., когда экспорт ДВФО в Китай упал почти на 28 % по сравнению с 2006 г., на необработанный лес пришлось уже 57 % вывоза региона в КНР<sup>27</sup>.

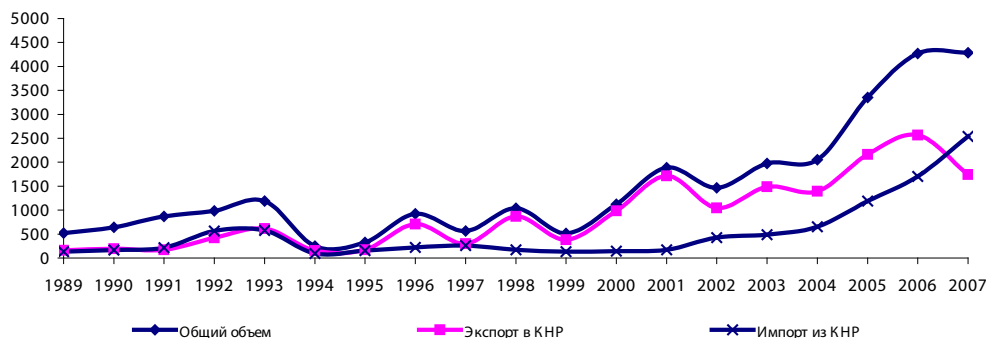


Рис. 1. Динамика торговли краев и областей Дальнего Востока России с Китаем, млн долл. США (по данным российской таможенной статистики)

3. Зависимость Дальнего Востока и Забайкалья от импорта из Китая остается высокой, хотя степень этой зависимости неодинакова у разных территорий. В 2001–2006 гг. доля китайских товаров в импорте Амурской области находилась в пределах от 70 до 80 %, а на местном потребительском рынке составляла 44–46 %. В общем объеме внешней торговли Хабаровского края доля Китая составляла в 2006 г. 45 % (в импорте 57 %, в экспорте 43 %), Приморского края – 38 % (32 % в импорте и 51 % в экспорте)<sup>28</sup>.

Не меньшее значение связи с Китаем имели для Забайкалья. Объем торговли Читинской области с КНР вырос с 1998 по 2006 г. в 9,7 раз, в результате доля Китая во внешнеторговом обороте области увеличилась с 38 до 96 %. Во внешнеторговом обороте Бурятии в 2006 г. на Китай пришлось 59 %.

В начале XXI в. Сибирь и Урал также активизировали торговлю с Китаем. во внешнеторговом обороте Сибирского федерального округа доля Китая выросла с 17 % в 2002 г. до 23 % в 2006 г. в наибольшей степени с Китаем была связана Иркутская область (29–29 % объема внешнеторговых связей области

<sup>27</sup> Внешнеэкономическая деятельность предприятий Дальневосточного федерального округа за 2003 год (по данным таможенной статистики) // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2004. № 1. С. 30; Внешнеэкономическая деятельность Дальневосточного федерального округа в 2007 году (по данным таможенной статистики) // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. № 1. С. 19.

<sup>28</sup> Два другими главными партнерами Приморского края были Япония (30% объема торговли) и Южная Корея (14%), Хабаровского края – Япония (15%), Швейцария и Южная Корея (по 10%). См.: Амурская область – Китай: сферы сотрудничества. Благовещенск: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Амурской области, 2006. С. 15–20; Информация о внешнеэкономической деятельности Приморского края за 2006 год. Б.м., б.г. С. 5–8; [http://www.adm.khv.ru/invest2.nsf/pages/fttradechar\\_ru.htm](http://www.adm.khv.ru/invest2.nsf/pages/fttradechar_ru.htm)

в 2005–2006 гг.). Для территорий Урала связи с Китаем играли не столь значимую роль. Поэтому в 2005 г. в экспорте Уральского федерального округа на долю КНР пришлось 9,7 %, импорте – 5,2 % всего объема торговли<sup>29</sup>.

4. Промышленная и аграрная кооперация не заняла заметной ниши в российско-китайских экономических связях. Предприятия с китайскими инвестициями имеют на Дальнем Востоке и в Забайкалье (как и повсюду в России) в основной массе небольшой уставной капитал и работают преимущественно в сфере торговли и обслуживания. Их доля в производстве промышленной продукции по краям и областям практически незаметна, и хотя предприятия с китайскими инвестициями доминируют количественно, масштабы капиталовложений со стороны КНР очень скромны.

Еще хуже обстоит дело с российскими инвестициями на северо-востоке Китая. На конец 2006 г. в пров. Хэйлунцзян были зарегистрированы лишь 10 предприятий с российским капиталом (4 совместных и 6 чисто российских предприятий) с объемом российских вложений 900 тыс. долларов (0,05 % всех иностранных инвестиций в провинции)<sup>30</sup>. В 18 предприятий пров. Цилинь российская сторона вложила 2,6 млн. долл., в основном в сферу питания и развлечений<sup>31</sup>. В перечне первых 24 стран, вложивших средства в экономику пров. Ляонин, Россия вообще не значится.

5. В начале нового века изменилась «национальность» «челночной» торговли. Китайская сторона, следуя правилам ВТО, практически отказалась от этой формы экономического обмена, перейдя к оптовой торговле и использованию российских «помогает» для беспрошленной доставки товаров в Россию. Последовательная борьба российских властей против «серого импорта» и «челноков-профессионалов» обернулась туристическим бумом на китайском направлении, увеличением количества «туристов-помогает» с российской стороны и ростом доходов китайского туристического бизнеса. По китайским оценкам, на рубеже XX–XXI вв. объем «народной торговли» пров. Хэйлунцзян с Россией варьировал в пределах от 500 до 750 млн долларов<sup>32</sup>. А за 10 месяцев 2007 г. только через КПП Суйфэнхэ в баулах «туристов» было перевезено товаров на 726 млн долларов, что в 1,8 раза больше, чем годом ранее<sup>33</sup>.

<sup>29</sup> См.: Александрова М.В. Российско-китайское приграничное и межрегиональное торгово-экономическое сотрудничество // Развитие и углубление стратегического взаимодействия России и Китая. Материалы 2-го российско-китайского форума по общественным наукам. М.: РАН-АОН КНР, 2007. С. 295–298; Лузянин С.Г. Российско-китайское стратегическое партнерство: региональное, культурно-цивилизационное и образовательное измерения // Там же. С. 332–346.

<sup>30</sup> Хэйлунцзян тунцзи няньцзянь. 2007. Пекин: Чжунго тунцзи чубаньше. 2007. С. 447.

<sup>31</sup> Чи Чуан. Кода цилинь дуй э цзинмао хэцзо дуйцэ яньцзю (Предложения по расширению торгово-экономического сотрудничества Цилини с Россией) // Сиболия яньцзю. 2007. № 4. С. 29.

<sup>32</sup> Хэйлунцзян няньцзянь 1999. (Ежегодник провинции Хэйлунцзян). 1999. Харбин: Хэйлунцзян няньцзянь шэ. 1999. С. 296; Бао Хайчунь, Ся Хуансинь. Анализ перспектив российско-китайской частной торговли // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Вып. 4. Благовещенск: Изд-во АмГУ, 2002. С. 280; [www.e-russia.com.cn](http://www.e-russia.com.cn): 2004.11.11.

<sup>33</sup> См.: <http://www.gain-dragon.ru/news/detail.php?ID=16214>

6. Использование китайской рабочей силы на Дальнем Востоке и в Забайкалье носит ограниченный характер и определяется потребностями рынка. В начале XXI в. по мере подъема российской экономики стало быстро расти и количество контрактных китайских рабочих в России. С 2000 по 2006 г. на Дальнем Востоке и Забайкалье статистика зафиксировала четырехкратный рост численности легальных рабочих из КНР – с 13 до 56 тыс. человек<sup>34</sup>.

Определенную проблему для российских властей представляла незаконная трудовая деятельность китайцев, которая была главным источником «нелегальной миграции». Эти явления оказывали существенное воздействие на двусторонние отношения в середине 90-х годов, но к началу нового столетия, когда российские власти смогли взять их под свой контроль, они стали иметь лишь психологическое и пропагандистское значение.

7. Китайские провинции в разной степени зависят от связей с Россией. Экономика пров. Хэйлунцзян прочно сориентирована на север, провинциальные власти и бизнес активно посредничают в организации связей других территорий Китая с Россией. В Хэйлунцзяне сформировались не только производственная и торговая зоны, но и сегмент экономически активного населения, ориентированный на Дальний Восток (хозяйства по выращиванию овощей и фруктов, оптовые базы, предприятия легкой промышленности). Сегодня на Россию приходится более 50 % объема внешней торговли этой провинции (20 % всей российско-китайской торговли). В приграничных районах Хэйлунцзяна функционирует около ста торговых баз, ориентированных на российский рынок. Бюджет и благосостояние приграничных городов во многом зависят от результатов приграничной торговли<sup>35</sup>.

Значение России для экономики провинций Цзилинь и Ляонин значительно меньше. На рубеже десятилетий объем торговли пров. Цзилинь с Россией был меньше, чем в 1989 г., а затем вплоть до 2003 г. стагнировал в диапазоне от 57 до 68 млн. долларов. Объем торговли Ляонина с Россией был в два с лишним раза меньше, чем у таких далеких от России провинций, как Гуандун и Шаньдун.

Низкий экспортный потенциал Хэйлунцзяна, Цзилини и Внутренней Монголии, а также невысокие запросы российской экономики существенно ограничивали возможности этих территорий Китая в торговле с Россией. В их импорте преобладал ввоз сырья, которое в большей части переправлялось потом во внутренние районы КНР. Экспорт этих территорий в Россию в начале XXI в. был меньше, чем в середине 90-х годов.

<sup>34</sup> Любопытно, однако, что, по китайской статистике, в Россию были направлены в 2005 г. всего лишь 21 тыс., а в 2006 г. – 25,5 тыс. рабочих [Чжунго маои вайцзин тунцзи няньцзянь (Ежегодник торговли и внешнеэкономических связей). 2007. Пекин: Чжунго тунцзи чубаньше, 2007. С. 734–742].

<sup>35</sup> В частности, свыше 80 % бюджетных доходов приграничного с Россией уезда Дуннин обеспечивается за счет торгово-экономического сотрудничества с Россией – <http://www.gain-dragon.ru/news/detail.php?ID=18240;ID=18244>.



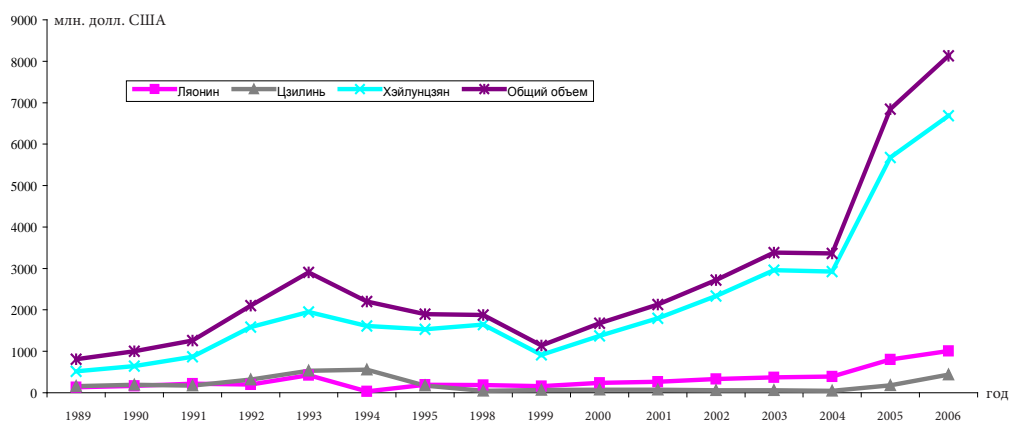


Рис. 2. Динамика экономических связей провинций Северо-Восточного Китая с Россией (источники: Статистические ежегодники провинций Хэйлунцзян, Ляонин и Цзилинь)

Не удивительно, что создание современного производства и наращивание экспортного потенциала приграничных провинций оказались в числе главных задач, поставленных перед их руководством лидерами КНР. Задачи эти успешно решались. Заметный рост экспорта начался с 1999 г. в 2003 г. Хэйлунцзян и Цзилинь впервые после российского дефолта получили положительное сальдо в российско-китайской торговле. С 2003 по 2006 г. объем торговли пров. Цзилинь с Россией увеличился в 7,7 раз (с 57,3 до 439 млн. долл.). Россия, по утверждению Вэй Цзяньго, зам. начальника департамента коммерции провинции, стала самым крупным объектом зарубежных инвестиций провинции и вторым по значимости рынком экспорта рабочей силы<sup>36</sup>. В 2006 г. совокупный объем экспорта трех провинций Северо-Востока в Россию вырос по сравнению с 1999 г. в 16,6 раз. Что до пров. Ляонин, то по итогам девяти месяцев 2007 г., Россия занимала только 9-е место среди ее торговых партнеров по объему экспорта и не попала в первую десятку партнеров по импорту (см. таблицу)<sup>37</sup>.

Единственная северная территория Китая, выбившаяся из этого ряда – Внутренняя Монголия. Во второй половине 90-х годов, когда торговля других провинций с Россией затухала, ее экспорт, напротив, увеличился (с 53,5 млн долл. в 1995 г. до 215 млн долларов в 2001 г.), а в 2006 г. сократился до 88 млн долл.<sup>38</sup>. Тем не менее около 40 % объема внешней торговли Внутренней Монголии также приходится на Россию (2,2 млрд долл. в 2006 г.).

<sup>36</sup> Элосы чжунъя дунъюу шичан. 2007. № 11. С. 54.

<sup>37</sup> 2008 нянь Ляонин цзинцзи шэхуй синши фэньси юй юйцз. Ляонин ланьпишу (Анализ и прогноз социально-экономического положения Ляонина в 2008 г. Голубая книга по Ляонию.). Шэньян: Шэхуй кэсюэ вэньсянь чюаньшэ, 2008. С. 106-107.

<sup>38</sup> Нэй мэньгу тунцзи няньцзянь. Пекин: Чжунго тунцзи чубаньше. 2003. С. 427; 2007. С. 423.



### Россия во внешней торговле провинций Северо-Восточного Китая, млн долл. США

Провинция	Общий объем внешней торговли торговля с Россией			Экспорт в Россию (доля от общего экспорта провинции)			Импорт из России (доля от общего импорта провинции)		
	1995 г.	1999 г.	2006 г.	1995 г.	1999 г.	2006 г.	1995 г.	1999 г.	2006 г.
Хэйлунцзян	3430 1530	2191 917	12860 6687	855,1 (41%)	231,97 (24,4 %)	4339,6 (51,4%)	675.1 (55,3 %)	684,7 (55,2 %)	2147,4 (48,6%)
Ляонин	10990 194,4	21230 159,6	48390 1007	127,7 (1,6 %)	76,05 (1,5 %)	544,6 (1,9%)	66,7 (2,4%)	83,1 (1,0 %)	462,4 (2,3%)
Цзилинь	2715 174,6	2217 65,2	7914 439,3	84,7 (6 %)	8,83 (0,8 %)	377,9 (12,6%)	89,9 (6 %)	56,4 (4,7%)	61,4 (1,2%)

Источники: Almanac of China's Foreign Economic Relations and Trade 1996/97. Beijing, 1996. Pp. 324–325, 328–329, 338–339, 346; Чжунго дуйвай цзинцзи маои няньцзянь. 2000 (Ежегодник внешней экономики и торговли Китая. 2000). Пекин: Чжунго дуйвай цзинцзи маои чубаньшэ. 2000. С. 307–308; Ляонин тунцзи няньцзянь 2007. Пекин: Чжунго тунцзи чубаньше. 2007. С. 407; Хэйлунцзян тунцзи няньцзянь 2007. Пекин: Чжунго тунцзи чубаньше. 2007. С. 438; Цзилинь тунцзи няньцзянь 2007. Пекин: Чжунго тунцзи чубаньше. 2007. С. 357–362.

### Миграционные процессы в российско-китайском пограничье

Приграничные отношения между Россией и Китаем являются исключительно массовыми по количеству их участников. В них вовлечены миллионы людей – от губернаторов и мэров городов до младенцев, пересекающих границу на руках родителей. Подавляющее большинство из них пользуется каналом безвизового туризма.

По официальным китайским данным, в 2005–2007 гг. в Китае ежегодно бывали более двух миллионов россиян (в 2006 г. – 2,3 млн, в 2007 г. – около 2,8 млн). Россию посещали в эти годы от 700 до 750 тыс. китайцев. Две трети из этих трех с лишним миллионов граждан РФ и КНР перемещались в пределах тысячекилометровой зоны вдоль линии границы: юга Дальнего Востока и Забайкалья с российской, провинций Хэйлунцзян и Цзилинь и автономного района Внутренняя Монголия с китайской стороны<sup>39</sup>.

Международный туризм играет в российско-китайских отношениях совсем не ту роль, которую он выполняет для большей части остального человечества. Здесь он стал организационной формой экономических связей, внося тем самым существенную (хотя и неоднозначную) лепту в расширение пригра-

<sup>39</sup> По данным миграционной службы, в Приморском крае побывали в 2005 г. 241 тыс., а в 2006 г. – 218,2 тыс. граждан КНР, из них 77 тыс. в качестве туристов [Аналитический отчет о миграционной ситуации в Приморском крае за январь–декабрь 2006 г. С. 3]. Статистические ежегодники пров. Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин и автономного района Внутренняя Монголия зафиксировали на их территориях в этом же году в общей сложности 1 млн 602 тыс. туристов из России (что на 200 тыс. больше, чем, по данным Пекина, вообще приезжало в КНР туристов из России). При всех разночтениях в оценках количества и статуса путешествующих через границу россиян и китайцев, речь действительно идет о миллионах человек.

ничного взаимодействия. Он является легальным способом перемещения через границу людей и товаров, одним из источников экономического развития приграничных территорий Китая и формой прибыльного бизнеса на российском приграничье, каналом пополнения числа нелегальных мигрантов в России.

В 90-е годы правительство Хэйлунцзяна активно поддерживало развитие туризма в приграничных и крупных городах провинции. В 1996 г. в провинции было принято решение, в соответствии с которым туризм должен был стать новой точкой ее экономического роста. Особо поощрялись фирмы, занимавшиеся организацией туризма в Россию, в результате чего до 80 % всего международного туризма провинции было связано с российским направлением. Количество российских туристов, ежегодно посещавших Хэйлунцзян, с 1990 по 1999 г. увеличилось в 21 раз – с 13,1 до 280 тыс. человек.

Туристический обмен между двумя другими провинциями Северо-Восточного Китая и российским приграничьем был достаточно слабым. В пров. Ляонин, куда россияне ездили преимущественно с познавательными целями, на их долю приходилось не более 5 % от числа всех иностранных туристов. В пров. Цилинь приграничный г. Хуньчунь стал превращаться в центр туристической деятельности только с 2000 г., после обустройства автомобильного перехода Махалино–Хуньчунь.

Начало нового века было обозначено ростом туризма в Китай с российской стороны. Толчком к этому стал российский дефолт 1998 г., а стимулом – меры, принимавшиеся российскими властями в борьбе с «челночным бизнесом». С 1997 по 2006 г. количество российских туристов в КНР выросло, по китайским данным, в 1,8 раза (с 814 тыс. до 1,45 млн чел.), что поставило Россию на 3-е место по числу иностранных туристов в Китае после Южной Кореи (2,07 млн чел.) и Японии (1,83 млн чел.)<sup>40</sup>. Три четверти из этого числа туристов составляли жители Дальнего Востока и Забайкалья<sup>41</sup>. В 2007 г. количество россиян, попавших в КНР через пункт пропуска Суйфэньхэ, увеличилось по сравнению с предшествующим годом еще на 18 % и превысило 500 тыс. человек<sup>42</sup>. Немалая часть из них подрабатывала в роли «помогаек», перетаскивавших через таможенную партию товара по заказам российских и китайских предпринимателей под видом личного багажа. По некоторым оценкам, 30 % выехавших в 2006 г. в Китай из Приморья туристов составляли «помогайки»<sup>43</sup>. Параллельно с этим росли масштабы и познавательного туризма с обеих сторон.

<sup>40</sup> China tourism statistics . – <http://www.cnato.org/chinastats.asp#purpose>. Правда, российская статистика фиксирует лишь 1,3 млн. туристов из России, побывавших в Китае в 2006 г.

<sup>41</sup> 779 тыс. российских туристов (в 3,7 раза больше, чем в 1999 г.) въехали в КНР через погранпереходы Приморского края, почти 185 тыс. – через погранпереходы Читинской области, 13,2 тыс. – Еврейской автономной области и 74,8 тыс. Амурской обл. Туристы из непограничных территорий Дальнего Востока попадают в Китай преимущественно через Приморский край.

<sup>42</sup> Число пересечений границы через пограничный пост Суйфэньхэ гражданами КНР составило в обоих направлениях 225 тыс., а иностранцами, главным образом россиянами – 1045 тыс. случаев. – <http://heilongjiang.mofcom.gov.cn/aarticle/sjdixiansw/200801/20080105327603.html>

<sup>43</sup> Зверев Г. Турпоход за здравым смыслом // Золотой Пор. 2007. № 49 ([www.zrpress.ru/zr/2007/49/62](http://www.zrpress.ru/zr/2007/49/62)).

В 2000 г. до 70 % китайских туристов, приезжавших из Хэйлунцзяна в Россию, также занимались торговлей<sup>44</sup>. Повышение уровня благосостояния жителей КНР, а также изменение соотношения рубля и юаня в пользу последнего после дефолта 1998 г. разбудило интерес китайцев к познавательному туризму, а переход Китая к оптовой торговле с Россией постепенно свел «на нет» челночный бизнес со стороны китайцев. Для жителей Северо-Востока Китая главными туристическими объектами в России стали Приморский край и Амурская область. В 2000 г. число китайских туристов в Приморском крае увеличилось почти в 2 раза по сравнению с предыдущим годом – с 77,6 до 151,6 тыс. человек.

Однако всплеск интереса китайцев к Дальнему Востоку был кратковременным. С 2005 г. поток туристов из КНР на Дальний Восток стал быстро иссякать. Согласно данным миграционной службы Приморья, количество китайских туристов в крае сократилось в 2007 г. по сравнению с 2004 г. в 3,4 раза – со 178 до 52 тыс. человек<sup>45</sup>. Сокращение было обусловлено, с одной стороны, переходом китайской стороны от «челночной» к оптовой торговле (что произошло уже в 2002–2003 гг.), жесткой борьбой российских властей с нелегальной трудовой деятельностью китайских туристов, с другой – рекомендациями руководства КПК и КНР, высказанными китайским туристам весной 2005 г., воздержаться от посещения «злчных мест», прежде всего казино, за рубежом. Ограниченные туристические ресурсы и низкий уровень сервиса (при его запределной стоимости) на Дальнем Востоке России способствовали резкому снижению числа граждан КНР, желающих побывать в приграничных городах России.

Тем не менее на Приморье и Амурскую область пришлось более половины (56 %) общего числа китайских туристов, побывавших в России в 2006 г. (88,6 тыс. из 157,4 тыс. чел.).

\* \* \*

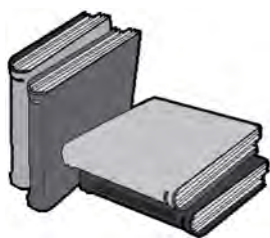
Опыт организации и осуществления российско-китайских приграничных и региональных отношений на рубеже XX–XXI веков однозначно свидетельствует, что Китай весьма эффективно использует эти связи. Пекин, а не Москва ведет эту «партию» и к настоящему времени выстроил такую модель отношений, которая работает на его интересы и решение задач социально-экономического развития КНР. Вертикаль власти, отреставрированная президентом Путиным, заставила чиновников подчиняться, но не научила отстаивать национальные интересы России и планировать реальное будущее.

<sup>44</sup> См.: China's outbound tourism – [www.sete.gr/files/Ebook/02.11.26ChinaOutbound.doc](http://www.sete.gr/files/Ebook/02.11.26ChinaOutbound.doc)

<sup>45</sup> В Хабаровском крае число китайских туристов сократилось с 13 тыс. в 2004 г. до 1,3 тыс. в 2006 г. В Амурской обл. снижение числа китайских туристов началось еще ранее, с 2001 г., в результате их количество сократилось с 74,6 тыс. чел. в 2000 г. до 9,4 тыс. в 2006 г., что является самым низким показателем с 1991 г. Амурская область в цифрах. Официальное издание. Благовещенск, 2007. Ч. 1. С. 139; Хабаровский край в 2006 году. Статистический сборник. Хабаровск, 2007. С. 118.

Безусловно, российским регионам выгодно иметь такого соседа. Он, не привередничая и не заикливаясь на законах, скупает любое сырье, постав-ляет любую продукцию почти что всех мировых брендов, способен предоста-вить любое количество рабочих рук и щедро принимать гостей. Но при этом 8 млрд долларов, которые потеряны российской статистикой по итогам дву-сторонней торговли 2007 г.<sup>46</sup>, в значительной степени растворились в рамках межрегиональной торговли. Не китайцы, а россияне тягают баулы с чужими товарами мимо российских таможенников на границе. Не китайцы, а росси-яне ездят к соседям за покупками, развлечениями и новыми впечатлениями.

Созданная инфраструктура межрегиональных экономических связей се-годня преимущественно работает на Китай. Сетовать и жаловаться поздно. Но думать о будущем необходимо. Резкое вздорожание энергоресурсов – серьез-ный вызов для экономики КНР, удар по его конкурентоспособности на мировых рынках. Без сомнения, решать проблему он будет стараться и за счет России. Не пора ли выстраивать собственную стратегию отношений?



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

---

Саржанов, В.Н. Отказ в возбуждении уголовного дела (по материалам подразделений дознания таможенных органов) : монография / В.Н. Саржанов, А.Ф. Козыкин. – М. : РИО РТА, 2008. – 124 с.

Рассмотрены правовая природа и задачи отказа в возбуждении уголовного дела, история становления и развития этой формы окончания судебного про-изводства в российском уголовном процессе, а также в зарубежных странах. Показан процессуальный порядок отказа, предложены меры по совершенствова-нию правовой регламентации данной проблемы.

---

<sup>46</sup> По данным китайской статистики, в 2007 г. объем российско-китайской торговли составил 48,2 млрд долл., тогда как российская насчитала только 40,3 млрд долл.

Д.В. СТОГОВ

## Некоторые аспекты таможенного сотрудничества России, Японии и Китая

Содержание таможенного взаимодействия как одного из важнейших направлений международного сотрудничества predetermined в первую очередь конвенциями Всемирной таможенной организации «О взаимном административном содействии в предотвращении, расследовании и пресечении таможенных правонарушений», «О гармонизированной системе описания и кодирования товаров», «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур». Последняя, известная как Киотская, была одобрена советом Всемирной таможенной организации в июне 1973 г. и обновлена в 1999 г.

«Красной нитью» через все положения Киотской конвенции проходит идея упрощения таможенных процедур в целях ускорения внешнеторгового товарооборота, содействия торговле и снятия необоснованных административных барьеров. Конвенция содержит и ряд вполне конкретных предписаний, указывающих на то, в каких формах государство в лице таможенной службы должно строить свои отношения с внешнеторговым сообществом.

Новый шаг в деле развития таможенного сотрудничества связан с принятием Советом таможенного сотрудничества (Всемирной таможенной организацией) в июне 2005 г. рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли, в которых можно особо выделить задачу по укреплению сотрудничества между таможенными администрациями с целью расширить их возможности по обнаружению *отправок* повышенного риска, а также усилению взаимодействия таможенных структур и предпринимательского сообщества<sup>1</sup>.

Сферы взаимодействия таможенных органов государств – членов:

1) предварительный и бесперебойный обмен данными в электронном виде между странами-экспортерами и импортерами. Это требуется для того,

---

<sup>1</sup> Резолюция Совета таможенного сотрудничества о рамочных стандартах безопасности и облегчения мировой торговли (июнь 2005) [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.vch.ru/cgi-bin/guide/cgi?table\\_code9action](http://www.vch.ru/cgi-bin/guide/cgi?table_code9action) – дата обращения 28.01.2008.

чтобы таможня отработала поставку по системе управления рисками, после чего стало бы возможным принятие решения о типе таможенного контроля в отношении перемещаемого груза;

2) поддержание современного уровня системы информационного обмена при использовании последних достижений компьютерных технологий;

3) обеспечение безопасности грузоперевозок.

Федеральная таможенная служба России принимает меры по внедрению элементов рамочных стандартов безопасности, в числе которых: автоматизация информационных таможенных технологий; система электронного декларирования; использование средств радиационного обнаружения в досмотровом оборудовании; сотрудничество и обмен информацией по вопросам безопасности цепей поставок.

В то же время проводимая в этой области работа требует тщательного изучения, возможной корректировки в целях оптимизации существующих каналов обмена информацией, ускорения решения бюрократических вопросов и соблюдения интересов всех участников внешнеэкономической деятельности. В этой связи актуальным представляется изучение исторического опыта развития таможенного взаимодействия России и сопредельных стран Дальнего Востока в период формирования и развития таможенной службы суверенного российского государства (90-е годы XX–начало XXI вв.).

Для Дальнего Востока проблема взаимодействия в таможенной сфере имеет свою специфику. Здесь Россия граничит с мировыми экономическими лидерами – Японией и Китаем. По данным таможенной статистики, на долю внешнеторгового оборота с этими двумя странами на российском Дальнем Востоке от общего объема внешнеторгового оборота в 2006 г. приходилось 54,2 % (23,4 % – Япония, 30,8 % – Китай), а в 2007 г. – 55,8 % (32,5 % – Япония, 23,3 % – Китай). При этом в структуре российской внешней торговли в 2007 г. доля Китая и Японии составила 11 %, или почти 33 млрд долларов США<sup>2</sup>.

Внеэкономические отношения России с этими странами имеют свою историю, в том числе и опыт таможенного противоборства и взаимодействия в интересах развития дальневосточной окраины российского государства. Конец XX в. можно рассматривать как самостоятельный этап в развитии таможенных отношений России с Китаем и Японией<sup>3</sup>. Применительно к 90-м годам XX в. можно говорить о начале формирования двустороннего российско-китайского таможенного взаимодействия, затронувшего как общегосударственный, так и региональный уровень.

<sup>2</sup> Данные таможенной статистики с официального сервера ФТС и ДВТУ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://dvtu://customs.ru/ru/statistics>; <http://customs.ru/ru/stats/stats/> – дата обращения 05.02.2008.

<sup>3</sup> См.: Арестова Е.Г. Взаимодействие российских и китайских таможен в зоне КВЖД // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2002. № 1; Беляева Н.А. Таможенное взаимодействие России и Китая в Маньчжурии: опыт и уроки начала XX в. // Россия и АТР. 2004. № 4; Беляева Н.А. Законодательное обеспечение русско-китайского таможенного взаимодействия в конце XIX–начале XX вв. // Ленинград. юрид. журнал. 2006. № 2 (6).

Основой таможенного взаимодействия России и Китая стала подписанная 18 декабря 1992 г. совместная декларация об основах взаимоотношений между РФ и КНР. В ее развитие 3 сентября 1994 г. между правительством РФ и правительством КНР было подписано Соглашение о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах. В качестве форм такого сотрудничества назывались развитие добрососедских отношений, в том числе и посредством сотрудничества в области таможенного дела; способствование перемещению товаров и пассажиров; предотвращение ущерба экономическим, социальным и налоговым интересам государств. Статья 2 Соглашения определяла сферу действия этого документа: облегчение и ускорение перемещения товаров и пассажиров между двумя государствами; предотвращение, расследование и борьба с нарушениями таможенного законодательства; обеспечение точного исчисления таможенных пошлин, налогов и сборов, взимаемых при ввозе и вывозе товаров; обмен опытом и информацией.

В ряде статей межправительственного соглашения обозначены приоритетные направления таможенного взаимодействия двух государств. Так, в ст. 3 определялся характер информации, которой обмениваются таможенные службы сторон по запросу или собственной инициативе. Эта информация должна способствовать более точному взиманию пошлин и предотвращению правонарушений. Она должна содержать сведения: о товарах и материалах, представляющих угрозу для окружающей среды и здоровья населения; о наркотических и психотропных веществах, оружии и др.; о предметах, представляющих значительную историческую, культурную, археологическую ценность; о возможно готовящихся на другой стороне правонарушениях; об источниках поступления и маршрутах перемещения контрабандных товаров.

Статья 11 посвящена сотрудничеству в сфере борьбы с незаконным оборотом наркотиков и психотропных веществ, ст. 12 – облегчению таможенных формальностей. Согласно последней таможенные службы сторон принимают по взаимному согласованию необходимые меры для упрощения таможенных формальностей в целях облегчения и ускорения пассажирского и грузового сообщения между государствами, включая транзит товаров. Перемещение товаров и транспортных средств через общую границу осуществляется через пункты пропуска, установленные по взаимной договоренности.

Таможенные службы сторон, исходя из действующих соглашений о международном сообщении, делают все возможное для принятия соответствующих административных мер в целях согласования режима работы и пропускной способности таможенных постов, расположенных на общей границе. Вопрос о признании таможенного обеспечения и таможенных документов друг друга подлежит дополнительному согласованию в ходе дальнейших консультаций.



Важное значение для дальнейшего развития таможенного взаимодействия имеет ст. 13, которая устанавливает порядок обмена опытом. В качестве сфер такого обмена были выделены: таможенное законодательство; методы таможенного контроля товаров, пассажиров и почтовых отправок; использование технических средств таможенного контроля; борьба с контрабандой; сотрудничество с другими таможенными службами, советом таможенного сотрудничества (т. е. Всемирной таможенной организацией) и иными международными организациями. Кроме того, подчеркивалось особое значение сотрудничества в таких областях, как обмен сотрудниками и экспертами в случаях, представляющих взаимный интерес; профессиональное обучение сотрудников таможенных органов; обмен профессиональными, научными и техническими сведениями, касающимися таможенного дела.

Положения межправительственного соглашения 1994 г. были конкретизированы на уровне таможенных ведомств в меморандуме между ГТК России и ГТУ КНР «О реализации соглашения между правительством РФ и правительством КНР и взаимной помощи в таможенных делах» от 18. 04. 1996.

Согласно ст. 15 меморандума соответствующие управления ГТК России и ГТУ КНР, занимающиеся международными вопросами, уполномочены осуществлять между собой прямые связи по вопросам сотрудничества. Прямые связи осуществляют и управления, отвечающие за правоохранение. РТУ и соответствующие приграничные таможни устанавливают между собой прямые связи в пределах своей компетенции. Предполагалось, что представители сторон будут встречаться не реже одного раза в год для обсуждения вопросов, связанных с реализацией соглашения и меморандума.

Одновременно стороны в целях координации работы договорились о создании постоянной российско-китайской рабочей группы по таможенным вопросам из представителей центральных и региональных организаций. К меморандуму прилагался список контактных лиц по вопросам таможенного двустороннего сотрудничества.

Впоследствии отдельные направления сотрудничества конкретизировались на межведомственном уровне. Так, 27 марта 2007 г. был подписан протокол между ФТС России и ГТУ КНР «Об организации экспериментального обмена информацией во взаимной торговле». Протокол устанавливал, что обмен сведениями носит экспериментальный характер, информация о товарах и транспортных средствах представляется в форме электронных документов. Стороны обеспечивают использование информации при непосредственном осуществлении таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через границу, на основе применения методов анализа и управления рисками.

Меморандум и протоколы, подписанные руководителями таможенных органов двух государств, стали основой для сотрудничества таможенных ор-

ганов, реализующих таможенную политику на приграничных территориях. Эту систему можно представить следующим образом: работа российской-китайской рабочей группы на уровне ДВТУ и УВС ГТУ КНР (с 1997 г.); сотрудничество на основе соглашений российских и китайских таможен – Благовещенской и Хэйхэйской; ДВОТ и департамента по борьбе с контрабандой; Харбинской районной таможни, Гродековской и Суйфэньхэской таможен.

Неизбежность сотрудничества в таможенной сфере понимается на межправительственном, ведомственном и региональном уровнях. Однако о его эффективности говорить еще рано. Несмотря на положительные тенденции и конкретные результаты совместного российско-китайского сотрудничества, в марте 2007 г. из таможенного отдела посольства КНР в России поступило письмо с предложением установить прямой канал связи между центральными подразделениями ГТУ КНР и ФТС РФ, а любой запрос, направленный не через данный канал связи, не имеет никакой силы. Это можно рассматривать как положительную тенденцию, направленную на пресечение возможного дублирования запросов. Однако, принимая во внимание имеющуюся практику, уже сейчас можно говорить об увеличении сроков исполнения запросов региональных управлений (порой до полугода), не говоря уже о конкретных таможнях и постах. В связи с этим необходимо обратиться опять же к стандартам Всемирной таможенной организации – к унифицированным, функционально совместимым системам обмена информацией.

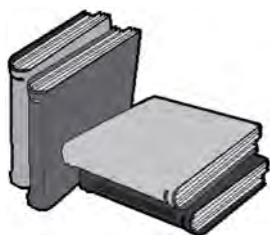
Ситуация в сфере таможенного взаимодействия России с Департаментом таможенных сборов и тарифов министерства финансов Японии несколько сложнее. Ввиду отсутствия мирного договора между нашими странами совместное сотрудничество в таможенной области до настоящего времени носило исключительно неформальный характер. Заметные шаги в этом направлении были предприняты в совместном заявлении Президента РФ и премьер-министра Японии от 10 января 2003 г. в нем подразумевалась необходимость активного сотрудничества между правоохранительными ведомствами и службами в интересах борьбы с незаконным промыслом и контрабандой биоресурсов, незаконным оборотом наркотиков и оружия, нелегальной торговлей похищенными автомобилями.

Результатом межведомственного взаимодействия явился меморандум «О направлениях развития сотрудничества между ФТС РФ и Департаментом таможенных сборов и тарифов Министерства финансов Японии» от 28 февраля 2007 г. Этот совместный документ, несомненно, является серьезным шагом к налаживанию канала обмена информацией, но в то же время имеет исключительно рекомендательный характер, так как дальнейшая деятельность в этом русле возможна только после принятия соответствующего межправительственного соглашения.

Наработанный опыт таможенного взаимодействия позволяет говорить о существовании ряда вопросов, решение которых будет способствовать более эффективному ведению внешнеэкономической деятельности на Дальнем Востоке. К числу таких вопросов в первую очередь следует отнести проблему своевременности обмена информацией между таможенными службами Китая и России и проблему отсутствия нормативно-правовой базы для официального взаимодействия таможенных служб Японии и России. Также следует обратить внимание на проблему своевременной модернизации и расширения пунктов пропуска на российско-китайской границе, организации взаимодействия таможенных служб по вопросам обмена официальной информацией в сфере правоохранительной деятельности.

### НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

---



Ляпустин, С.Н. Борьба с контрабандой объектов фауны и флоры на Дальнем Востоке России (конец XIX–XXI вв. : монография / С.Н. Ляпустин; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал ; Всемирный фонд дикой природы (WWF). – Владивосток: ВФ РТА, 2008. – 252 с.

Освещены вопросы истории формирования таможенных органов России, региональные особенности борьбы с контрабандой и иными преступлениями, административными правонарушениями в сфере таможенного дела, совершаемыми при перемещении через таможенную границу РФ объектов фауны и флоры. Дана оценка месту и роли таможенных органов в деле защиты национальных интересов государства в экологической сфере, а также в обеспечении международных обязательств Российской Федерации по охране редких видов животных и растений и контролю за их трансграничным перемещением.

Для преподавателей, научных работников, студентов и аспирантов, обучающихся по специальностям юридического, таможенного, экологического, биологического профиля.

МИХОКО КАТО

### **Россия и АТЭС: проблемы азиатско-тихоокеанской интеграции**

В 2008 г. исполняется 10 лет с тех пор, как Россия стала полноправным членом АТЭС. Сегодня в АТЭС входит 21 экономика. На страны-участницы АТЭС приходится 41 % населения мира, 55 % мирового ВВП и 49 % общего объема мировой торговли<sup>1</sup>. Сначала цель организации АТЭС не была ясной, но в 1994 г. на саммите лидеров в Богоре была поставлена стратегическая цель: создать к 2020 г. зону свободной и открытой торговли и инвестиций в АТР<sup>2</sup>. Причем развитые страны должны устранить торговые и инвестиционные барьеры к 2010 г., а развивающиеся – к 2020 г. Специфические особенности АТЭС: во-первых, эта организация не принадлежит к числу официально зарегистрированных ООН; во-вторых, добровольность исполнения принятых решений; в-третьих, для принятия решений необходим консенсус, если кто-то из лидеров не согласен с тем или иным документом, документ не принимается.

АТЭС была организована в 1989 г. по инициативе правительств Австралии и Японии. С момента вступления в 1998 г. в АТЭС Россия постепенно наращивает активное участие в её работе. В 2012 г. Владивосток станет столицей форума АТЭС. В настоящее время членами форума АТЭС являются: Австралия, Бруней, Вьетнам, Гонконг, Индонезия, Канада, КНР, Малайзия, Мексика, Новая Зеландия, Папуа Новая Гвинея, Перу, Республика Корея, Россия, Сингапур, США, Тайвань, Таиланд, Филиппины, Чили, Япония. В июле 1986 г. М.С. Горбачев в своей речи во Владивостоке заявил о необходимости активизации двусторонних связей со странами АТР, участия в Совете по тихоокеанскому экономическому сотрудничеству (СТЭС) и создания Тихоокеанского совета, который использовал бы опыт Хельсинской конференции. В мае 1988 г.

---

<sup>1</sup> [http://www.apec.org/apec/about\\_apec.html](http://www.apec.org/apec/about_apec.html) (23. 05. 2008 г.)

<sup>2</sup> Богорская декларация АТЭС 1994 года: [http://www.apec.org/apec/leaders\\_\\_declarations/1994.html](http://www.apec.org/apec/leaders__declarations/1994.html) (23. 05.2008 г.)

по инициативе М.С. Горбачева организован Советский национальный комитет по Азиатско-Тихоокеанскому экономическому сотрудничеству (СНК АТЭС). Цель созданного Комитета – содействовать развитию торгово-экономических и научно-технических связей СССР со странами азиатско-тихоокеанского региона, способствовать созданию на Дальнем Востоке высокоразвитого народнохозяйственного комплекса. Советский национальный комитет был сформирован по принципу «трехзвенного представительства». Его задачей было участие в СТЭС и Тихоокеанском экономическом совете, чтобы поддерживать участие России в АТЭС, так как при разработке документов АТЭС многие вспомогательные функции, в частности работа по анализу экономической ситуации в регионе, выполнялись и продолжают выполняться неправительственной организацией – СТЭС<sup>3</sup>.

В ноябре 1991 г. в Сеуле в состав организации АТЭС приняты Китай, Тайвань и Гонконг. И следует отметить, что участие Китая в АТЭС замечательно для СССР следующими четырьмя моментами<sup>4</sup>. Во-первых, Китай, исповедующий социалистические ценности, участвует как полноправный член в экономической организации, являющейся капиталистической и по концепции, и на практике. Во-вторых, представители Пекина и Тайбея оказались за одним столом переговоров как равноправные партнеры. В-третьих, в Сеуле состоялась встреча министра иностранных дел КНР Цзянь Цичэня с Дж. Бейкером. Это означает, что после вооруженного подавления восстания на площади Тяньань-мэнь, осложнившего китайско-американские отношения, не только вернулись к исходной точке, но и вышли на новый уровень. Наконец, визит министра иностранных дел Китая в Сеул позволил обсудить с государственными лицами Южной Кореи возможности установления дипломатических отношений в будущем году<sup>5</sup>. Таким образом, АТЭС становится не только форумом экономических консультаций, но и ареной реформирования международных отношений в АТР.

В августе 1992 г. после распада СССР СНК ТЭС был переименован в Российский национальный комитет по тихоокеанскому экономическому сотрудничеству (РНК ТЭС). Председателем РНК ТЭС с августа 1992 г. по май 1999 г. был А.Г. Гранберг<sup>6</sup>, а с мая 1999 г. – губернатор Хабаровского края В.И. Ишаев. В сентябре 1992 г. Российский национальный комитет по Тихоокеанскому сотрудничеству был принят в Совет по тихоокеанскому экономическому сотрудничеству, и в мае 1994 г. он стал полноправным членом ТЭС<sup>7</sup>. СТЭС имеет статус наблюдателя АТЭС с самого начала, что дает определенные права и для национальных комитетов, включая РНК. И СТЭС,

<sup>3</sup> Веремеев Н.В. Международно-правовой статус форума «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» // Московский журнал международного права. 2004. № 3. С. 119.

<sup>4</sup> Известия. 1991. 13 ноября. С. 5.

<sup>5</sup> В августе 1992 г. установлены дипломатические отношения между Китаем и Южной Кореей.

<sup>6</sup> С 1992 г. по декабрь 1993 г. А.Г. Гранберг был советником Президента Российской Федерации по экономическим и социальным проблемам СНГ.

<sup>7</sup> В 2003 г. РНКТЭС вышел из СТЭС из-за отсутствия интереса к работе СТЭС со стороны членов Комитета. <http://www.rncpec.fareast.ru/index.htm> (28. 04. 2008 г.)

и ТЭС поддерживают принципиальные документы АТЭС, в том числе Богорскую декларацию 1994 г.

Во время первого визита в Азию и Республику Корея президент России Б. Ельцин в Национальном собрании впервые выразил намерение участвовать в АТЭС. Но исходя из критериев организации, «участие в АТЭС будет в принципе открыто для тех экономик Азиатско-Тихоокеанского региона», которые: а) имеют сильные экономические связи в регионе и б) принимают цели и принципы АТЭС<sup>8</sup>. В то же время товарооборот России со странами-членами АТЭС составлял только 0,4 % оборота внутри АТЭС даже в 1997 г. Тем не менее, чтобы ограничить чрезмерное расширение и стабилизировать число участников форума, в рамках АТЭС был введен мораторий на принятие новых участников с 1993 г. до 1996 г.<sup>9</sup> Это свидетельствует о том, что Россия на тот момент не была нужна для укрепления экономического сотрудничества в рамках АТЭС.

Кроме того, с 1993 г. Вашингтон начал превращать АТЭС в оружие тихоокеанского господства. В результате противодействия этому со стороны азиатских членов АТЭС они пришли к компромиссу. С этого же года работает ежегодный «неофициальный» саммит глав государств. В то время Россия еще не участвовала в «восьмёрке» и не подписала основных документов с ЕС и НАТО. Другими словами, Россия должна была преодолеть серьезную изоляцию не только на Западе, но и на Востоке.

С точки зрения международных отношений решение о принятии России в АТЭС расценивалось как компенсация за согласие Москвы на расширение НАТО на Восток<sup>10</sup>. Вашингтон хотел использовать АТЭС и участие России в нем как механизм контроля за действиями своего бывшего противника. В то время США вели усиленные переговоры по расширению НАТО на Восточную Европу, одновременно в Северо-Восточной Азии они исключали Россию из процесса решения ядерной проблемы на Корейском полуострове. Получение пропуска в АТЭС можно расценивать как результат борьбы за договорённость между Россией и США. Впрочем, необходимо рассматривать этот дискурс и в ином свете, т. е. с точки зрения политических и экономических отношений между Россией и странами Восточной Азии. Со второй половины 1990-х годов Москва стала разрабатывать стратегию для АТР. Многие страны Азии как неожиданность принимали российское приближение к Востоку, привязанность к лозунгу о создании многополярного мира и требования нового международного порядка, исключающего презрение к странам АТР, характерное для начала 1990-х годов.

<sup>8</sup> [http://www.apec.org/apec/ministerial\\_statements/annual\\_ministerial/1991\\_3th\\_apec\\_ministerial/annex\\_b\\_seoul\\_apec.html](http://www.apec.org/apec/ministerial_statements/annual_ministerial/1991_3th_apec_ministerial/annex_b_seoul_apec.html) (28. 04. 2008 г.)

<sup>9</sup> [http://www.apec.org/apec/ministerial\\_statements/annual\\_ministerial/1993\\_5th\\_apec\\_ministerial.html](http://www.apec.org/apec/ministerial_statements/annual_ministerial/1993_5th_apec_ministerial.html) (28. 04. 2008 г.) на самом деле эта мера продолжает действовать до сих пор.

<sup>10</sup> John Ravenhill, APEC and the construction of Pacific Rim Regionalism. (N. Y.: Cambridge University Press, 2001. P. 207. Мотохиде Сайто. Росия но гаико эйсаку (Внешняя политика России). Токио: Кэйсёшобо, 2005. С. 12. (яп.).



По мнению некоторых специалистов, в то время Москва в поисках партнеров по антиНАТОВской дипломатии смотрела на отношения с дальневосточными государствами сквозь призму конфронтации с НАТО. Другими словами, она была готова предоставить экономическую поддержку и политическое содействие странам региона в обмен на поддержку антиНАТОВских усилий Москвы<sup>11</sup>.

При этом Москва в апреле 1997 г. подписала «Российско-Китайскую совместную декларацию о многополярном мире и формировании нового международного порядка» на двустороннем уровне, а активизировала многостороннее сотрудничество со странами Азии. В первой Концепции национальной безопасности РФ 1997 г. была объяснена новая стратегия России по отношению к Азии. Россия также заинтересована в полномправном участии в мировых, европейских и азиатских экономических и политических структурах. Поэтому, стремясь к взаимовыгодному сотрудничеству, Российская Федерация продолжает развивать конструктивное партнерство с Соединенными Штатами Америки, Европейским Союзом, Китаем, Японией, Индией и другими государствами. Это отвечает политическим и экономическим интересам Российской Федерации и обеспечит возможность полномасштабного включения России во все организации и институты коллективного управления глобальными политическими процессами<sup>12</sup>. Таким образом, под руководством министра иностранных дел Е.М. Примакова был определен принцип российской внешней политики — «сбалансированный внешнеполитический курс». В этом контексте, в связи с планом привлечения в Сибирь и на Дальний Восток зарубежных капиталов и т. п., Москва считает, что Россия может влиять на своих потенциальных партнеров через АТЭС и другие международные форумы.

В ноябре 1997 г. Россия приняла полноправное участие на форуме АТЭС в Ванкувере. Несмотря на то что торгово-экономические интересы были российским поводом для вступления в АТЭС, с самого начала её принятие основывалось на политических решениях великих держав Северо-Восточной Азии (Китай, США и Япония).

Принятие России в АТЭС расценивалось политологами как «вступление с черного хода». Во-первых, Пекин стремится улучшить отношения с Москвой и получить в ее лице союзника в противодействии доминированию Вашингтона в АТЭС. Считалось, что за последнее время позиция Китая в отношении участия России в процессах экономической интеграции в АТР претерпела заметную эволюцию. В начале 1990-х годов преобладал осторожно-негативный подход, когда делались ссылки на неопределенное кризисное состояние политического и экономического положения России, «объективную необходимость» сосредоточения России на проблемах СНГ, ее недостаточный

<sup>11</sup> Михеев В.В. Гамбит «анти-НАТО» и политика России на Дальнем Востоке // Проблемы Дальнего Востока. 1997. № 5. С. 42.

<sup>12</sup> Концепция национальной безопасности Российской Федерации 1997 г. // Внешняя политика и безопасность современной России 1991-2002. В 4-х томах: М., 2002, т. 4. С. 68.



потенциал для инвестиционной деятельности и развития торговли в АТР. Начиная с середины 1990-х годов, учитывая реальный поворот российской дипломатии на Восток, ее твердую линию на вступление в АТЭС, наладившееся сотрудничество между двумя странами и поступательный характер развития российско-китайских отношений, КНР перешла на позицию официальной политической поддержки намерения России активно участвовать в деятельности АТЭС<sup>13</sup>. В 1997 г. на саммите АТЭС в Ванкувере было принято решение о приеме России в состав участников форума<sup>14</sup>.

Самым жестким противником принятия России в СТЭС, АТЭС, а также в Азиатский банк развития была и остается Япония. Японская реакция на российскую просьбу поддержать её вступление в АТЭС в значительной степени опиралась на застаревшие переговоры с Россией по территориальной проблеме<sup>15</sup>.

Премьер-министр Японии Р. Хасимото (с января 1996 г. до июля 1998 г.) отодвинул «евразийскую дипломатию» и стремился улучшать отношения с Россией настойчивым подчеркиванием экономического сотрудничества, что ни в коем случае не означает забвения территориальной проблемы, это стало качественным изменением японской дипломатии в отношении к России. В Токио рассчитывали, что дальнейшая нормализация отношений с Россией будет способствовать возврату Японии части Курильских островов и доступу ее к сырьевым источникам Сибири и Дальнего Востока в плане диверсификации поставок нефти и газа<sup>16</sup>.

По информации газеты «Известия», глава МИД КНР Цян Цичэнь первым предложил принять Россию в АТЭС<sup>17</sup>. Позднее его поддержал японский министр Кейдзо Обути, отметивший важность сотрудничества со столь сильной и крупной страной. Однако средние державы, такие как Австралия, Сингапур и Филиппины, выступили против. Они указывали на весьма слабые экономические связи России со странами региона. Совершенно неожиданно их поддержали Мексика и Чили. Эта группа выразила протест против «особого подхода к большой державе», но с другой стороны, никто не возразил против принятия в АТЭС Перу и Вьетнама.

Как было сказано выше, участие России в качестве полноправного члена в АТЭС воспринималось федеральным правительством, а в свете межгосударственных отношений в АТЭС — это результат решения четырех мировых держав (Китай, США, России и Японии). Вступление в АТЭС было необходимо для России, чтобы, включившись в процесс интеграции в АТР, иметь возмож-

<sup>13</sup> Потапов М. А. Опыт участия КНР в АТЭС: уроки для России // Проблемы Дальнего Востока. 2000. № 6. С. 80–86.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> См. подробно в книге: Tsuyoshi Hasegawa. The Northern Territories Disputes and Russo-Japanese relations, California: University of California, 1998. Vol. 2.

<sup>16</sup> John Ravenhill. APEC and the construction of Pacific Rim Regionalism. N. Y.: Cambridge University Press, 2001. P. 207.

<sup>17</sup> Головин В. Россия закрепляется на Тихом океане // Известия. 1997. 27 ноября.

ность обеспечивать национальную безопасность и территориальную целостность страны.

После распада СССР Россия, перешедшая на рыночный путь развития экономики, стремилась к вступлению в АТЭС по экономическим причинам, но для членов АТЭС вступление России было традиционной политической проблемой. Участие России рассматривалось некоторыми развивающимися странами как фактор снижения эффективности работы форума, имеющего целью ослабление влияния США. Однако деятельность России в рабочей группе, ежегодные выступления представителей государственной власти на саммитах и министерских встречах показали, что сближение России со странами АТР основывается на экономических интересах и интересах безопасности всего региона. Так Россия проявила инициативу в «индустриальном диалоге по цветным металлам», а в 2006 г. внесла предложение по «защите от терроризма критически значимых элементов энергетической инфраструктуры» и «развитию межцивилизационного диалога»<sup>18</sup>.

Необходимо отметить предстоящий саммит АТЭС в 2012 г. во Владивостоке. В связи с этим в сентябре 2007 г. президент России В.В. Путин подписал указ о проведении организационных мероприятий, связанных с обеспечением председательства России в 2012 г. на форуме АТЭС<sup>19</sup>.

РНК ТЭС, отмечает А.Г. Гранберг, её председатель с 1992 по 1997 г., был единственной организацией в России, имеющий международно признанный статус представителя РФ в экономических организациях АТР, действующих вне системы ООН<sup>20</sup>. Имея два офиса (в Москве и Хабаровске), он защищал в основном интересы региона. После того как Россия вступила в ТЭС и была признана членами АТЭС, и инициативу в процессе интеграции России в АТР федеральное правительство полностью взяло на себя. До сих пор эта ситуация сохраняется. Мне кажется, что в 1990-х годах была проблема «центр – регионы», а в настоящее время она стала «локальной-региональной» проблемой. У Москвы есть серьезное опасение, что выделенные средства на федеральные программы исчезнут в приморском тумане<sup>21</sup>. Прежде всего Москва должна разрабатывать механизм контроля за инвестициями, направляемыми из Центра. Вместе с тем Владивостоку нужно обсуждать конкретный план о дорогах, воде и канализации и утвердить этот план в Городской думе. Успех саммита 2012 г. зависит от координации усилий региональных властей.

<sup>18</sup> Интервью В.Н. Добровольского, посла по особым поручениям и старшего должностного лица в АТЭС // Азия и Африка сегодня. 2008. № 1. С. 61.

<sup>19</sup> Указ президента Российской Федерации от 12 сентября 2007 г. № 1189 «Об Организационных мероприятиях, связанных с обеспечением председательства Российской Федерации в форуме «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество»,»: <http://document.kremlin.ru/doc.asp?ID=041487> (27. 02. 2008 г.)

<sup>20</sup> Гранберг А. Г. Деятельность и задачи Российского национального комитета по тихоокеанскому экономическому сотрудничеству // Проблемы Дальнего Востока. 1996. № 1. С. 5.

<sup>21</sup> Двойнова Т. «Черная дыра» российской геополитики // Независимая газета. 2008. 11 февраля.

И.В. ОЛЕЙНИКОВ

## **Торгово-экономические отношения Китая и Новой Зеландии в начале XXI в.**

К началу XXI в. Новая Зеландия, во многом благодаря проведению либеральных реформ в середине 80-х годов становится одним из наиболее активных акторов международных отношений как в Азиатско-Тихоокеанском регионе, так и среди островных государств Тихого океана. К исходу XX и началу XXI вв. Китайская Народная Республика превратилась в крупного конкурента стран Запада, который все более жестко теснит их на рынках АТР<sup>1</sup>. В настоящее время Китай находится на новой стадии экономического роста, которая началась вскоре после его вступления в ВТО в 2001 г. Именно на этом этапе руководство страны решило начать процесс заключения серии соглашений о свободной торговле с развитыми странами. Такое решение основано на факте, что торговля – это важный стимул устойчивого развития государства и общества. Помимо этого, став активным членом международной экономической системы, Китай сможет получить существенные выгоды как политического, так и экономического характера. Таким образом, подписание Соглашения о свободной торговле между Китаем и Новой Зеландией, 7 апреля 2008 г. стало событием в истории 35-летних отношений этих стран. В декабре 2007 г. был проведен заключительный, 15-й раунд переговоров, которые начались в ноябре 2004 г. и поочередно проходили в Китае и Новой Зеландии. В ходе последних переговоров для китайской стороны наиболее острыми являлись вопросы, связанные с определением роли Правительства КНР и выстраиванием конкурентной политики. Представители Новой Зеландии в целях защиты новозеландского бизнеса на территории КНР настаивали на обеспечении высоких стандартов и требо-

---

<sup>1</sup> China, New Zealand Set Timetable For Free Trade Talks [Электронный ресурс] / Asia Pulse News. – Режим доступа: [http://www.accessmylibrary.com /comsite5/bin/ aml\\_landing\\_tt.pl?purchase\\_type=ITM& item\\_id=0286-14800627&action=print&page=aml\\_article\\_print](http://www.accessmylibrary.com /comsite5/bin/ aml_landing_tt.pl?purchase_type=ITM& item_id=0286-14800627&action=print&page=aml_article_print) (19.01.2008)

ваний к торговым процедурам. Точками преткновения были также вопросы выхода на товарные рынки и унификации стандартов в области услуг и инвестиций. Уже 24 января 2008 г. спикер Министерства коммерции КНР Ван Синьпэй на одной из пресс-конференций отметил, что стороны достигли консенсуса по вышеобозначенным вопросам переговоров и передали своим правительствам положения окончательного варианта Соглашения на рассмотрение и утверждение. Правительство КНР прорабатывает в настоящее время возможность заключения, помимо Новой Зеландии, подобных соглашений с Австралией и Чили.

Отношения с Новой Зеландией – неотъемлемый компонент пекинской стратегии многополярного мира. Принимая во внимание США как державу, стремящуюся к гегемонии во всемирном масштабе, Китай выдвигает задачу создания нового справедливого международного экономического порядка в качестве одного из своих главных внешнеэкономических приоритетов. В то же время отношения с Новой Зеландией отвечают насущным потребностям развития экономики КНР. Страна с развитой экономикой, основу которой составляют сельское и лесное хозяйство, и прежде всего скотоводство, рассматривается Пекином как важный фактор успешного роста Китая. Помимо этого, Новая Зеландия – активный сторонник торговых и инвестиционных процессов либерализации в АТЭС<sup>2</sup>.

Новая Зеландия со своей стороны заинтересована в технико-экономическом сотрудничестве с Китаем, во взаимовыгодном торговом обмене, импорте товаров легкой промышленности, привлечении китайских туристов. Китай как постоянный член Совета безопасности ООН – значимый участник ВТО и АТЭС, основной источник мигрантов, студентов и туристов – необходим Новой Зеландии как двусторонний и региональный партнер.

Экономики этих двух стран явно различаются по масштабу и уровню развития. КНР обладает одной из мощнейших и наиболее динамично развивающихся экономик мира. Новая Зеландия – развитое государство, которое после десятилетия замедления экономического роста, отмеченного в 70-х годах, в настоящее время испытывает подъем во всех отраслях промышленности и сферах услуг.

Китай производит обширный ряд товаров, интересующих новозеландских производителей и потребителей. Значительно меньший размер экономики Новой Зеландии означает, что ее общий экспорт охватывает меньше секторов, чем экспорт Китая. Вместе с тем облегченный доступ к товарам и услугам друг друга несет потенциальную выгоду как внутренним потребителям, так и производителям.

Между Китаем и Новой Зеландией постоянно расширяются каналы взаимодействия по торговым и экономическим вопросам. Правительства го-

<sup>2</sup> См.: Goff P. New Zealand – China Relations [Электронный ресурс] / P. Goff. – Режим доступа: <http://www.beehive.govt.nz/Print/PrintDocument.aspx?DocumentID=21317> (25.02.2008)

сударств регулярно проводят экономические и торговые переговоры. Так, в 1988 г. между Новой Зеландией и Китаем было подписано Соглашение по стимулированию и защите инвестиций<sup>3</sup>. В ноябре 2001 г. стороны подписали Меморандум взаимопонимания, который определил механизмы для диалога и сотрудничества в сферах сельского и лесного хозяйства. Помимо этого, была основана специальная совместная комиссия министров как совещательный орган для регулярных торгово-экономических консультаций.

Торговые и экономические отношения вышли на новый уровень сотрудничества в октябре 2003 г. во время визита Председателя КНР Ху Цзиньтао в Новую Зеландию для переговоров с премьер-министром Хелен Кларк. Лидер КНР по итогам переговоров отметил, что «с момента установления дипотношений... сотрудничество между двумя нашими странами постоянно продвигается вперед. Расширению сотрудничества способствует также то, что Китай и Новая Зеландия уважают друг друга и всегда стремятся преодолевать разногласия путем диалога, видят друг в друге партнеров и сотрудничают на взаимовыгодной основе, придают серьезное значение обменам в гуманитарной сфере»<sup>4</sup>.

В ходе переговоров была достигнута договоренность о начале работы над Рамочным соглашением о торговом и экономическом сотрудничестве. Помимо этого, в ходе визита было подписано пять экономических соглашений (два соглашения об экспорте новозеландского мяса в Китай, обновленное соглашение о науке и технологиях, а также договоренность о взаимном признании академических степеней в сфере высшего образования). Окончательный вариант Рамочного соглашения был подписан министром коммерции КНР Бо Силаем и министром торговли Новой Зеландии Джимом Саттоном 28 мая 2004 г. В нем стороны договорились предпринять серию консультаций по переговорам о двустороннем Соглашении о свободной торговле, а сами переговоры провести в начале 2005 г.<sup>5</sup>

В настоящее время регулярно проводятся встречи правительственных делегаций и бизнес-элит обоих государств для снятия барьеров в сфере торговли. Так, товарные барьеры включают ограничительные тарифы в различных секторах экономики, квоты и ряд нетарифных мер. Торговлю услугами между Китаем и Новой Зеландией существенно сдерживают такие факторы, как ограничение доступа к рынкам, ограничение деятельности иностранных компаний по предоставлению услуг, требования к первоначальному капиталу, различия в государственных стандартах, отсутствие единого свода правил для

<sup>3</sup> China: Joint Trade Commission // New Zealand Foreign Affairs Review. 1988. Vol. 38, no. 1. P. 31

<sup>4</sup> Clark H. Inside The New China: Updating Challenges for New Zealand [Электронный ресурс] / H. Clark. – Режим доступа: <http://www.beehive.govt.nz/speech/inside+new+china+updating+challenges+new+Zealand> (14.12.2007)

<sup>5</sup> Trade and Economic Cooperation Framework between New Zealand and the People's Republic of China – 28 May 2004 [Электронный ресурс] / New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade. – Режим доступа: <http://www.fat.govt.nz/Trade-and-Economic-Relations/0--Trade-archive/0--Trade-agreements/China/0-tecfmay04.php> (16.04.08).

иностранных поставщиков услуг. Ликвидация таможенных пошлин и прочих барьеров как закономерный итог подписания Соглашения о свободной торговле позволит потребителям обеих стран приобретать товары и услуги по более низким ценам, расширит возможности доступа на рынки для экспортеров и существенно повысит инвестиционную и экономическую активность.

Экономический рост Китая за последние два десятилетия предоставляет широкие возможности для экспортеров из Новой Зеландии. В структуре товаров, импортируемых Китаем, традиционно преобладает шерсть, но в последнее время наблюдается резкое увеличение импорта круглого леса, пиломатериалов, молочных продуктов (в особенности сухого молока, а также казеина, масла и сыворотки), морепродуктов (лобстеров, мидий), сельскохозяйственных продуктов (яблок, киви, баранины, а также выделанных и невыделанных кож и шкур), крупного и мелкого рогатого скота, топлива (метанола) и высокотехнологичной продукции (телекоммуникационного оборудования). Новозеландский импорт из КНР за последние годы также значительно вырос. Основная его часть приходится на продукцию легкой промышленности (текстиль, одежду, обувь, бытовую электронику), электрооборудование. Наиболее устойчивым ростом характеризуется импорт компьютерного оборудования и мобильных телефонов, хотя Китай продолжает оставаться основным источником традиционно импортируемой одежды и обуви.

Расширяется и торговля услугами между Китаем и Новой Зеландией. Туризм и образование – наиболее динамично развивающиеся сектора двусторонней торговли услугами. По данным Китайского агентства национального туризма, количество туристов из Новой Зеландии с 1999 по 2002 г. выросло на 33,5 %. В 2002 г. Китай посетило 50 000 новозеландских туристов<sup>6</sup>.

Один из наиболее быстро растущих секторов сферы услуг Новой Зеландии – образование. С 1998 г. наблюдается стремительный рост количества китайских студентов, приезжающих в Новую Зеландию для изучения английского языка либо для получения второго высшего образования. Так, в 2003–2004 гг. в Новой Зеландии обучалось около 65 000 китайских студентов. Таким образом, китайские студенты составляют большую часть иностранных студентов, обучающихся в Новой Зеландии.

Хотя в двусторонней торговле услугами превалируют туризм и образование, растет интерес к торговле другими видами услуг. Сферами такого интереса являются бизнес-услуги, архитектура и дизайн, строительство и инженерия.

Инвестиции также являются важной областью экономических взаимоотношений. За последние несколько лет резко увеличились китайские инвестиции в экономику Новой Зеландии, в основном в виде совместных предприятий в сферах лесоперерабатывающей промышленности, строительства, обрабатывающей промышленности. Для мелких китайских инвесторов привлекательны также такие сектора новозеландской экономики, как легкая промышленность,

<sup>6</sup> Trade and Economic Cooperation Framework between New Zealand... (16.04.08).



гостиничный бизнес, рыбоводство. Согласно официальной новозеландской статистике, по состоянию на 31 декабря 2003 г. китайские инвестиции в целом составили 915 млн долларов США<sup>7</sup>.

В 2003 г. капитализация новозеландских прямых инвестиций в Китай достигла 812 млн долларов США. Целевыми областями новозеландских инвестиций стали сельское и лесное хозяйство, металлургия, био- и информационные технологии. В настоящее время стороны реализуют 740 совместных инвестиционных проектов. Инвестиции в Китай рассматриваются новозеландскими компаниями в качестве защитных мер для сохранения перспективного рынка новозеландских товаров и продуктов.

Либерализация, которая последовала за вступлением КНР в ВТО, способствовала увеличению иностранных инвестиций в экономику КНР. Новая Зеландия последовательно направляет финансовые средства в развитие сельского хозяйства в провинциях Ганьсу и Юньнань, Синьцзянь-Уйгурском автономном округе и Тибете. На региональном уровне Новая Зеландия и КНР являются членами АТЭС, что облегчает развитие торговли в регионе.

Тесное сотрудничество между Китаем и Новой Зеландией в рамках ВТО во многом определяется тем, что в августе 1997 г. Новая Зеландия стала первым из государств – членом ВТО, которое завершило двусторонние переговоры, связанные со вступлением КНР во Всемирную торговую организацию, а также первым из государств Запада, признавшим Китай государством с рыночной экономикой. Помимо ВТО Новая Зеландия и Китай проводят совместные консультации по торгово-экономическим вопросам в ряде других международных организаций: Всемирной организации по защите прав интеллектуальной собственности, Международной организации труда, Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Программе развития ООН, Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), а также Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО).

Для дальнейшего поступательного развития китайско-новозеландских отношений на современном этапе важна ратификация Соглашения о свободной торговле, которая запланирована на октябрь 2008 г.<sup>8</sup> Ратифицированное Соглашение предоставит Китаю и Новой Зеландии дополнительные экономические выгоды в виде расширения ассортимента экспортируемых и импортируемых товаров. Для Китая Соглашение о свободной торговле – это первое соглашение такого рода с развитым государством Запада, которое позволяет ему более уверенно позиционировать свои интересы на мировой арене. Для Новой Зеландии подписание этого Соглашения является крупнейшим прорывом новозеландской торговли со времени заключения Соглашения о тесном экономическом партнерстве с Австралией. Экономическое развитие усилится

<sup>7</sup> См.: Kember J. China and New Zealand: a thriving relationship thirty years on / J. Kember, P. Clark. Auckland: New Zealand Asia Institute, 2003. P. 125-131.

<sup>8</sup> China – Free Trade Agreement [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.ChinaFTA.govt.nz> (05.04.08).



за счет облегчения доступа новозеландских и китайских экспортеров к рынкам, сокращения общих издержек для новозеландских производителей, расширения доступа китайских и новозеландских потребителей к большему количеству товаров и услуг. Ожидается, что в течение первого года после заключения Соглашения китайский экспорт в Новую Зеландию увеличится на 10,9 %, а новозеландский экспорт в Китай – на 39 %. За период с 2007 по 2027 г. китайский экспорт в Новую Зеландию должен расти в среднем на 40–70 млн долларов в год. Однако эффект от подписания Соглашения о свободной торговле может иметь и обратное действие на определенные группы производителей. Учитывая это, правительства КНР и Новой Зеландии согласились снижать тарифы постепенно, чтобы нивелировать возможные негативные последствия.

Исходя из вышеизложенного можно утверждать, что в начале XXI в. торгово-экономические отношения между Новой Зеландией и Китаем находятся в фазе подъема. Этому способствует укрепление экономики КНР, которое делает Китай одним из важнейших рынков сбыта новозеландской продукции. Новая Зеландия, в свою очередь, важна для Китая как ключевой партнер в южной части Тихого океана. Последнее десятилетие стало также свидетелем модернизации торгово-экономических отношений между Новой Зеландией и Китаем благодаря во многом открытости и либерализации новозеландской экономики. Если в 70–80-е годы XX в. в отношениях сторон преобладал межгосударственный характер, то теперь самостоятельная роль стала предоставляться частным предприятиям и компаниям КНР. Пекин активно стимулирует и поощряет их торговое и инвестиционное сотрудничество с новозеландскими партнерами. Помимо этого, в современном международном окружении, которое стремится к экономическому доминированию на региональных рынках, странам, подобным КНР и Новой Зеландии, необходимо выгодно использовать любую возможность для того, чтобы улучшить свою конкурентоспособность, создать эффективное партнерство, которое усилит их позиции в глобальной экономике и поддержит дальнейшее развитие отношений между двумя нациями.

### Система борьбы с коррупцией в ДВТУ

Наличие коррупционных проявлений в государственных органах отрицательно влияет на темпы социального, экономического развития страны и без принятия решительных мер по борьбе с ними может представлять угрозу экономической безопасности России.

В 2006 г. Федеральной таможенной службой России в целях противодействия коррупционным проявлениям в таможенных органах разработана аналитическая программа «Борьба с проявлениями коррупции и должностными преступлениями в таможенных органах на период 2007–2009 годы». В соответствии с этой программой в Дальневосточном таможенном управлении (ДВТУ) усилена работа по подбору и расстановке кадров, приему на должности государственной гражданской службы исключительно на конкурсной основе, в строгом соответствии с квалификационными требованиями к данной должности и другая профилактическая работа.

За первое полугодие 2008 г. в таможенных органах ДВТУ были проведены 324 служебные проверки, по результатам которых выявлено 184 нарушения служебной и трудовой дисциплины. К дисциплинарной ответственности привлечено 160 должностных лиц. С начала 2008 г. возбуждено 6 уголовных дел в отношении 6 должностных лиц, проходящих службу в таможенных органах Дальнего Востока.

В качестве положительной инициативы в организации работы по предупреждению коррупции можно отметить опыт Владивостокской таможни. Наиболее пристальное внимание руководство таможни обратило на таможенные посты. Одним из самых эффективных механизмов противодействия коррупции явилась процедура ротации. В течение полутора лет были назначены новые начальники ряда таможенных постов. Вновь назначенные начальники таможенных постов видят имеющиеся проблемы свежим взглядом, жестче и принципиальнее подходят к вопросам состояния служебной дисциплины. Например, в 2008 г. количество служебных проверок в отношении должностных лиц возросло на 80 %, причем большинство из них инициировано самим руководством таможни. По результатам служебных проверок количество должностных лиц, привлеченных к дисциплинарной ответственности, выросло почти на 70 %, в органы прокуратуры направлены материалы 9 служеб-

ных проверок, по итогам которых в отношении двух должностных лиц поста «Морской порт Владивосток» возбуждено два уголовных дела. Сегодня результаты данной работы уже прослеживаются в виде позитивных тенденций в деятельности таможни в целом.

В работе по совершенствованию и проведению профилактических мер, направленных на устранение причин и условий, способствующих совершению коррупционных проявлений, особое внимание уделяется воспитанию у должностных лиц таможенных органов Дальнего Востока антикоррупционного мировоззрения.

Особое внимание уделяется исполнению должностными лицами требований Кодекса этики и служебного поведения должностных лиц таможенных органов Российской Федерации.

Существенную роль в формировании негативного отношения к коррупционным проявлениям у должностных лиц играют общественные организации – советы ветеранов, профсоюзные организации.

В дальневосточных таможнях регулярно проводятся встречи должностных лиц с представителями прокуратуры и других правоохранительных органов, направленные на профилактику и предупреждение коррупционных проявлений. Кадровая служба ДВТУ особое внимание уделяет именно воспитанию должностных лиц, проведению мероприятий, направленных на сплочение коллектива в единую команду, ориентированную на добросовестное исполнение должностных обязанностей в целях защиты экономических интересов России.

Руководство ДВТУ понимает, что помимо кадровой работы необходимы серьезные сдерживающие механизмы, такие как совершенствование законодательной базы, полностью исключающей двойное толкование, «узкие места» и «лазейки» для недобросовестных участников внешнеэкономической деятельности и должностных лиц таможенных органов, а также усиление системы контроля.

Постоянно осуществляется внутриведомственный контроль за деятельностью должностных лиц дальневосточных таможен, который включает в себя регулярное проведение мероприятий, связанных с изучением общественного мнения среди участников внешнеэкономической деятельности, должностных лиц таможенных органов по проблемам коррупции; установление в местах проведения таможенного оформления системы видеонаблюдения (подобные системы уже установлены на таможенном посту МАПП «Забайкальск» Забайкальской таможни Сибирского таможенного управления); информирование личного состава таможенных органов о судебных решениях в отношении должностных лиц, привлеченных к уголовной ответственности за коррупционные правонарушения; организацию взаимодействия с Федеральной налоговой службой России в целях реализации контроля за исполнением государственным гражданским служащим ограничений и запретов в процессе прохождения государственной гражданской службы и др.

Еще одним из направлений деятельности руководства, кадровой службы управления по предупреждению коррупционных проявлений среди должностных лиц является индивидуальная работа с должностными лицами, имевшими дисциплинарные взыскания, а также с теми, кто к этой ответственности не привлекался, но нарушения в их работе выявлялись. В таможенных органах Дальнего Востока организуются и проводятся общие собрания, на которых заслушиваются должностные лица об исполнении служебных обязанностей, о допущенных нарушениях дисциплины, дается оценка их деятельности.

Безусловно, велика в вопросах противодействия коррупционным проявлениям роль руководителя. Так, все руководители, чьи подчиненные допустили нарушение служебной дисциплины, составляют план индивидуально-воспитательной работы с данными подчиненными. Кроме того, руководителей структурных подразделений заслушивают на совещаниях у руководства таможен.

Ну и, наверное, самое главное – это то, что руководитель должен быть примером для своих подчиненных и не допускать ни коррупционных проявлений, ни нарушений служебной дисциплины, быть морально устойчивым и в то же время требовательным и справедливым.

Реализация этих предложений будет способствовать разрыву неформальных, коррупционных связей государственных гражданских служащих и представителей бизнеса, позволит сбалансировать интересы государства в лице администрации и работника (государственного служащего), более активно задействовать профилактические рычаги, работать на предотвращение преступлений.

Решить проблему коррупции в таможенных органах можно с учетом того, что она будет решаться в обществе в целом. Для этого нужна политическая воля государства, законы, которые регламентировали бы весь механизм борьбы с коррупцией, социальная стабильность, гласность и ряд других факторов.

*Отделение по связям с общественностью ДВТУ*

## **Актуальные вопросы таможенного оформления продукции морского промысла и рыбопромысловых судов**

В первом полугодии 2008 г. через таможи Дальневосточного таможенного управления экспортировано 41,5 тыс. тонн морепродуктов (рыбы, ракообразных, моллюсков и др.) стоимостью 80,6 млн долларов США. Для сравнения: в первом полугодии 2007 г. через таможи ДВТУ экспортировано 55,3 тыс. тонн морепродуктов стоимостью 85,5 млн долларов США.

Такая не совсем благополучная динамика свидетельствует о том, что в Дальневосточном федеральном округе, богатом рыбой и другими морепродуктами, особую актуальность приобретают проблемы внешней торговли продукцией морского промысла. В связи с этим руководство ФТС России, Дальневосточного таможенного управления уделяют повышенное внимание вопросам своевременного и качественного проведения таможенного оформления и таможенного контроля продукции морского промысла и рыбопромысловых судов в российских морских портах, тем более что вопрос этот государственной важности.

В конце марта 2008 г. вступило в силу постановление Правительства Российской Федерации № 184 «О порядке оформления судов рыбопромыслового флота, уловов водных биологических ресурсов и продуктов их переработки и государственного контроля в морских портах Российской Федерации». В нем устанавливаются уведомительный порядок и выборочный государственный контроль в отношении судов рыбопромыслового флота, ввоза (вывоза) уловов водных биологических ресурсов и продуктов их переработки.

Федеральной таможенной службой России во исполнение данного постановления Правительства РФ издан приказ от 14.05.2008 № 578 «Об утверждении порядка совершения таможенных операций в отношении продукции морского промысла, перемещаемой через таможенную границу Российской Федерации рыбопромысловыми судами», который вступил в силу 18 июня с. г.

В настоящее время таможенное оформление и таможенный контроль судов, осуществляющих промысел морских биоресурсов и продукции мор-

ского промысла, производится в соответствии с «Порядком совершения таможенных операций в отношении продукции морского промысла, перемещаемой через таможенную границу Российской Федерации рыбопромысловыми судами», а также согласно типовым технологическим схемам пропуска через государственную границу России физических лиц, транспортных средств и грузов, утвержденным представителями всех государственных контрольных органов в пунктах пропуска.

В целях реализации постановления Правительства РФ № 184 в Дальневосточном федеральном округе были созданы рабочие группы. Так, в мае 2008 г. при администрации Приморского края создана рабочая группа с участием представителей администраций морских портов, территориальных органов исполнительной власти, осуществляющих деятельность в морских портах, связанную с оформлением и государственным контролем рыбопромысловых судов и продукции морского промысла. В ходе межведомственного совещания представителей государственных контрольных органов, осуществляющих деятельность в морских портах, были выработаны предложения по приведению в соответствие с требованиями постановления Правительства РФ № 184 типовых технологических схем пропуска через государственную границу России, по разработке единой упрощенной формы заявки и определению роли администраций морских портов. Кроме того, в морских таможнях Приморья проводились встречи с участниками внешнеэкономической деятельности, представителями рыбодобывающих и промысловых компаний. Аналогичная работа организована таможенными органами на Сахалине и Камчатке.

С момента вступления в силу приказа ФТС России № 578 прошло какое-то время, и можно подвести первые итоги. В настоящее время таможенное оформление и таможенный контроль продукции морского промысла осуществляются в приоритетном порядке наиболее подготовленными и компетентными таможенниками. При выборе форм таможенного контроля в отношении судов, ввозимой (вывозимой) на них продукции морского промысла должностные лица таможенных органов руководствуются системой управления рисками, аналитической информацией, имеющейся у таможенных органов либо других государственных контрольных органов. Вместе с тем дальневосточные таможенники хорошо понимают, что при оформлении такого специфического товара, как морепродукция, особенно важен временной период, в течение которого происходит таможенное оформление, поскольку в этом случае время не только деньги, но и качество продукции. Поэтому в отношении практически всех судов, подавших заявки на оформление убытия/прибытия, соблюдаются как предполагаемое время оформления, так и предельно допустимые временные рамки продолжительности работы таможенного наряда.

Однако, как показывает практика, применение уведомительного порядка и использование выборочного государственного контроля при оформлении в морских портах захода (выхода) судов рыбопромыслового флота, а также ввоза (вывоза) уловов водных биологических ресурсов в дальневосточных таможнях окончательно еще не установилось. Так, многие рыбодобывающие предприятия, участники внешнеэкономической деятельности оказались не готовы к работе с таможенными органами в уведомительном порядке.

Ускорению и повышению качества оформления судов рыбопромыслового флота, а также ввоза (вывоза) уловов водных биологических ресурсов препятствуют и другие факторы. Уже сейчас на Сахалине, Камчатке фиксируется заметный рост количества оформляемых судов, занимающихся добычей, переработкой или перевозкой водных биоресурсов. Между тем пропускная способность большинства дальневосточных пунктов пропуска (особенно на Сахалине), через которые осуществляется перемещение продукции морского промысла, сегодня не соответствует возрастающему товаропотоку ввиду устаревшей материально-технической базы, отсутствия достаточного количества причальных мощностей. Кроме этого, учитывая предстоящее с 1 января 2009 г. введение требования об обязательной доставке водных биоресурсов и продуктов их переработки на таможенную территорию Российской Федерации (изменения в Федеральном законе от 20.12.2004 № 166-ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов»), ситуация с пропускной способностью морских портов может значительно ухудшиться.

В качестве причины, значительно затрудняющей темпы проведения таможенного оформления и таможенного контроля судов в морских портах, осуществления грузовых операций, необходимо выделить практически полную изношенность погрузо-разгрузочной техники, обуславливающую неспособность портов оперативно обрабатывать постоянно растущие объемы грузопотока. Изношенность и нехватка техники приводят к тому, что в ряде случаев морские порты не способны использовать все имеющиеся причалы для обработки судов, срывая график и очередность оформления судов, затягивая сроки их погрузки и выгрузки.

Сложности, связанные с проведением таможенного оформления и таможенного контроля, создают и сами судовладельцы, которые не всегда обеспечивают своевременную и надлежащую подготовку всех документов, необходимых для таможенных целей. Дальневосточными таможнями неоднократно выявлялись и случаи нарушения таможенного законодательства со стороны членов экипажей рыбопромысловых судов, что значительно увеличивает время прохождения таможенных формальностей и свидетельствует о низком уровне профилактической работы, проводимой владельцами и администрациями судов с личным составом.



Другая проблема заключается в том, что при реализации постановления Правительства РФ № 184 и ФТС России № 578 таможенные органы сталкиваются с рядом вопросов, требующих урегулирования на законодательном уровне, а также с несогласованностью отдельных положений нормативных правовых актов. Так, постановление Правительства РФ № 184 не согласуется с Таможенным кодексом России в части требования обязательного прохождения таможенного оформления и таможенного контроля всех товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу РФ (ст. 14 ТК РФ). В частности, постановление не предусматривает участие представителей таможенного органа в комиссии, уполномоченной осуществлять оформление и государственный контроль судов и продукции морского промысла, добытой в исключительной экономической зоне России и на континентальном шельфе, при их ввозе на таможенную территорию РФ в целях переработки или реализации на территории РФ (п. 5).

Проблемой остается и не утвержденный законодательно статус морских портов, являющихся пунктами пропуска, а также их администраций, что вносит несогласованность в действия контролирующих и государственных органов при решении вопросов по оформлению морских судов.

Таким образом, для ускорения таможенного оформления и таможенного контроля продукции морского промысла и рыбопромысловых судов наиболее важным направлением является совершенствование законодательной базы, развитие инфраструктуры морских портов, взаимодействие таможенных органов, других государственных контрольных органов и представителей рыбопромышленного комплекса по вопросам, связанным с порядком таможенного оформления и таможенного контроля уловов водных биологических ресурсов, ввозимых в дальневосточные морские порты Российской Федерации.

*Отделение по связям с общественностью ДВТУ*

Е.В. СИЛАЕВА

### **Процессуальное положение таможенных органов в гражданских правоотношениях**

Последние годы в России отмечены заметным экономическим ростом, что во многом обусловлено укреплением и развитием внешнеэкономических связей. В связи с этим возрастает роль государства и законодательства в регулировании международного обмена товарами, работами, услугами. В качестве специфического предмета регулирования выделяются отношения, возникающие между органами государственной власти и лицами по поводу перемещения последними товаров и транспортных средств через таможенную границу. Данные отношения регулируются нормами Таможенного права, предметом которого также являются таможенные режимы, таможенные платежи, таможенное оформление и таможенный контроль, отношения, связанные с нарушениями таможенных правил и ответственностью за них, производство по делам о нарушениях таможенных правил и т. д. Необходимо отметить, что в настоящее время нет единого подхода к определению предмета таможенного права. Согласно одному из существующих подходов таможенное право – это совокупность юридических институтов и норм, регулирующих отношения в сфере таможенного дела<sup>1</sup>.

Важнейшими элементами организации таможенного дела являются выбор оптимальной системы таможенных органов, а также определение эффективных и рациональных форм и методов их деятельности и взаимодействия с другими государственными органами. Таможенные органы обеспечивают непосредственную реализацию в таможенных целях всех задач в области таможенного дела: взимание таможенных платежей, таможенное оформление, таможенный

---

<sup>1</sup> См.: Минаев М. Ю. Таможенные отношения как предмет таможенного права // «Чёрные дыры» в российском законодательстве. 2003. № 1. С. 403; Минаев М. Ю. Методы и принципы регулирования таможенных отношений // «Чёрные дыры» в российском законодательстве. 2003. № 2. С. 285.

контроль и т. д., а также единообразное применение таможенного законодательства на всей территории Российской Федерации (п. 3 ст. 1 Таможенного кодекса РФ). Понятие единой федеральной централизованной системы таможенных органов включает наименование тех органов, которые эту систему фактически образуют: федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области таможенного дела, региональные таможенные управления, таможни, таможенные посты<sup>2</sup>.

Ключевым отраслеобразующим нормативным актом таможенных правоотношений является Таможенный кодекс Российской Федерации от 28. 05. 2003 № 61-ФЗ (далее – ТК РФ). Таможенный кодекс касается не только крупных экспортеров и импортеров, но и субъектов «частной коммерции», и сотен тысяч мелких предприятий, и миллионов туристов, и десятков миллионов граждан, которые пересекают таможенную границу и которым приходится участвовать в таможенном оформлении, посещая страны ближнего и дальнего зарубежья. Все эти лица, наряду с таможенными органами, в случае возникновения того или иного спора в рамках таможенных правоотношений, могут стать участниками гражданского, административного или арбитражного судопроизводства.

Таможенный кодекс РФ 2003 г. – закон прямого действия и является полнокровным правовым актом, который разрешает практически все вопросы, возникающие в ходе совершения таможенных действий, операций, и при таможенном оформлении. Положительной стороной ТК РФ является и то, что он оставляет мало места для «ведомственного нормотворчества», и то, что любой спор с чиновниками таможенных органов можно обжаловать в судебном порядке. Таможенный кодекс нужно применять в тесной «увязке» с нормами Гражданско-процессуального кодекса РФ (ГПК), Арбитражно-процессуального кодекса (АПК) и ряда других кодексов<sup>3</sup>.

С учётом вышеизложенного цели настоящей статьи сводятся к следующему:

- выявить взаимодействие норм таможенного права с нормами гражданско-процессуального и арбитражно-процессуального права при регулировании отношений между таможенными органами и иными субъектами таможенных правоотношений;
- определить категории судебных дел с участием таможенных органов;
- выявить формы участия таможенных органов в гражданском и арбитражном процессах;
- определить особенности рассмотрения и разрешения судебных дел с участием таможенных органов.

<sup>2</sup> Ноздрачев А. Ф. Правовые формы деятельности и взаимодействия таможенных органов с другими государственными органами и таможенными службами зарубежных стран // Законодательство и экономика. 2004. № 8. С. 9.

<sup>3</sup> Гув А. Н. Постатейный комментарий к Таможенному кодексу Российской Федерации. М.: Дело, 2004. С. 3.

Нормы гл. 7 ТК РФ «Обжалование решений, действий (бездействия) таможенных органов и их должностных лиц» развивают положения ст. 46 Конституции РФ. Наличие в гл. 7 ТК РФ статей 45 и 46, закрепляющих право на обжалование и порядок обжалования решений, действий (бездействия) таможенных органов и их должностных лиц, говорит о прямой взаимосвязи таможенного права и гражданского процессуального и арбитражного процессуального права. Так, ст. 46 императивно предписывает руководствоваться нормами действующего ГПК, если жалоба на решение, действие или бездействие таможенного органа или его должностного лица подана в суд общей юрисдикции. Столь же императивно ст. 46 предписывает руководствоваться нормами действующего АПК, если решение, действие (бездействие) таможенного органа и его должностного лица обжалуют юридические и физические лица и это связано с осуществлением ими предпринимательской или иной экономической деятельности.

Правом обжаловать решения, действия (бездействие) таможенных органов наделены:

- 1) российские и иностранные юридические лица, а также иностранные организации, не обладающие статусом юридического лица;
- 2) российские и иностранные граждане;
- 3) лица без гражданства и лица, имеющие двойное гражданство;
- 4) иные лица, упомянутые в статьях 11, 16 ТК РФ.

Жалобу вправе подать лицо, которое полагает, что его права и законные интересы нарушены таможенным органом (должностным лицом) либо ему созданы препятствия к их реализации, например, истребованием не предусмотренных законом документов или несвоевременным принятием решения и т. п., либо на него возложена какая-либо обязанность, например, осуществить декларирование товара.

Согласно ст. 46 ТК право на обжалование может быть реализовано путем подачи жалобы в судебном порядке (в суд общей юрисдикции или в арбитражный суд) либо в вышестоящие таможенные органы.

В соответствии со ст. 254 ГПК гражданин или организация вправе оспорить в суде решение, действие (бездействие) таможенного органа или его должностных лиц. Заявление может быть подано гражданином либо организацией по месту нахождения таможенного органа (должностного лица), решение, действие (бездействие) которого обжалуется. Заявление с жалобой на решения, действия (бездействие) таможенного органа (должностного лица) рассматривается судом с учетом положений ст. 256 ГПК, согласно которым заявление рассматривается с участием самого лица, подавшего заявление, и с участием руководителя таможенного органа или должностного лица, действия (бездействие), решения которого обжалуются. При этом судебная практика исходит из того, что, установив факт реорганизации либо ликвидации таможенных органов, суд принимает меры по привлечению к участию в деле их правопреем-

ников, к компетенции которых относится восстановление нарушенных прав и свобод гражданина. Если должностное лицо, действия которого обжалуются, не работает в прежней должности, суд решает вопрос о привлечении к участию в деле соответствующего таможенного органа, к компетенции которого относится восстановление нарушенных прав и свобод гражданина. В случае удовлетворения заявления суд возлагает на руководителя этого таможенного органа обязанность восстановить нарушенные права и свободы заявителя<sup>4</sup>.

АПК также содержит правовые нормы, регулирующие порядок оспаривания в суде (в данном случае в арбитражном) решений, действий (бездействия) таможенного органа или его должностных лиц. Указанные нормы в основном содержатся в гл. 24 АПК «Рассмотрение дел об оспаривании ненормативных правовых актов, решений и действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц». При этом, в отличие от ГПК, АПК предусматривает, наряду с оспариванием решений, действий (бездействия) таможенного органа или его должностных лиц, рассмотрение дел об оспаривании ненормативных правовых актов указанных органов и должностных лиц. Между тем возможность оспаривания ненормативных правовых актов таможенных органов не предусмотрена в гл. 7 ТК, и ст. 46 Конституции РФ, в ч. 2 которой, в частности, указано: «Решения и действия (или бездействие) органов государственной власти, органов местного самоуправления, общественных объединений и должностных лиц могут быть обжалованы в суд».

В то же время, согласно ч. 2 ст. 45 и ч. 1 ст. 46 Конституции РФ, каждый вправе защищать свои права и свободы всеми способами, не запрещенными законом, каждому гарантируется судебная защита его прав и свобод. Конституционный суд РФ дает следующее разъяснение по данной проблеме: «... вытекающее из статьи 46 Конституции РФ право на обжалование в суд любого правового акта обеспечивается – по жалобам граждан на нарушение их прав и свобод нормативными и ненормативными актами федеральных органов государственной власти, кроме актов, проверка которых отнесена законодателем к исключительной компетенции Конституционного Суда РФ, – проверкой, осуществляемой на основании гражданского процессуального и арбитражного процессуального законодательства, а также статьи 3 Закона Российской Федерации «Об обжаловании в суд действий и решений, нарушающих права и свободы граждан»<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Гуев А. Н. Постатейный комментарий... М.: Дело, 2004. С. 3.

<sup>5</sup> Определение Конституционного Суда РФ от 04.12.2003 № 418-О по жалобе гражданина Егорова Андрея Дмитриевича на нарушение его конституционных прав положениями статей 137 и 138 Налогового кодекса Российской Федерации, ст. 22 АПК РФ 1995 г., статей 29 и 198 АПК РФ 2002 г. // ВКС. № 2. 2004; См. также: Определение Конституционного Суда РФ от 19.04.2007 № 286-О-О об отказе в принятии к рассмотрению жалобы закрытого акционерного общества «АР Картон» на нарушение конституционных прав и свобод отдельными положениями статей 29, 150 и 198 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации и статьи 45 Таможенного кодекса Российской Федерации // Информационная система «КОДЕКС» 5.2.0.20.

Таким образом, одной из категорий судебных дел, участниками которых выступают таможенные органы, являются дела об оспаривании их ненормативных правовых актов, решений и действий (бездействия). В законодательстве данные дела относятся к делам, возникающим из публичных правоотношений, и рассматриваются с учётом специальных правил отдельного, отличного от искового вида судопроизводства (гл. 25 ГПК и гл. 24 АПК), но в пределах единого гражданского (арбитражного) процесса. Одной из важнейших особенностей участия, в данном случае таможенных органов и их должностных лиц в данной категории дел, является то, что обязанность доказывания соответствия оспариваемого ненормативного правового акта закону или иному нормативному правовому акту, законности принятия оспариваемого решения, совершения оспариваемых действий (бездействия) возлагается на таможенный орган или лицо, которое приняло акт, решение или совершило действия (бездействие). Гражданин освобождается от обязанности доказывать незаконность обжалуемых действий (решений), но обязан доказать факт нарушения своих прав и свобод<sup>6</sup>.

Практически вся судебная практика по рассмотрению и разрешению дел с участием таможенных органов состоит именно из судебных дел об оспаривании их ненормативных правовых актов, решений и действий (бездействия), а также из дел, связанных с привлечением граждан и организаций к административной ответственности. Отметим, что наиболее болезненными для граждан, например, всегда являются вопросы по таможенному оформлению автомобиля, а для юридических лиц – изменение таможенной стоимости и доначисление в связи с этим таможенными органами таможенных платежей<sup>7</sup>.

Как правило, предъявление к таможенным органам исковых требований связано с реализацией ст. 365 ТК «Недопустимость причинения неправомерного вреда при проведении таможенного контроля», в ч. 2 которой предусмотрено: «Убытки, причиненные неправомерными решениями, действиями (бездействием) таможенных органов либо их должностных лиц при проведении таможенного контроля, подлежат возмещению в полном объеме, включая упущенную выгоду (неполученный доход)». Данная норма также подкреплена ст. 1069 ГК РФ. Необходимо отметить, что число таких дел крайне невелико, например дело по иску к Смоленской таможне, Государственному таможенному комитету (ГТК) РФ и Министерству финансов РФ о взыскании 294 000 рублей убытков в виде упущенной выгоды, причиненных неправомерными действиями таможни (Постановление ФАС Центрального округа

<sup>6</sup> См. п. 5 ст. 200 АПК РФ; ст. 6 Закона РФ от 27.04.1993 № 4866-1 «Об обжаловании в суд действий и решений, нарушающих права и свободы граждан» // СЗ РФ 1993. Вып. 8. Ст. 117.

<sup>7</sup> См. подробно: Чеботарев М. Владеть возможно – управлять нельзя // Юрист. 2006. № 33. С. 26; О некоторых вопросах практики рассмотрения споров, связанных с определением таможенной стоимости товаров: постановление Пленума Высшего арбитражного суда РФ от 26.07.2005. № 29 // Хозяйство и право. 2005. № 10. С. 66.

от 09. 12. 2002 по делу № А62-3009/01), дело по иску к таможенным органам о взыскании расходов по хранению имущества (Постановление президиума ВАС РФ от 12. 11. 2002 № 6975/02)<sup>8</sup>.

Анализируя практику участия таможенных органов в гражданском и арбитражном процессах по делам о возмещении убытков, необходимо учитывать, что таможенный орган выступает, прежде всего, как представитель государства, который наделен властными полномочиями, и своими действиями реализует волю государства. Предъявить соответствующий иск и представлять интересы государства в качестве ответчика таможенный орган вправе только в случаях, предусмотренных федеральными законами, причем целью такого участия является защита государственного интереса. В соответствии с ч. 1 ст. 125 ГК РФ от имени Российской Федерации и субъектов Российской Федерации могут своими действиями приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права и обязанности, выступать в суде как органы государственной власти в рамках их компетенции, установленной актами, определяющими статус этих органов. ФТС России согласно п. 5.9 постановления Правительства РФ от 26 июля 2006 г. № 459 «О Федеральной таможенной службе» осуществляет функции главного распорядителя и получателя средств федерального бюджета, предусмотренных на содержание Службы и реализацию возложенных на нее функций. «Каждое процессуальное правоотношение связано с предполагаемым спорным материальным правоотношением, именно оно составляет предмет судебной деятельности. Так, отношения между истцом и ответчиком по делам о взыскании убытков – это отношения между лицом, у которого возникли убытки, и субъектом, на которого законом возложена обязанность возместить причиненный вред. Обязанность возместить вред, причиненный незаконными актами государственных органов, возложена на государство, а не на непосредственного причинителя вреда (государственный орган или должностное лицо)»<sup>9</sup>.

В рассматриваемых случаях сторонами по делам о взыскании убытков, причиненных незаконными актами таможенных органов, являются истец – лицо, которому причинены убытки, и ответчик – государство в лице Федеральной таможенной службы РФ, уполномоченной выступать в суде в качестве ответчика от имени Российской Федерации (ст. 16 ГК РФ и п. 3 ст. 158 Бюджетного кодекса РФ).

Таким образом, таможенные органы, как и иные государственные органы, выполняя функции органа власти, выступают в гражданском и арбитражном процессах от имени государства, реализуя тем самым публичные интересы, а не от собственного имени как самостоятельного юридического лица.

<sup>8</sup> Рогожин Н. Иски к таможене тоже возможны // Юрист. 2003. № 23. С. 17.

<sup>9</sup> Легашова Е. С. Таможенные органы как субъект спорного правоотношения // Законодательство. 2006. № 9. С. 6.



В то же время «таможенные органы имеют самостоятельную гражданскую правоспособность, так как являются государственным учреждением, обладающим правом оперативного управления в отношении закрепленного за ним имущества. Так, в соответствии с нормативными правовыми актами, определяющими положение таможенных органов всех уровней системы, таможенные органы, обладающие статусом юридического лица, имеют право, в пределах своей компетенции и выделенных денежных средств, заключать с юридическими и физическими лицами договоры, связанные с собственной хозяйственной деятельностью и быть истцами и ответчиками в суде»<sup>10</sup>. Из этого следует, что таможенный орган может выступать в гражданских (арбитражных) процессуальных правоотношениях не только как лицо, обращающееся в суд за защитой интересов Российской Федерации, но и в качестве самостоятельной стороны спора, т. е. может быть в процессе истцом или ответчиком, если он является субъектом спорного материального правоотношения и обращается в суд за защитой своих прав или законных интересов. Такие интересы таможенного органа связаны с его деятельностью именно как юридического лица.

Так, выступая в гражданских правовых отношениях, таможенные органы не обладают властными полномочиями в отношении другой стороны и в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения этой стороной своих обязательств, например, по договору таможенные органы не могут самостоятельно применить силу государственного принуждения и вынуждены обращаться в суд для реализации способов защиты, предусмотренных Гражданским кодексом РФ, в том числе в ст. 12. В соответствии с п. 5.17, 5.18 постановления Правительства РФ от 26.07.2006 № 459 «О Федеральной таможенной службе» ФТС РФ проводит в установленном порядке конкурсы и заключает государственные контракты на размещение заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для нужд Службы, на проведение научно-исследовательских работ для государственных нужд в установленной сфере деятельности, а также осуществляет функции заказчика по строительству таможен, таможенных пунктов пропуска и других объектов, необходимых для развития таможенной инфраструктуры<sup>11</sup>.

Порядок заключения государственными органами контрактов для государственных нужд с 1 января 2006 г. установлен Федеральным законом от 21.07.2005 № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» и принятыми в соответствии с ним подзаконными актами. При заключении государственных контрактов таможенные органы вступают в гражданские правоотношения от имени Российской Федерации. Между тем в ч. 2 п. 14 ст. 55 данного документа законодатель допускает возможность заключения бюджетными

---

<sup>10</sup> Там же. С. 5.

<sup>11</sup> О Федеральной таможенной службе: постановление Правительства РФ от 26.07.2006. № 459 // СЗ РФ. 2006. № 32. Ст. 3569.

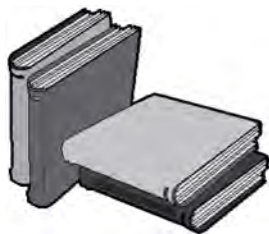
организациями хозяйственных договоров «для собственных нужд», не являющихся государственными контрактами для государственных нужд. При заключении таких договоров таможенный орган выступает в качестве самостоятельного субъекта хозяйственных правоотношений, приобретая товары и услуги, необходимые для его функционирования, а это означает, что таможенные органы могут выступать в гражданских процессуальных правоотношениях не только в качестве лиц, обращающихся в суд за защитой интересов Российской Федерации, но и в качестве самостоятельных сторон.

Таким образом, анализ действующего законодательства и практики участия таможенных органов в судебных процессах позволяет согласиться с мнением о существовании двух форм участия таможенных органов в делах, рассматриваемых в порядке гражданского (арбитражного) судопроизводства<sup>12</sup>:

1) таможенные органы, как самостоятельные субъекты гражданских правоотношений, могут быть в процессе истцом или ответчиком;

2) таможенный орган выступает как представитель государства, наделенный определенными полномочиями, и своими действиями реализует волю государств, защищает интересы государства.

Причем таможенные органы участвуют как в судебных процессах по делам, возникающим из административных и иных публичных правоотношений, так и в делах искового производства. В зависимости от конкретной формы участия таможенного органа в гражданских правоотношениях будет определяться его процессуальное положение.



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

---

Камышников, А.П. Незаконный оборот наркотиков : Энциклопедический словарь-справочник / Камышников А.П., А.Ю. Козловский, В.И. Лукашин, Н.Е. Симонов. – М. : РИО РТА, 2007. – 144 с.

Словарь содержит термины и специфические, в том числе жаргонные, выражения, имеющие отношения к наркотикам.

Для студентов вузов и слушателей Российской таможенной академии, а также для сотрудников правоохранительных подразделений таможенных органов.

---

<sup>12</sup> Легашова Е. С. Указ. соч. С. 7.

## **1. Каким нормативным актом предусмотрена административная ответственность за таможенные правонарушения?**

Все таможенные правонарушения, за которые предусмотрена административная ответственность, содержатся в гл. 16 Кодекса РФ об административных правонарушениях, ст. 16.1–16.23 (Административные правонарушения в области таможенного дела). До 01 января 2004 г. перечень административных правонарушений в области таможенного дела содержался непосредственно в Таможенном кодексе.

Вопросы квалификации правонарушений в области таможенного дела являются достаточно сложными, в связи с этим Пленум Верховного Суда РФ принял 24 октября 2006 г. постановление № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении особенной части Кодекса РФ об административных правонарушениях», в котором, в частности, дал разъяснения по применению гл. 16 Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Таможенные органы и суды общей юрисдикции руководствуются этими разъяснениями при рассмотрении дел о таможенных правонарушениях.

## **2. В каком порядке осуществляется привлечение к административной ответственности за таможенные правонарушения?**

Порядок привлечения к ответственности за любые административные

правонарушения, в том числе и за правонарушения в области таможенного дела, определен в Кодексе РФ об административных правонарушениях.

Для привлечения к административной ответственности необходимо сначала возбудить дело об административном правонарушении при наличии поводов, указанных в ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ. Возбуждение дела может быть произведено разными путями. В силу закона дело об административном правонарушении считается возбужденным с момента составления протокола осмотра места совершения административного правонарушения; составления первого протокола о применении мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении; составления протокола об административном правонарушении или вынесения прокурором постановления о возбуждении дела об административном правонарушении; вынесения определения о возбуждении дела об административном правонарушении при необходимости проведения административного расследования.

Поскольку дела об административных правонарушениях в области таможенного дела, как правило, являются достаточно сложными, они требуют проведения административного расследования. В связи с этим чаще всего должностные лица таможенных органов выносят определение о возбуждении дела об административном правонарушении. В определении о возбуждении дела об административном правонарушении ука-

зываются дата и место составления определения, должность, фамилия и инициалы лица, составившего определение, повод для возбуждения дела об административном правонарушении, данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, статья КоАП РФ либо закона субъекта Российской Федерации, предусматривающая административную ответственность за данное административное правонарушение. При вынесении определения о возбуждении дела об административном правонарушении физическому лицу или законному представителю юридического лица, в отношении которых оно вынесено, а также иным участникам производства по делу об административном правонарушении разъясняются их права и обязанности, предусмотренные настоящим Кодексом, о чем делается запись в определении. Копия определения о возбуждении дела об административном правонарушении в течение суток вручается под расписку либо высылается физическому лицу или законному представителю юридического лица, в отношении которых оно вынесено, а также потерпевшему. Административное расследование проводится по месту совершения или выявления административного правонарушения. Срок проведения административного расследования не может превышать один месяц с момента возбуждения дела об административном правонарушении. В исключительных случаях по делам о нарушении таможенных правил срок расследования может быть продлен вышестоящим должностным лицом на срок до шести месяцев.

В ходе расследования по делу об административном правонарушении могут истребоваться сведения и документы, проводиться оценки и экспертизы, взятие проб и образцов, опрашиваться свидетели, специалисты и иные лица, а также

могут применяться меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

С момента возбуждения дела об административном правонарушении лицо, в отношении которого ведется производство по делу, может пользоваться всеми правами, предоставленными ему Кодексом об административных правонарушениях, в том числе знакомиться со всеми материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства и отводы, пользоваться юридической помощью защитника, который допускается к участию в деле с момента его возбуждения.

По окончании административного расследования составляется протокол об административном правонарушении либо выносится постановление о прекращении дела об административном правонарушении. Составление протокола об административном правонарушении по делам о правонарушениях в области таможенного дела является обязательным. Фактически протокол об административном правонарушении является наиболее юридически значимым документом, составляемым по делу. Требования к содержанию и порядку составления протокола об административном правонарушении установлены в ст. 28.2 Кодекса об административных правонарушениях. В частности, в протоколе об административном правонарушении указываются дата и место его составления, должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол, сведения о лице, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, фамилии, имена, отчества, адреса места жительства свидетелей и потерпевших, если имеются свидетели и потерпевшие, место, время совершения и событие административного правонарушения, статья КоАП РФ или закона субъекта Российской

Федерации, предусматривающая административную ответственность за данное административное правонарушение, объяснение физического лица или законного представителя юридического лица, в отношении которых возбуждено дело, иные сведения, необходимые для разрешения дела. При составлении протокола об административном правонарушении физическому лицу или законному представителю юридического лица, в отношении которых возбуждено дело об административном правонарушении, а также иным участникам производства по делу разъясняются их права и обязанности, о чем делается запись в протоколе. Нарушения, допущенные должностным лицом при составлении протокола (например, отсутствие отметки об ознакомлении с правами и обязанностями лица, привлекаемого к административной ответственности, составление протокола в отсутствие этого лица, если оно не было надлежащим образом уведомлено о составлении протокола и т. п.), могут сами по себе являться основанием для отмены в дальнейшем постановления о привлечении к административной ответственности в связи с нарушением процессуальных норм.

### **3. Каким образом происходит рассмотрение дел об административных правонарушениях?**

Процедура рассмотрения дела об административном правонарушении зависит от того, рассматривается дело в суде общей юрисдикции, арбитражном суде или непосредственно в таможенном органе.

Порядок рассмотрения дела об административном правонарушении в таможенном органе предусмотрен в Кодексе РФ об административных правонарушениях (гл. 29). Этими же нормами регулируется рассмотрение дел об адми-

нистративных правонарушениях в суде общей юрисдикции, если в суд поступило соответствующее заявление от органа, проводившего административное расследование вместе с материалами дела. Если к административной ответственности в судебном порядке привлекается юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или физическое лицо, совершившее административное правонарушение при осуществлении предпринимательской или иной экономической деятельности, дело подведомственно арбитражному суду. Арбитражные суды при рассмотрении дел об административных правонарушениях руководствуются параграфом 1 гл. 25 Арбитражного процессуального кодекса РФ, при этом арбитражное производство также возбуждается на основании заявления органа или должностного лица, составившего протокол об административном правонарушении.

По результатам рассмотрения дела об административном правонарушении должностным лицом или органом выносится постановление, а арбитражным судом – решение. При этом постановление может быть либо о назначении административного наказания, либо о прекращении производства по делу об административном правонарушении. Арбитражным судом может быть принято решение о привлечении к административной ответственности или об отказе в удовлетворении требования административного органа о привлечении к административной ответственности.

И постановление, и решение арбитражного суда вступают в силу по истечении десяти дней с момента вынесения, а в случае подачи жалобы – с момента рассмотрения этой жалобы в соответствующем органе.

Ю.А. АВДЕЕВ

### **Проблемы национальной безопасности России в свете демографической и миграционной ситуации в ДВФО**

#### **Проблема**

Сокращение населения Дальневосточного федерального округа — одна из наиболее устойчивых тенденций последних десятилетий. На территории, составляющей две трети Китая или США, проживает населения меньше, чем в Москве. За 15 лет число жителей Дальнего Востока сократилось на 1,5 млн человек, что равно численности населения Хабаровского края. Дальний Восток покидают люди трудоспособного возраста, с образованием, классные специалисты. Это деформирует демографическую структуру — увеличивается доля стариков, сокращается число молодых. Население высокого социального и профессионального уровня замещается населением с низкими качественными параметрами образовательного уровня и квалификации. То есть наряду с абсолютным сокращением населения происходит ухудшение его качества, или, другими словами, наблюдается постепенная социальная деградация территории. Сохранение этих тенденций – не только реальная угроза национальной безопасности России, но и невозможность реализации федеральных и региональных программ, нацеленных на развитие Дальнего Востока, освоение природных богатств, создание новых рабочих мест.

#### **Подход субъектов федерации к решению проблемы**

Позиция субъектов федерации в решении этой проблемы складывается из представления о том, что в качестве источников роста трудовых ресурсов региона могут рассматриваться, во-первых, стимулирование рождаемости и фиксируемое статистикой увеличение числа родившихся за последние два-

три года. Во-вторых, ставка делается на русскоязычное население стран ближнего зарубежья и соотечественников, которые, как ожидается, позитивно реагируют на программу добровольного переселения. В-третьих, якобы за счет безработных можно будет заместить какую-то часть новых рабочих мест.

Многообразие мнений в вопросах источников восполнения трудовых ресурсов во многом способствует разобщенность в действиях органов государственной власти всех уровней. Отсутствие достоверной информации о наличии трудовых ресурсов, количественных и качественных показателях миграционных процессов на территориях муниципальных образований приводит к принятию неэффективных управленческих решений, идущих во вред экономическому развитию территории.

Государству в лице исполнительных и силовых структур сложно регулировать данный процесс в связи с ведомственной разобщенностью. В то же время в процессе поиска наиболее эффективных механизмов управления миграционными процессами потенциал и ресурсы местных сообществ, включая муниципальные образования и возможности некоммерческих общественных организаций (НКО), не используется.

Поддержка негосударственных специализированных организаций, которые занимаются оказанием гуманитарной, социальной и юридической помощи, а также предотвращают злоупотребление и противоправные действия в оказании помощи и услуг трудовым мигрантам, может стать первым этапом в налаживании эффективного миграционного регулирования в регионе, причем не за счет бюджетных средств, а путем привлечения ресурсов местных сообществ (МО).

Значительная часть услуг по трудовой миграции остается в сфере теневой экономики. Неурегулированность трудовых отношений между работодателями и трудовыми мигрантами, нарушение мигрантами российских законов, определяющих их пребывание и трудовую деятельность в России, являются результатом влияния недобросовестных посредников, культивирующих нелегальный рынок трудовой миграции. Их деятельность должна стать предметом пристального внимания со стороны как правоохранительных органов, так и местных сообществ, на территории которых они осуществляют свою деятельность.

На это требуются значительные ресурсы — время, люди и деньги, но у нас нет ни того, ни другого, ни третьего. Депрессивное экономическое состояние наших приграничных городов и поселков (Пограничный, Благовещенск, Полтавка, Краскино и др.) на фоне динамично развивающихся поселений Китая (Суйфэньхэ, Хэйхэ, Дунин, Хунчунь и др.) — яркая иллюстрация упущенного времени, убывающего и качественно ухудшающегося населения, слабой и некачественной транспортной инфраструктуры, деградирующих поселений. Картина усугубляется еще и разностью демографических потенциалов российского Дальнего Востока и стран Северо-Восточной Азии.



Одним из показателей является плотность населения, разнящаяся здесь в сотни раз, что создает дополнительное напряжение и угрозу национальной безопасности.

### **Масштабы задач и перспективы занятости в регионе**

Объемам инвестиций, которые предусматриваются Федеральной целевой программой развития Дальнего Востока и Забайкалья, подпрограммой развития Владивостока и Приморского края, должны соответствовать количество и качество трудовых ресурсов. Так, в Приморье трудоспособное население, занятое в экономике края, составляет около 980 тыс. человек. В отрасли строительства занято 30 тыс. человек, которые выполняют объем работ в 16 млрд рублей в год. Для подготовки к саммиту АТЭС 2012 г. предполагается освоить 148,5 млрд рублей, или 37 млрд рублей в год. Если все строительные мощности и кадровый потенциал отрасли будут заняты исключительно на возведении этих объектов, потребуется, как минимум, в 2,5 раза повысить производительность труда или же увеличить почти в 3 раза число занятых в отрасли. Но ведь остаются плановые объемы жилищного и дорожного строительства в крае, еще будут объекты, предусмотренные Федеральной целевой программой развития Дальнего Востока и Забайкалья. Таким образом, численность занятых в отрасли (даже с учетом роста производительности труда) должно возрасти до 100–120 тыс. человек. С учетом же сопутствующих и вспомогательных производств, а также в виду того, что возводимые объекты кто-то должен будет обслуживать, то, по самым скромным оценкам число занятых в экономике края должно возрасти на 170–210 тыс. человек.

### **Оценка источников дополнительной рабочей силы**

Задача увеличения числа занятых в крае под конкретные инвестиции осложняется еще и тем, что она не может быть отложена надолго. Поэтому повышение рождаемости и проблемы естественного воспроизводства, при всей важности их решения, в среднесрочной перспективе не могут рассматриваться в числе приоритетов. Приоритетными задачами здесь являются снижение смертности и профилактика заболеваемости.

Источниками, на которые делает ставку, например, администрация Приморского края, являются включение в трудовую деятельность безработных, мигрантов из стран СНГ и соотечественников из дальнего зарубежья.

В крае насчитывается до 40 тыс. официально зарегистрированных безработных. Места их проживания – сельская местность; в крупных городах (Владивосток, Находка, Уссурийск), там, где требуются рабочие руки, безработица не превышает одного процента. То есть, при вовлечении в производство безработных потребует решения еще и жилищная проблема. Даже если отвлечься от порождаемых территориальным перераспределением населения новых

проблем (например, деградации сельской местности и исчезновения населенных пунктов), то проблема дефицита рабочей силы решается лишь в малой степени. За счет внутренней безработицы, по самым оптимистическим оценкам, можно рассчитывать на 10–12 тыс. рабочих рук, в ряду которых квалифицированных специалистов найти будет непросто.

В связи с либерализацией миграционного законодательства на формирование рынка внешней трудовой миграции все больше влияния стали оказывать *трудовые мигранты из стран СНГ*. Впервые в текущем году в Приморье приток трудовых мигрантов из стран СНГ превысил количество мигрантов из Китая. Поток рабочих из соседних государств бывшего Советского Союза увеличился, по сравнению с 2007 г., в 12 раз. Число разрешений на трудоустройство, выданных гражданам стран СНГ в Приморье, резко возросло – их получили 17 тысяч трудовых мигрантов. Большинство гастарбайтеров из Средней Азии заняты в строительстве, в меньшей степени – в сельском хозяйстве и обрабатывающих отраслях экономики.

Несмотря на значительное увеличение выданных разрешений на работу, эта категория граждан в настоящее время является главным источником незаконной миграции (28,1 % от числа зарегистрированных граждан СНГ). Среди них преобладают неквалифицированные, недисциплинированные, с низким уровнем образования люди. В определенной степени это связано с тем, что на пути мигрантов, едущих на Дальний Восток, лежат Казахстан с динамично развивающейся экономикой и сибирские регионы, где основная масса специалистов из Средней Азии находит себе применение. Те же, кто там оказался невостребован, отправляются на Дальний Восток.

Подавляющее большинство иностранных граждан, прибывающих для работы в Россию, владеют лишь элементарными знаниями русского языка, не знают местных обычаев, правил поведения в обществе и российского законодательства. В трудоспособный возраст вошли граждане стран СНГ, которые выросли в условиях, коренным образом отличающихся от советских. Попадая в чуждое для них общество и не ориентируясь в нем, они становятся легкой добычей криминальных структур и, как правило, потенциальным источником административных правонарушений и уголовных преступлений.

С учетом того, что трудовые мигранты из стран СНГ в ближайшие годы будут существенным источником восполнения трудовых ресурсов в крае, требуется выполнение комплекса мер по повышению его качественной составляющей.

Необходимо создать эффективный механизм управления процессами трудовой миграции. Он должен включать в себя, с одной стороны, *систему социальной адаптации мигрантов*, прибывающих на территорию края в безвизовом порядке, с другой – построение рекрутинговой системы по привлечению иностранных специалистов требуемой квалификации, когда подбор

работников будет проводиться по заявкам российских предприятий и организаций с учетом требований, предъявляемых работодателями.

Подобную работу проводит сегодня Фонд «Новая Евразия» при активной поддержке Федеральной миграционной службы России. Известен опыт организации работ по проекту «Миграционные мосты» между субъектами Российской Федерации и странами СНГ. В таких же проектах могли бы участвовать и субъекты Дальневосточного федерального округа.

Следует сформировать действенные механизмы по заказу, отбору и «предпродажной» подготовке трудовых кадров: формировать систему социальной адаптации трудовых мигрантов – через специально созданные центры, с привлечением не только бюджетных средств, но и ресурсов местных сообществ. Реализация этих проектов может обеспечить выход на страны – экспортеры рабочей силы (в основном Кыргызстан и Таджикистан, но могут быть и другие республики – Армения, Казахстан и пр.). В этом плане наработаны контакты с различными некоммерческими организациями, представителями диаспор, которые обеспечивают мигрантов информацией о местах, в которые они направляются, с представителями министерств и ведомств в республиках. Имеется сеть партнерских организаций во всех этих странах, которые окажут необходимую поддержку в случае необходимости.

Вместе с тем «Программа содействия добровольному переселению соотечественников в регионы Дальнего Востока» на данном этапе мало ориентирована на заселение дальневосточных территорий, и поэтому ожидать, что она будет способствовать притоку населения в край, вряд ли основательно. Пока этот регион остается, по сравнению с другими регионами России, неконкурентоспособным по уровню социально-инфраструктурного обустройства: здесь более низкий уровень обеспеченности жильем, медицинским обслуживанием, относительно низкий уровень доходов населения, а главное – транспортные тарифы ведут к созданию здесь территориальной автаркии. Если спросить сегодняшних молодых дальневосточников в возрасте до 30 лет, кто из них и сколько раз бывал в Москве, то они быстрее вспомнят, сколько и когда они бывали в Китае или Корее, и только немногие успели к этому времени побывать в столице нашей Родины.

### **В чем заключен ресурс развития территории?**

*Внешние ресурсы.* Обеспечение трудовыми ресурсами для ускоренного развития дальневосточных территорий лежит в той области, которая сегодня рассматривается в качестве главных угроз и вызовов.

Приморский край и Владивосток обладают абсолютно уникальным свойством, которых нет у других регионов России. В ближайшее окружение субъекта Федерации с населением в 2 млн человек попадают страны с численностью до 300 млн человек (северо-восточные провинции Китая, Северная и Южная

Корея, Япония). В региональном плане мы только начинаем осознавать это как ресурс, но чтобы он работал, помимо осознания необходимы соответствующая инфраструктура и правовые основания, которые могли бы задавать импульс ускоренного развития этой территории.

С одной стороны, окружающее нас пространство является огромным рынком, где возрастающим спросом будут пользоваться продукты сельского хозяйства, питьевой воды, леса, энергетических ресурсов, эндемиков и морепродуктов. С другой – это же пространство является потенциальным источником инвестиционных ресурсов и новейших технологий. И здесь же есть источник свободной рабочей силы: северо-восточные провинции Китая и Северная Корея могут рассматриваться в качестве поставщика организованной и квалифицированной рабочей силы в области строительства, а Южная Корея и Япония обладают потенциалом управленческих и технических кадров. Динамика демографических процессов в этих странах такова, что рассчитывать на потенциал этих ресурсов мы можем в ближайшие 10–15 лет. Далее ситуация будет меняться: потребность в кадрах в Китае возрастет многократно, и рассчитывать на привлечение китайской рабочей силы будет сложно.

Для региона это принципиально важный ресурс, позволяющий преодолеть разрыв в уровнях развития инфраструктуры территории и сопредельных стран и значительно повысить ее капитализацию и конкурентоспособность. Угрозы и вызовы, порождаемые неуправляемой и не вписывающейся в планы развития территории китайской миграции, реальны, и на них следует реагировать должным образом.

Сопоставляя потоки внешней трудовой миграции из стран СНГ и дальнего зарубежья, следует отметить, что в настоящее время практически нет проблем в привлечении и использовании специалистов из КНР и КНДР. Наблюдается значительное снижение уровня незаконной миграции среди этой категории граждан (число административных нарушений по отношению к числу зарегистрированных составляет 5,9 %, среди граждан КНР – 3,5 %). Снижению уровня незаконной миграции среди граждан КНР способствует и отношение китайской стороны к качеству поставляемой в Россию рабочей силы. К примеру, правительство провинции Хэйлунцзян готово создать совместные центры по подготовке специалистов для работы на территории России (языковая, правовая, профессиональная подготовка соискателей рабочих мест) с размещением их как в России, так и в Китае.

Практика показывает, что спрос на специалистов из Китая не уменьшился, и это подтверждается тем, что в последнее время значительно увеличилось количество работодателей, желающих использовать специалистов из КНР (заявка на 2008 г. составила 26 660 специалистов). В то же время количество китайских специалистов на рынке внешней трудовой миграции неуклонно сокращается. В текущем году разрешений на работу гражданам КНР выдано почти в 3 раза меньше. Прежде всего это связано с неоправданным уменьше-

нием более чем в 2 раза квот на выдачу приглашений на въезд в Россию иностранных граждан из дальнего зарубежья для занятия трудовой деятельностью. К тому же следует отметить, что в связи со стремительным развитием экономики в самом Китае мы уже не можем рассчитывать на массовый приток специалистов из этой страны, так как сам Китай испытывает в них недостаток. Наше же пренебрежительное отношение к ним в скором времени сыграет с нами злую шутку.

На стартовом этапе развития экономики края без китайской составляющей в трудовых ресурсах нам не обойтись и, если эти потоки перевести в режим управляемых процессов с предварительной селекцией и отбором по профессиональным качествам и направлять их на решение наших задач, они могут стать мощным ресурсом, повышающим миграционную привлекательность данной территории.

Для Приморского края ресурсом развития является потенциал корейской диаспоры. По данным переписи населения 2002 г. на территории края зафиксировано 17,9 тыс. корейцев. За последнее десятилетие в край въехали от 9–12 тыс. человек. Более 200 тыс. корейцев в 1937–1938 гг. были депортированы в республики Средней Азии. Сегодня многие из них хотели бы вернуться, но им препятствует слабая заинтересованность федеральных и местных властей в их возвращении. Так, в региональной программе «Содействие добровольному переселению соотечественников в Приморский край» не нашлось места для предложений корейской диаспоры по возвращению на эту территорию потомков депортированных сограждан, а многие из тех, кто приехал сюда добровольно, до настоящего времени не получили гражданства. Потенциал корейцев-соотечественников, которые хотели бы вернуться в Приморский край, по приблизительным оценкам составляет от 70 до 120 тыс. человек. Часть из них – земледельцы, которым можно передать пустующие сельскохозяйственные земли; немало специалистов – строителей, силами которых можно обеспечить строящиеся объекты. Необходимо лишь включить эту категорию граждан в программу содействия добровольному переселению соотечественников в Российскую Федерацию, избавив ее от принципов «крепостничества».

Ресурсом развития территории может рассматриваться и потенциал потомков старообрядцев, которые, как и корейцы, готовы работать и на земле, и на строительных объектах. Численность тех, кто всерьез рассматривает возможность переехать в Приморье, составляет от 20 до 24 тыс. человек. Это, как правило, люди экономически независимые, способные самостоятельно решать многие бытовые вопросы, для них важно компактное проживание и наличие свободных земель, часть которых они хотели бы получить в пользование или собственность.

Добрая воля и искренняя заинтересованность местных властей может позволить уже в ближайшие годы восстановить утраченный за последние два

десятилетия демографический потенциал только благодаря использованию названных ресурсов: организованную рабочую силу северо-восточных провинций Китая и Северной Кореи – для ускоренного развития транспортной инфраструктуры и жилья; а русскоязычных корейцев и русских, разбросанных по свету, а также титульных народов стран СНГ – для заселения территории, восстановления и увеличения утраченной численности населения.

Не по количеству, а на качественном уровне можно рассматривать потенциал коренных жителей Приморья, уехавших в 90-е годы за рубеж, получивших там образование и опыт работы в крупных компаниях. Многие из них (от 5 до 7 тыс. человек) хотели бы сегодня вернуться на родину. Если край сможет приглашать (даже на конкурсной основе) до 100 таких специалистов в год, это может стать серьезным ресурсом развития территории.

*Внутренние ресурсы.* В ряду таких ресурсов рассматривается территориальное перераспределение населения края. Процесс концентрации населения идет по всей стране, стихийно, неуправляемо. В Приморье наблюдается нечто подобное. Правда, в отличие от столицы, здесь наблюдается «стягивание» людей не в краевом центре, а в Уссурийске и Артеме (немногие города с положительным миграционным сальдо). Вместе с тем, за последние 15 лет в крае исчезло около 100 населенных пунктов. По прогнозам, число населенных пунктов в крае до 2025 г. сократится еще на столько же.

Концентрация инвестиционных и трудовых ресурсов в перспективных точках развития создает такой импульс развития территории, который позволит в ближайшие годы сформировать устойчивый транспортный каркас территории. Схема каркаса задается тремя меридиональными автомобильными дорогами (Владивосток–Хабаровск, Находка–Хабаровск по центральному Сихотэ-Алиню через г. Арсеньев и трасса вдоль морского побережья с выходом на Хабаровский край в районе порта Ванино), а также тремя широтного направления (на юге от Хасана до Находки; срединная трасса – от Пограничного до Ольги через Хороль, Сибирцево и Арсеньев и на севере – от российско-китайской границы в районе Дальнереченска до выхода к морю в районе Тернея). Скоростные транспортные связи между точками развития позволят в дальнейшем рассчитывать на расселение людей вдоль этих транспортных коммуникаций, организацию различных видов производства и обслуживания, а также сбыта товаров.

Это может рассматриваться в качестве одного из инвестиционных проектов, в рамках которого решается сразу несколько задач, включая инвестиции в строительство современных транспортных магистралей и жилья вдоль них, которые, помимо решения социальных задач, позволяют более эффективно управлять инфляционной составляющей экономики.

Активизация этих ресурсов даст возможность в относительно короткие сроки обеспечить превышение предложения жилья над спросом. Это не только



становится привлекательным для мигрантов, но и стимулирует местных жителей к производительному труду, создает условия для демографического роста, обеспечивает определенную устойчивость семейных отношений, повышает спрос на товары длительного пользования и т. д.

### **Стратегия ускоренного развития территории**

Эта стратегия заключается в том, чтобы за счет привлечения на ограниченный срок рабочей силы из Китая и Северной Кореи создать избыточный фонд жилья, который позволил бы, с одной стороны, решить проблемы живущего здесь населения, а с другой – обеспечить задел для вновь прибывающих сюда. Наличие готового для проживания жилья может стать определяющим аргументом для мигрантов, решивших связать свою судьбу с Дальним Востоком.

Принципиально важно для миграционной привлекательности территории решить земельный вопрос. Возможность приобретения земли, лесного участка и т. д. также станет решающим фактором для определенной категории мигрантов. Но если жилье – необходимое и первейшее условие для организации нормальной жизнедеятельности семьи, то земля выступает в качестве средства труда и наиболее надежным аргументом в решении финансовых вопросов при организации производства.

### **Приоритетные проекты, обеспечивающие приток населения в регион**

Одним из приоритетных проектов, который потребует большого количества рабочих рук, является создание транспортного каркаса территории. Ежегодно на территории Приморского края осваивается более 3 млрд рублей, строятся новые и ремонтируется около 200 км уже существующих дорог. При таких темпах эта работа может растянуться на долгие десятилетия. Задача состоит в том, чтобы за ближайшие 10 лет запустить в эксплуатацию все основные магистрали транспортного каркаса. Для этого потребуется как минимум в 3 раза увеличить число занятых и значительно повысить уровень производительности благодаря оснащению современной дорожной техникой. Можно предполагать, что реализация этого проекта даёт прирост населения по краю до 30 тыс. человек исключая временный контингент иностранной рабочей силы, занятой в сфере дорожного строительства.

Ускоренное строительство жилья на территории края (за 10 лет необходимо построить до 5 млн кв. м) потребует вовлечь в жилищное строительство до 20 тыс. человек, что также приведёт к росту численности населения.

В сельскохозяйственном производстве Приморского края сегодня занято менее 100 тыс. человек, при этом половина сельскохозяйственных угодий практически не используется. Задача состоит в том, чтобы привлечь сюда земледельческих переселенцев, дав им возможность в течение определенного



срока наладить не только производство продукции сельского хозяйства, но и экспортные поставки на рынки стран Северо-Восточной Азии. Реализация этого проекта позволяет привлечь на приморские земли до 100 тыс. человек.

Подготовка к саммиту АТЭС 2012 г. во Владивостоке предполагает вовлечение в строительство, вспомогательные производства и последующее обслуживание объектов 60–70 тыс. человек. Часть из них – временные рабочие, но большинство – это люди, которые останутся здесь жить. Более того, 2012 г. – старт для начала исполнения Владивостоком функции международной площадки для осуществления коммуникаций России и европейских государств со странами АТР. А это значит, что большая часть возведённых к Саммиту объектов будет и дальше выполнять заложенные в них первоначально функции. Так, одним из определяющих экономику Приморского края видов деятельности может стать въездной туризм, а это предполагает вовлечение в сферу обслуживания большого числа жителей.

Принципиально важно реализовать проект, который уже функционирует в виде первичного набора инфраструктурных элементов, – это приграничный торгово-экономический комплекс Пограничный–Суйфэнхэ. В рамках данного проекта на относительно локализованной территории могут отрабатываться самые разные модели приграничного и трансграничного взаимодействия без ущерба для национальной безопасности. Размещаемый на этой территории российский бизнес имеет возможность повысить конкурентоспособность своего производства за счет использования китайской рабочей силы без обременения себя социальной инфраструктурой. Создаваемые здесь рабочие места дают определенный импульс для развития депрессивного поселка Пограничный, закрепляя тем самым на этой территории демобилизованных военнослужащих. Реализованный в полном объеме проект создания Приграничного торгово-экономического комплекса обеспечит рост численности населения в этом районе на 15–20 тыс. человек, что равносильно росту районного центра в 2–2,5 раза.

Создание в районе порта Восточный транспортно-логистического центра, доведение в бухту Козьмино нефтяной трубы и строительство нефтеперерабатывающего завода, расширение портовых терминалов и придание статуса Особой портовой зоны – все это сопряжено с возникновением нескольких тысяч новых рабочих мест, что может быть привлекательно для мигрантов.

Но, пожалуй, никакая отрасль не привлечет населения больше, чем развитие на этой территории туристско-рекреационной деятельности. Десять тысяч планируемых здесь гостиничных номеров потребует не меньшего числа обслуживающего персонала.

Таким образом, реализация только этих проектов потребует, по разным оценкам, уже в течение ближайших пяти лет дополнительно от 150 до 210 тыс. новых жителей края. При ориентации в этом случае на мигрантов из стран СНГ (преимущественно из стран Средней Азии) и собственных безработных эта за-

дача не имеет решения. Механизм квотирования привлекаемой иностранной рабочей силы, на основе которого сегодня осуществляется управление миграционными потоками, не позволяет существенно повлиять на эффективность и качество привлекаемой рабочей силы. Решение о проведении беспрецедентного международного мероприятия во Владивостоке и короткие сроки подготовки к нему являются хорошим поводом для того, чтобы взвешенно и последовательно внедрять новые механизмы управления миграционными потоками и тем самым открыть новую страницу в освоении российского Дальнего Востока.

### **Механизмы и инфраструктура управления миграционными потоками**

Существующий механизм квотирования иностранной рабочей силы оправдывает себя и выполняет функцию управления миграционными потоками в режиме текущих потребностей работодателей. Но этот механизм не в состоянии обеспечить решение таких прорывных задач, как возведения объектов к саммиту АТЭС, когда появляется потребность в привлечении единовременно огромного числа рабочих рук. Разработчики, как, впрочем, и лица, принимающие решения, вряд ли осознают глубину дефицита рабочих и инженерных кадров на территории Дальнего Востока. Как показывает опыт реализации сахалинских проектов, из местного населения сформировать требуемый кадровый потенциал вряд ли удастся.

Определенный опыт организации работ по привлечению и использованию иностранной рабочей силы имеется в северо-западных территориях России, Татарстане, Свердловской области и др., и в какой-то мере он может быть использован в Дальневосточном регионе. Но необходимо учесть, что решается задача масштабного привлечения иностранной рабочей силы под точно сформулированные цели и задачи приоритетных проектов, у каждого из которых обозначены временные рубежи.

Задачу такого масштаба может успешно решать *Центр социальной адаптации мигрантов*, который предлагает механизм заказа, отбора, тестирования необходимых рабочих кадров по заявке работодателей. Здесь возможно участие фонда «Новая Евразия», обеспечивающего гуманитарную составляющую – информационно-консультационную, правовую, психологическую и иную помощь. Когда у работодателя есть возможность выбора и есть из чего выбирать, он делает это, и тогда формируется категория безработных. Когда же выбор невелик, безработица становится своеобразной разновидностью социальной поддержки населения. Здесь фактор стоимости рабочей силы как товара не срабатывает.

Изменить ситуацию можно в том случае, если работодатель по предварительному заказу или на рынке будет иметь возможность покупать необходимый ему товар (рабочую силу) в требуемом количестве и определенного качества.

Работа по «предпродажной подготовке» этого специфического товара может осуществляться в специальных миграционных центрах, где иностранная рабочая сила, помимо всех прочих процедур и формальностей, будет проходить еще и цикл адаптации к работе в неведомой для него социально-культурной среде. В таких центрах могут размещаться представители Федеральной миграционной службы, медико-санитарного контроля, профессионального отбора, языковой практики, правовой защиты и др., когда в одном месте можно было бы осуществлять весь цикл подготовки будущего работника и предъявления его работодателю. Такая «продажа» может быть организована и на конкурсной основе, когда на рабочую силу претендуют несколько работодателей.

Работа может быть успешной и эффективной при наличии соответствующей инфраструктуры и хорошо организованной работы. Пока в качестве базы для решения подобной задачи можно рассматривать Приграничный торгово-экономический комплекс. Более того, в этой точке есть возможность создания на китайской территории выносных пунктов «организованного набора» по договоренности с местными и провинциальными властями. Других вариантов пока ни в одном из субъектов ДФВО нет. Но, так или иначе, работу по внедрению более эффективных механизмов управления иностранной рабочей силой необходимо начинать, не откладывая ни на один день.

Комплекс может рассматриваться как пилотный проект-«площадка» по упорядочиванию работы с китайским потоком. Работа с выходцами из стран СНГ заключается в следующем: в крае сформирована инициативная группа из местных организаций, которая предлагает отработку практического механизма по формированию «упорядоченного набора» рабочей силы под заказ работодателей и осуществления значимых для территории проектов. Такая «площадка», предлагая комплексную гуманитарную, социальную и юридическую помощь, могла бы выполнять функции центра социальной адаптации трудовых мигрантов.

**Включение Дальнего Востока России в процесс международной экономической интеграции тесно и объективно связан со странами Северо-Восточной Азии. Это обусловлено рядом причин, среди которых наиболее существенны: экономико-географическая близость к масштабным рынкам СВА, обладание значительным природно-ресурсным потенциалом и оснащённость развитой транспортной инфраструктурой.**

Г.Н. РОМАНОВА

### **Транспортные коммуникации Дальнего Востока России в системе международных региональных связей**

Возможные варианты расширения сотрудничества Дальнего Востока со странами СВА основаны на использовании как традиционных форм внешнеэкономических связей (внешняя торговля, привлечение иностранных инвестиций, приграничное сотрудничество), так и на совместной реализации инфраструктурных и интеграционных проектов. Это позволит создать в перспективе стабильную основу для внутрирегиональной интеграции в Северо-Восточной Азии. С учетом этих перспектив формируется федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России на 2011–2020 годы».

Одним из приоритетов в программе развития транспорта РФ обозначено использование транзитного потенциала России, что «должно стать не только приоритетом развития транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста экономики. Увеличение объема транзитных перевозок к 2010 г. на 25–50 % (в сравнении с 2004 г.) может принести РФ дополнительно около \$ 6 млрд».

В условиях глобализации и развития интеграционных процессов, встраивания ряда стран и регионов в мировую транспортную систему идет интенсивное формирование международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающих ускоренное продвижение крупных товароматериальных потоков между странами и континентами.

РОМАНОВА Галина Николаевна — кандидат исторических наук (Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, г. Владивосток).

На Дальнем Востоке, являющем собой ворота России в АТР, начинается евроазиатский транспортный маршрут, основу которого составляют Транссиб и автомагистраль Москва–Владивосток с ответвлениями на Казахстан. Внутренние водные пути по р. Амур и морские порты Владивосток, Восточный, Посет, Зарубино, Находка, Ванино, Холмск обеспечивают перевалку внешне-торговых и транзитных грузов.

Система МТК на территории Дальнего Востока и Забайкалья включает евроазиатский коридор «Транссиб», Северный морской путь, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В состав транспортных коридоров входят железнодорожные, автомобильные и водные маршруты.

В соответствии с Концепцией развития транспорта РФ до 2010 г. территория Приморского края является отправной точкой трех международных транспортных коридоров.

1. Трансконтинентальный евроазиатский транспортный коридор объединяет Транскорейскую железнодорожную магистраль с Транссибом по схеме Республика Корея–КНДР–Россия–Европа.

*Транспортный коридор «Транссиб».* Основное направление: Берлин (Германия)–Варшава (Польша)–Минск (Белоруссия)–Москва–Екатеринбург–Владивосток/Находка.

2. Трансконтинентальный азиатско-американский транспортный коридор «Восток–Запад» связывает северо-восточные провинции Китая и западное побережье США по схемам «Приморье-1» и «Приморье-2». Направление *Транспортного коридора «Приморье-1»:* Харбин–Суйфэньхэ–Гродеково–Владивосток/Восточный/Находка–порты АТР. Направление *Транспортного коридора «Приморье-2»:* Хуньчунь–Краскино–Посет/Зарубино–порты АТР. Грузы также могут направляться в порты Японии, Республики Корея и других стран АТР. Эти транспортные коридоры являются перспективными, но разработка их находится по существу на начальной стадии.

3. Международный евроазиатский транспортный коридор «Северный морской путь» (северо-восточные провинции Китая–«Приморье-1» и «Приморье-2»–Северная Европа)<sup>1</sup>.

Международные транспортные коридоры Приморья хотя и имеют региональное значение, но все же играют большую роль в становлении и развитии торговых связей между КНР и Японией, а также США. МТК регионального значения пролегают через железнодорожный пограничный переход Суйфэньхэ–Гродеково и автомобильный пограничный переход Суйфэньхэ–Пограничный в морские порты Владивосток, Находка и Восточный. В эту же группу входят МТК через пограничный автомобильный переход Хуньчунь–Краскино

<sup>1</sup> Дальний Восток России: экономическое обозрение. Изд. 2-е, перераб. и доп. / ИЭИ ДВО РАН; под ред. П.А. Минакира. Хабаровск, 1995. С. 58.

в порты Зарубино и Посьет и железнодорожный переход Хуньчунь–Махалино (Камышевая).

Перевозки экспортно-импортных грузов северо-восточных китайских провинций Хэйлунцзян и Цзилинь по МТК через порты Владивосток, Находка, Восточный, Зарубино, Посьет и Раджин по времени, стоимости и качеству сервиса могут успешно конкурировать с перевозками этих же грузов по МТК, проходящему через порт Далянь. При этом следует учитывать протяженность и время перевозки грузов по следующим МТК: Харбин–Чанчунь–Далянь–Ниигата (Япония); Харбин–Суйфэньхэ–Гродеково–Восточный–Ниигата; Чанчунь–Далянь–Ниигата; Чанчунь–Хуньчунь–Зарубино–Ниигата; Чанчунь–Тумэнь–Раджин–Ниигата.

Хорошие перспективы для КНР может иметь будущий проект по освоению международного транзита контейнеров с грузами между штатами западного побережья США и северо-восточными провинциями КНР через российские дальневосточные морские порты с использованием железнодорожного пограничного перехода Суйфэньхэ–Гродеково и нового перехода Дуннин–Гродеково<sup>2</sup>.

Линия по транзиту контейнеров порт Акита (Япония)–порт Посьет (Россия)–г. Хуньчунь (КНР) была открыта 18 августа 1999 г. в конце 2000 г. в эту линию включен еще один промежуточный порт захода – Пусан (Республика Корея), что позволило переключить часть контейнеров с линии порт Пусан–порт Раджин (КНДР)–г. Хуньчунь. 29 апреля 2000 г. открыта транзитная пассажирская линия порт Сокчо (Республика Корея)–порт Зарубино (Россия)–г. Хуньчунь (КНР). На этой линии работает паром корейской судоходной компании «Донгчун Ферри» вместимостью 500 пассажиров и 120 контейнеров, обеспечивающий три отхода в неделю из каждого порта. Услугами данной линии пользуются граждане Китая, Японии и России.

С января 2001 г. начались опытные перевозки транзитных контейнеров между портом Сиэтл (США) и г. Харбин (КНР) через порт Владивосток по новой линии ДВМП Владивосток–Шанхай–Гонконг–Лонг-Бич–Сиэтл–Владивосток с регулярным отходом судна раз в неделю из каждого порта<sup>3</sup>.

Проект создания единого транспортного коридора «Восток–Запад», выполняющего роль «контейнерного моста» с грузопотоками между северо-западным побережьем США и северными провинциями Китая, может стать весьма перспективным, так как он ориентирован на активное использование инфраструктуры морских портов российского Дальнего Востока, что дает экономию времени и сокращение финансовых издержек. Чтобы не перевозить грузы через всю территорию Китая на юг, северо-восточные провинции

<sup>2</sup> Хмель В.Л., Леонтьев Р.Г. Транспортные коридоры Приморья в системе международных связей СВА и АТР // Азиатско-Тихоокеанский регион в глобальной политике, экономике и культуре XXI века. Хабаровск, 2002, т. 2. С. 219–220, 223–224.

<sup>3</sup> Романова Г.Н. Экономические связи региона // Северо-Восточный Китай на рубеже XX–XXI вв.: Науч.-спр. изд. Владивосток, 2005. С. 113.

намерены использовать российские дальневосточные порты Владивосток, Зарубино, Восточный, которые при значительной пропускной способности работают пока не на полную мощность. К традиционным транспортным путям (Транссиб и Харбинская железные дороги, бывшая КВЖД) могут быть подключены новые: БАМ, железнодорожные пути Далянь–Хэйхэ, Благовещенск–Белогорск. Реализация проекта МТК «Восток–Запад», соединяющего западное побережье США с северо-восточными провинциями КНР, существенно сократит сроки доставки и стоимость перевозки грузов: экономия на транспортировке одного 20-футового контейнера через порты Приморья и далее по железной дороге в КНР вместо доставки его через китайский порт Далянь составит до 1000 долларов, а по времени – 4–5 суток.

В настоящее время перевозки контейнеров с грузами между американскими и китайскими территориями осуществляются по маршруту порт Такома (США)–порт Кобэ (Япония)–порт Далянь (КНР)–Харбин (КНР). Общая протяженность этого маршрута составляет 6065 миль, в том числе железнодорожного участка – 563 мили и морского – 6403 мили. Функционирование нового МТК «Восток–Запад» предусматривает перевозку контейнеров по маршруту порт Такома (США)–порт Восточный (порт Владивосток–Гродеково (РФ)–Суйфэньхэ (КНР)–Харбин (КНР), который на 1746 мили короче используемого сейчас коридора, причем железнодорожный участок короче на 43 мили, а морской – на 1690 миль<sup>4</sup>.

Существует несколько вариантов реализации проекта *воссоздания Транскорейской железнодорожной магистрали и соединения ее с Транссибом*. Принципиальное различие между ними заключается в определении точки выхода объединенной корейской магистрали на Транссибирскую железную дорогу. Это может произойти либо в районе ст. Хасан Приморского края, либо в районе ст. Забайкальск Читинской области. Реализация первого варианта (при условии усиления пограничного транспортного перехода Хасан–Туманган и модернизации подъездных путей на участке Барановская–Хасан) привлечет дополнительные корейские и китайские грузы на железные дороги и в порты Приморья. При реализации второго варианта практически исключаются из транзитного потока нового международного коридора восточное «плечо» Транссиба и тихоокеанские порты Дальнего Востока.

Республика Корея имеет свой вариант прохождения Транскорейской магистрали – «западный», согласно которому магистраль из Сеула пройдет не по восточному побережью до перехода Туманган–Хасан и далее на Транссиб, а вдоль западного побережья полуострова и далее по китайским дорогам выйдет на Транссиб. Причем здесь будет большой выбор маршрутов: и на Северо-Восточный Китай, и через Монголию, а также через Центральную Азию.

<sup>4</sup> Александрова М.В. Китай и Россия: особенности экономического взаимодействия в период реформ. М., 2003. С. 100; Хмель В.Л., Леонтьев Р.Г. Транспортные коридоры Приморья... С. 223–224.



В 2000 г. была достигнута договоренность о воссоединении железнодорожных систем двух Корей и создании единого железнодорожного транспортно-коридора с Корейского полуострова в Европу с использованием Транссиба. Работа по проекту создания Транскорейской магистрали с выходом на Транссиб проводилась в рамках трехсторонних встреч экспертов РФ, Республики Корея и КНДР, однако в 2004 г. этот процесс прервался. Для создания единой железнодорожной трассы с юга Корейского полуострова до Транссибирской магистрали необходимо около 5–7 лет<sup>5</sup>.

Если говорить о Дальнем Востоке, то доля транспортных услуг в ВВП региона составляет не менее 25 %. Значительная доля экспорта транспортных услуг обеспечивается в основном за счет морского транспорта, который имеет непосредственный выход на мировой фрахтовый рынок, а также за счет морских портов и развивающихся международных транзитных коридоров. Транспортную специализацию региона определяют выгодные условия: транзитное положение на потенциальных маршрутах по МТК; близость к развивающимся рынкам АТР, в частности Китая, который входит в число крупнейших мировых экспортеров, соседство с потребителями ресурсной базы Дальнего Востока.

Удельный вес перевозок через порты Тихоокеанского региона в объеме всей страны за последние 7 лет сократился на треть. В подавляющем большинстве это экспорт. Импортные и каботажные грузы представлены в меньшей степени, практически отсутствует транзит. Одна из главных проблем заключается в отсутствии свободных транспортных мощностей, прежде всего возможностей морских портов. Тем не менее отечественные и зарубежные эксперты склоняются к мнению, что потенциал портов Приморья достаточен для переработки в год от 120 до 300 млн тонн, т. е. рост может составить от 2 до 6 раз.

Грузообороты портов сопредельных стран АТР на порядок выше грузооборота портов российского Дальнего Востока. Ожидается, что грузооборот китайских портов в ближайшие пять лет увеличится еще на 25 % и достигнет 5 млрд тонн. Наиболее быстро развиваются порты Китая: Шанхай, Нинбо, Гуанчжоу, Тяньцзинь, Циндао и Далянь. В 2006 г. грузооборот только одного Шанхайского порта составил 500 млн тонн<sup>6</sup>. Сейчас Китай занимает первое место в мире по грузообороту и объему контейнерных перевозок через порты, 10 китайских портов включены в список портов мира, грузооборот каждого из которых превышает 100 млн тонн. 90 % внешнеторгового оборота КНР приходится на компании морских перевозок<sup>7</sup>.

Из дальневосточных портов лидирующее положение в 2006 г. занимал Восточный с суммарным грузооборотом в 20,5 млн тонн. Его доля в грузообороте дальневосточных портов составляет 47 %. Второе место принадлежит

<sup>5</sup> Клименко О. Терминальная лихорадка // Дальневост. капитал. 2007. № 6. С. 26–28.

<sup>6</sup> Клименко О., Макарова О. Генеральный недогруз // Дальневост. капитал. 2007. № 3. С. 10–18.

<sup>7</sup> Китайская Народная Республика в 2006 г.: политика, экономика, культура. Ежегодник / РАН. Ин-т ДВ. М., 2007. С. 137.

ОАО «Находкинский морской торговый порт» – 6,9 млн тонн с долей 16 %, далее следуют ОАО «Порт Ванино» – 6,4 млн тонн (14 %), ОАО «Владивостокский морской торговый порт» – 4 млн тонн (9 %), ОАО «Порт Посыет» – 1,4 млн тонн (3 %), ОАО «Владивостокский морской рыбный порт» – 1,2 млн тонн (3 %) и ОАО «Находкинский рыбный порт» – 1,1 млн тонн (2 %).

Морской торговый порт Посыет специализируется на переработке лесных, генеральных и навалочных грузов, пропускная способность 1,5 млн т/год. Морской порт Зарубино специализируется на переработке генеральных и скоропортящихся грузов, пропускная способность 0,7 млн т/год. Зарубино рассматривается как центр транзитных перевозок, обеспечивающий прямую связь Северо-Востока КНР и Японского моря благодаря созданию новых транспортных путей на страны АТР. Проект поддержан правительствами России и Японии. Возможности бухты Троица позволяют создать современный порт с глубинами 15–16 м. Потенциал порта – 10–15 млн т/год.

Определенные надежды связываются и с развитием транспортно-логистических комплексов. В Приморье есть достойные проекты развития транспортно-логистической инфраструктуры. Это логистический центр в Восточном порту, железнодорожные пограничные переходы в Хасанском районе, транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2». Этот статус скорее всего получит порт Владивосток, после чего будут предоставлены существенные налоговые преференции и таможенные льготы. Уже сейчас во Владивостокском морском торговом порту начали работу по созданию транспортно-логистического комплекса «Южный приморский терминал»<sup>8</sup>.

Приморский и Хабаровский края, Амурская и Еврейская АО как приграничные территории наиболее тесные транспортные связи имеют с КНР. Около 98 % железнодорожных грузовых перевозок ДВФО приходится на станцию Гродеково, т. е. на китайское направление. Оно же обеспечивает и 62 % автомобильных перевозок региона (через АПП Пограничный и Полтавка в Приморье). Для перевозки грузов задействованы морские порты Приморского и Хабаровского краев<sup>9</sup>.

27 января 1994 г. в Пекине было подписано межправительственное соглашение о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе.

Сначала предполагалось открыть 21 пункт пропуска. В 1998 г. к соглашению были приняты дополнения об установлении двух новых пунктов пропуска (Махалино–Хуньчунь и Покровка–Логухэ), в результате чего общее количество ПП было доведено до 23. Ключевыми и важнейшими для межгосударственных отношений оставались три: железнодорожный Забайкальск–Маньчжурия (Маньчжоули) на стыке Читинской области и автономного района Внутренняя Монголия (через него проходит около 60 % всего грузопотока между Россией и КНР); железнодорожный и автомобильный пункты Пограничный–

<sup>8</sup> Клименко О., Макарова О. Генеральный недогруз ... С. 10–18; Дальний Восток России: эконом. обозрение... С. 58.

<sup>9</sup> Дробышева И. Танцы с «драконом» // Дальневост. капитал. 2006. № 6. С. 22.

Суйфэньхэ на границе между Приморским краем и пров. Хэйлунцзян. Через эти пункты шел основной грузовой и пассажирский поток по линии как межгосударственных, так и региональных связей.

В конце 90-х годов на восточном участке российско-китайской границы на регулярной основе функционировали 19 переходов (7 в Приморском крае, 2 в Хабаровском крае, 3 в ЕВА, 3 в Амурской, 4 в Читинской области). Часть переходов использовалась только для перевалки грузов, часть – для пропуска граждан. Основной поток грузов, особенно экспортных, шел железнодорожным путем. Через железнодорожный переход Забайкальск–Маньчжурия проходило до 75 % грузов из КНР и до 50 % грузов, направлявшихся из России в Китай, без учета транзита. В 2003 г. экспортные перевозки по этому переходу составили 9,2 млн тонн<sup>10</sup>.

Наиболее удобным и самым массовым в приграничных международных связях остается автомобильный транспорт. Автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с Соглашением о международном автомобильном сообщении (1992 г.). В 1998 г. был подписан Документ о порядке автомобильных пассажирских и грузовых перевозок между Россией и Китаем. Большинство из действующих на российско-китайской границе контрольно-пропускных пунктов (КПП) открыто для движения автотранспортных средств, а речные пункты в зимний период функционируют как автомобильные. Проектируемая пропускная способность автомобильных КПП – от 400 до 2000 машин в сутки<sup>11</sup>.

Основными пунктами пропуска являются: в *Читинской области* Маньчжурия–Забайкальск, Эрка–Абагайтуй, Хэйшаньтоу–Староцурухайтуйский и Шивэй–Олочи; в *Амурской области* Мохэ–Джилинда, Хума–Ушаково, Хэйхэ–Благовещенск, Суньу–Константиновка и Сюнькэ–Поярково; в *Еврейской автономной области* Цзяинь–Пашково, Лобэй–Амурзет и Тунцзян–Нижнеленинское, через которые осуществляются грузовые и пассажирские перевозки: зимой – автотранспортом по ледовой дороге, летом – речным транспортом, в т. ч. паромами (через Нижнеленинский и Амурзет), открыто прямое автомобильное сообщение Биробиджан–Хэган и Биробиджан – Цзямусы; в *Хабаровском крае* – Фуюань–Хабаровск и Жаохэ–Покровка; в *Приморском крае* – Хулинь–Марково, Мишань–Турий Рог, Суйфэньхэ–Пограничный, Дуннин–Полтавка и Хуньчунь–Краскино<sup>12</sup>.

Автопереход Пограничный–Суйфэньхэ открылся 4 ноября 1999 г. в последние годы непрерывно растут объемы автомобильных перевозок, чему в большой степени способствует увеличение с 3 до 20 контрольно-пропускных пунктов и автопереходов на российско-китайской границе. В январе 2000 г.

<sup>10</sup> Ларин В.Л. В тени проснувшегося дракона: Российско-китайские отношения на рубеже XX–XXI веков. Владивосток, 2006. С. 369.

<sup>11</sup> Романова Г.Н. Экономические связи региона... С. 115.

<sup>12</sup> Петров А.И. Транспорт // Северо-Восточный Китай на рубеже XX–XXI вв.: науч. спр. изд. Владивосток, 2005. С. 76; Дробышева И. Танцы с «драконом»... С. 22.

официально было дано согласие на увеличение транзитного перехода, по которому круглый год перевозят товары из п. Усу уезда Фуюань провинции Хэйлунцзян до п. Казакевичево Хабаровского края. Теперь длина этого перехода равна 1,5 км. В будущем планируется открытие новой автодорожной ветки Цзиси–Мишань–Камень–Рыбалов–Уссурийск, Яньцзи–Уссурийск и др. Непрерывный рост объемов автомобильных перевозок между Россией и Китаем обусловливается расширением торгово-экономических связей между приграничными районами<sup>14</sup>.

В настоящее время прорабатываются вопросы транзитных перевозок китайских грузов в порты на Дальнем Востоке России. В Китае планируется открыть автомагистрали класса «экспресс-вэй» из Даляня в Хэйхэ, из Маньчжурии в Суйфэньхэ и из Муданьцзяна в Хуньчунь, что напрямую связывает многие города Северо-Восточного Китая с российскими погранпереходами Благовещенск, Забайкальск, Гродеково и Краскино. В перспективе эта сеть должна распространиться на российскую территорию – от Забайкальска через Читу до Улан-Удэ, от Гродеково до Владивостока, от Хуньчуна до порта Зарубино на берегу Японского моря и от Благовещенска до Белогорска. В результате на российско-китайской границе должны появиться четыре автоперехода мощностью 3–6 млн тонн в год каждый, должна быть введена трасса Чита–Белогорск–Хабаровск и реконструирована трасса Хабаровск–Владивосток<sup>14</sup>.

Устойчивая связь западных регионов России с Дальним Востоком имеет важное стратегическое и оборонное значение. В 2006 г. государство выделило 7 млрд рублей на завершение строительства автомобильной дороги Чита–Хабаровск (с выходом на Ванино). Объемы финансирования дорожного хозяйства остаются невысокими: в развитых странах выделяемые на дороги средства составляют 3–4 % ВВП, а в России этот показатель находится на уровне 1–1,5 %<sup>15</sup>.

С мая 2000 г. по договоренности российской и китайской сторон было решено пересечение границы только рейсовыми автобусами. В Приморском крае открылись регулярные автобусные маршруты Муданьцзян–Уссурийск, Пограничный–Суйфэньхэ, Полтавка–Дуннин, Славянка–Хуньчунь. С 1 декабря 2002 г. приграничная Маньчжурия связалась автобусными маршрутами с Читой, Забайкальском и Борзей в Читинской области<sup>16</sup>.

Расширение внешнеэкономических связей России подразумевает открытие внутренних водных путей для иностранных судов. Пока нельзя назвать

<sup>13</sup> Романова Г.Н. Экономические связи региона ... С. 115.

<sup>14</sup> Александрова М.В. Китай и Россия: особенности регионального экономического взаимодействия... С. 102; Островский А.В. Особенности проблемы институционального сотрудничества между РФ и КНР // Взаимодействие России и Китая в глобальном и региональном контексте: политические, экономические и социокультурные измерения. Владивосток, 2008. С. 146; Он же. Торгово-экономическое сотрудничество России и Китая в рамках интеграционных процессов в АТР // Российско-китайские отношения. Состояние, перспективы. М., 2005. С. 304.

<sup>15</sup> Дробышева И. Логика перевозок // Дальневост. капитал. 2006. № 10. С. 43.

<sup>16</sup> Ларин В.Л. В тени проснувшегося дракона... С. 370.

успешной деятельностью по интеграции приамурских речных портов в международную транспортную сеть. Так, в 2000–2005 гг. сокращалось количество пунктов пропуска с использованием водных путей, что остановило траншпортировку экспортно-импортных грузов российских грузовладельцев через речные порты ОАО «Амур-порт» (г. Комсомольск-на-Амуре), ЗАО «Торговый порт Покровка» (с. им. Тельмана, ЕАО).

Одна из точек роста развития порта Покровка – это обслуживание межрегиональных, экспортно-импортных, транзитных российских и иностранных грузоперевозок. Производственные мощности позволяют порту выступать в роли универсального транспортного узла, связанного с речным, железнодорожным и автомобильным транспортом, и, кроме того, участвовать в формировании транспортных коридоров.

Судоходные компании из Хэйлунцзяна рассматривают возможность развития направления Харбин–речные порты Амура–порт Пусан. По прогнозным оценкам, потребности в перевозках здесь составляют до 250 тыс. транзитных контейнеров, до 500 тыс. тонн зерновых грузов, до 400 тыс. тонн угля. Амурский транзит очень привлекает Китай: ежегодно на внутренних водных путях работает на перевозке леса 40 китайских несамоходных барж грузоподъемностью по 1 тыс. тонн. Возможно увеличение количества барж до 56. Со стороны пров. Хэйлунцзян есть очень интересные предложения о перевозке риса, сои, кукурузы транзитом через Амур в южные провинции Китая, Японию и Австралию.

ЗАО «Торговый порт Покровка» (ЕАО) – один из крупнейших портов на Амуре. Близость к Хабаровску, а также наличие развитой сети автомобильных и железнодорожных коммуникаций делают его удобным для перевозки разнообразных грузов как в пределах Амурского бассейна, так и в порты Охотского моря, КНР, Японии и Южной Кореи. В середине 90-х годов порт перегружал до 140 тыс. тонн экспортных грузов в северные провинции Китая. Основной акцент при развитии транспортной инфраструктуры речных портов в Хабаровском крае был направлен на создание конкурентных преимуществ и условий для размещения заказов на региональные и транзитные перевозки экспортно-импортных грузов именно для краевых предприятий. В порту Хабаровск принимаются суда под иностранным флагом, а Хабаровская таможня обеспечивает пропуск экспортно-импортных грузов до 100 тыс. тонн за навигацию.

Вопрос открытия российских внутренних водных путей для иностранных судов обсуждается уже давно, но на Дальнем Востоке есть своя специфика. Согласно правительственным соглашениям между КНР и Россией уже не первый год внутренние водные пути открыты для китайских судов. Заинтересованность Китая и Японии в перевозке контейнеров морем через речные порты Амура и дальше в Западную Европу может увеличить грузооборот речных портов.

В Москве уже разрабатывается концепция реформирования системы управления внутренними водными путями, готовятся изменения и дополнения в Кодекс внутреннего водного транспорта. Одно из предлагаемых нововведений – разграничение внутренних водных путей РФ с учетом «федерального и регионального» значения. И Амур, например, как пограничная река должен получить федеральный статус и, соответственно, финансовую поддержку.

В 2005 г. к организации прямых перевозок из КНР в Магаданскую область привлечена китайская судоходная компания. Для развития прибрежной инфраструктуры рассматривается вопрос о приобретении транспортными компаниями собственных судов для организации работы с китайскими партнерами.

Современная транспортная инфраструктура России при ее огромных расстояниях немыслима без воздушного транспорта. В 90-е годы происходит рост количества авиалиний, рейсов и, соответственно, объемов перевозимых грузов и численности пассажиров. В 1996 г. между шестью китайскими городами и семью городами России существовало 14 авиалиний, три российские и три китайские авиакомпании еженедельно совершали 33 регулярных рейса и еще больше чартерных (до 200 в месяц). Однако из-за высокой стоимости авиационных транспортировок доля воздушного транспорта в российско-китайских перевозках была незначительной.

В 1999 г. в г. Суйфэньхэ началось строительство международного аэропорта на неправительственные средства. Первая очередь строительства завершилась в 2001 г. После завершения второй очереди аэропорт будет способен принимать гражданские самолеты типа «Ту-154». Общие капиталовложения в его строительство составят 136 млн юаней (около 17 млн долл.). С весны 2002 г. самолеты «Ту-154» компании «ВладАвиа» дважды в неделю с аэродрома Кневичи стали летать в Муданьцзян, второй по величине город провинции Хэйлунцзян. Кроме того, сначала на чартерной основе самолеты «ВладАвиа» летали в Чанчунь, Далянь<sup>17</sup>, затем выполнялись регулярные рейсы.

В планы модернизации Дальнего Востока России включена реконструкция важнейших аэропортов: Владивосток, Хабаровск, Якутск, Южно-Сахалинск, Благовещенск. Хабаровск внесен в список 12 аэропортов, на базе которых создадут международные пассажирские узловые аэропорты (хабы). Одна из причин, по которой Хабаровск выбран в качестве базового транспортного узла, – наличие взлетно-посадочных полос протяженностью 3,5 и 4,5 км, которые могут принимать любые типы пассажирских и грузовых судов. У аэропорта есть потенциал для развития перевозок в главные международные аэропорты региона – Пекин, Токио, Осаку, Шанхай и др. Предполагается, что Хабаровск станет крупным транзитным и пассажирским центром на Дальнем Востоке. В перспективе через Хабаровский аэропорт могут осуществляться и междуна-

<sup>17</sup> Романова Г.Н. Экономические связи региона... С. 109, 114.



родные перевозки. По расчетам специалистов, транзитные рейсы из Европы в страны АТР через аэропорт г. Сеул (Южная Корея) обходятся дороже и занимают больше времени, чем через Хабаровск<sup>18</sup>.

Из Хабаровска выполняются рейсы в Харбин, Далянь и Гуанчжоу. В 2005 г. авиакомпания «Якутия» открыла регулярный рейс Якутск–Харбин. Авиакомпания планирует эксплуатацию авиалиний, связывающих российские города с китайскими мегаполисами: Иркутск–Пекин, Южно-Сахалинск–Далянь, Абакан–Далянь. В марте 2006 г. прошли переговоры с представителями китайских авиакомпаний по вопросу открытия авиалиний Янцзы–Владивосток, Чанчунь–Владивосток.

В целях создания единой автомобильной и железнодорожной системы, соединяющей Европу с Азией, а также трансконтинентальных транспортных коридоров с использованием уже существующих и намечаемых к строительству транспортных коммуникаций Россия участвует в создании Трансазиатской железной дороги и Азиатской шоссейной дороги.



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

История таможенного дела и таможенной политики России: справ. пособие / сост.: Н.А. Беляева, В.Г. Балковая; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. – Владивосток : ВФ РТА, 2008. – 108 с.

Справочное пособие составлено на основе дореволюционных и современных справочных изданий, в том числе размещенных в Интернете, а также монографической и учебной литературы. Содержит словарь важнейших терминов, схемы по истории таможенной службы Российского государства на различных этапах его существования, хронологию важнейших событий в развитии таможенного дела России.

Адресовано студентам Российской таможенной академии и вузов УМО по специальности 080115 «Таможенное дело», а также всем интересующимся отечественной историей и историей таможенного дела и таможенной политики России.

<sup>18</sup> Дробышева И. Транспортный ключ к «экономическому раю» // Дальневост. капитал. 2007. № 9. С. 64.



П.Я. БАКЛАНОВ, М.Т. РОМАНОВ

## **Программа развития дорожной сети Приморского края до 2025 г.**

Развитие дорожной сети – важнейшее звено в предварительном инфраструктурном обустройстве территории Приморского края в целях ее дальнейшего хозяйственного освоения и заселения. Учитывая геополитическую, экономическую и демографическую ситуацию в сопредельных странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), в ближайшей перспективе наиболее актуальной проблемой для Приморского края становится ускоренное транспортное освоение территории. Дорожное строительство должно стать первой и наиболее важной мерой по обеспечению эффективного экономического развития, хозяйственного освоения и заселения края.

В основу Программы развития дорожной сети положена концепция взаимосвязанного формирования сети магистральных дорог, многоуровневой системы населенных мест и укрупненной сетки административно-территориальных единиц края с учетом его геополитического и экономико-географического положения. Идея заключается в том, что сеть магистральных дорог должна обеспечивать территориальное развитие хозяйства и населения в сложившихся условиях с учетом, прежде всего, геополитического и экономико-географического положения края в АТР, а также природно-ресурсных свойств территорий. При этом все укрупненные административно-территориальные единицы должны быть «нанизаны» на сеть магистральных дорог – сети магистральных дорог и административно-территориальных единиц должны формироваться «в связке».

Целью данной Программы является транспортно-инфраструктурное обеспечение последующего ускоренного и территориально диверсифицированного экономического и демографического развития Приморского края с учетом фактора АТР. Это диктуется как экономической целесообразностью, так и геополитической необходимостью.

---

БАКЛАНОВ Пётр Яковлевич — доктор географических наук, академик РАН, директор Тихоокеанского института географии ДВО РАН (г. Владивосток).

РОМАНОВ Матвей Тихонович — доктор географических наук, зав. лабораторией территориально-хозяйственных структур Тихоокеанского института географии ДВО РАН (г. Владивосток).

В этих условиях наиболее оправданным направлением дальнейшего развития сети магистральных дорог будет являться направление, обеспечивающее более активный выход края к морю и сопредельным странам, – на освоение приморских и приграничных районов, освоение морских ресурсов, более активное внешнеэкономическое, культурное и научно-техническое сотрудничество со странами АТР через морские акватории и сухопутные таможенные переходы. Поэтому хозяйственное развитие, заселение целесообразно обеспечивать на территориях, наиболее благоприятных для этих целей. К таковым относятся приморские и приграничные территории.

Проблемы развития приморских территорий края в контексте долгосрочных интересов России в Азиатско-Тихоокеанском регионе требуют разработки системы неотложных мер по опережающему транспортному строительству здесь и созданию сети крупных портовых городов как полюсов роста для всех прибрежных районов. В настоящее время в прибрежной зоне имеется лишь два крупных города – Владивосток и Находка. Они и определяют высокий уровень хозяйственной освоенности и заселенности прилегающих территорий. Остальная часть 1500-километровой прибрежной зоны остается малоосвоенной.

Развитие трасс освоения в сложившихся условиях должно осуществляться с учетом «азиатско-тихоокеанского», прежде всего «китайского» и «тихоокеанского» факторов. А трассы освоения формируют, как показывает отечественный опыт вовлечения в хозяйственный оборот районов «пионерного освоения», в первую очередь железнодорожно-портовые и автодорожные сети. Поэтому во всех случаях оправдано строительство скоростных автомагистралей параллельно с железными дорогами.

Задачи опережающего развития транспортных сетей в целях ускоренного наращивания собственного экономического и демографического потенциалов края и укрепления геостратегического положения России в АТР должны решаться на данном этапе с учетом следующих требований:

1. Обеспечить дополнительные магистральные «выходы» к Тихоокеанскому океану, прежде всего к япономорскому региону (строительство автомагистралей, железнодорожно-портовых комплексов, портовой инфраструктуры, портовых населенных пунктов у выхода новых железнодорожных магистралей к морю).

2. Обеспечить дополнительные транспортные переходы через российско-китайскую границу (создание современной инфраструктуры в зоне транспортных, таможенных переходов, строительство участков дорог, соединяющих российские и китайские транспортные артерии).

3. Создать опорную сеть населенных мест с соответствующими производствами во внутренних районах региона и в транспортных узлах «контактной зоны» (вблизи границ и на морском побережье).

4. Увеличить экономическую плотность российской территории до уровня, сопоставимого с сопредельными странами – Китаем, Кореей (Северной и Южной), Японией. При этом хозяйственная направленность транспортного освоения должна обеспечивать выполнение краем, с одной стороны, геостратегических функций, с другой – специфичных для данной территории производственно-экономических функций в рамках международного и внутреннего (межрайонного) разделения труда.

Поэтому новыми трассами освоения уникального геостратегического пространства, по нашему мнению, должны быть контактные зоны и зоны новых магистральных железных и автодорог.

Наряду с транспортным строительством для оптимизации территориальной структуры хозяйства и населения, ускоренного наращивания экономического и демографического потенциалов необходимо создать в крае опорную сеть населенных мест. Она должна стать своеобразным каркасом всей системы расселения края в перспективе. Следовательно, дорожное строительство и формирование нового каркаса сети населенных мест необходимо осуществлять в «связке». К этим мерам целесообразно приурочить и корректировку административно-территориального устройства края.

В результате реализации рекомендуемых транспортных проектов и опорной сети населенных мест будет создана линейно-узловая форма дальнейшего освоения территории, максимально отвечающая задачам наращивания собственного экономического и демографического потенциалов, оптимизации территориальной структуры хозяйства и населения и оперативного укрепления геополитического положения России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Кроме того, реализация этих проектов будет являться дополнительной мерой обеспечения доступа России на внешние, в данном случае – тихоокеанские, рынки на долгосрочную перспективу, что в конечном итоге также работает на наращивание экономического и демографического потенциалов края, укрепление внешнеэкономического и геополитического положения России в этом стратегически важном регионе мира.

В.Г. МОРОЗОВ

## Неопределенность и риск в таможенном деле

Согласно мнению Ф. Найта, всякая неопределенность обусловлена изменением<sup>1</sup>. Иными словами, изменение представляет собой источник проблемы, оказывающий воздействие на целенаправленное поведение. Причиной такой проблемы является различие состояний между будущим и прошлым, тогда как возможность ее решения зависит как от времени решения (оно должно быть предельно малым для допустимой «фиксации» будущего и прошлого), так и от степени сходства между тем и другим в данный промежуток времени. Допустим, что субъект  $S_0$  поставил задачу достичь цель  $C_0$  (рис. 1). Составил план действий, представляющий собой вектор  $S_0C_0$  и рассчитанный на определенный период времени. Очевидно, что дальнейшие события могут развиваться по следующим сценариям: 1)  $S_0$  и  $C_0$  остаются на прежних местах – в таком случае отсутствует какая-либо неопределенность, что обусловлено отсутствием изменений; 2)  $S_0$  остается на прежнем месте,  $C_0$  перемещается в точку  $C_1$  – в этом случае субъекту для достижения цели предстоит определить местонахождение последней; 3)  $S_0$  перемещается в точку  $S_1$ , а цель либо остается на прежнем месте ( $C_0$ ), либо перемещается в  $C_1$  – в таком случае субъекту следует определить свое положение в пространстве относительно

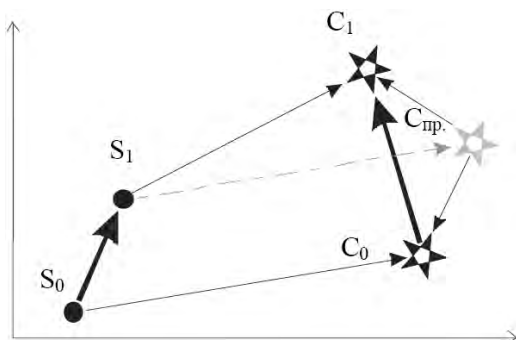


Рис. 1. Модель субъекта и цели, к которой он стремится

<sup>1</sup> Найт Ф.Х. Риск, неопределенность и прибыль: Пер. с англ. М.: Дело, 2003. С. 297.

цели, скорректировав направление вектора планирования в сторону последней, иначе дальнейшая работа приведет в точку  $C_{пр}$ .

Оказавшись в подобной ситуации, мы сталкиваемся с проблемой, связанной с определением на текущий момент местонахождения субъекта и цели и, как следствие, с изменением плана достижения намеченной цели. Данная статья посвящена решению указанной проблемы в свете взаимоотношений таможенного органа и участника внешнеэкономической деятельности (ВЭД), в частности таможенного оформления и таможенного контроля импортных товаров, перемещаемых через таможенную границу в транспортных средствах (контейнерах).

Предположим, что между двумя субъектами  $S_1$  и  $S_2$  (таможенной и участником ВЭД) в определенный момент времени появился интерес в плодах деятельности друг друга. Преследуя свои интересы, субъекты определили для себя общую цель (рис. 2).

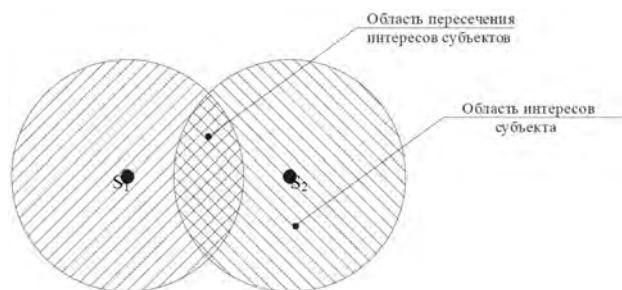


Рис. 2. Модель взаимоотношения двух объектов

Для качественного описания субъектов введем следующие параметры: масса субъекта, его потенциал и «площадь» области интересов, которая напрямую зависит от массы субъекта. Следует отметить, что применительно к таможенному органу область интересов последнего ограничена действующим таможенным законодательством. Пространство пересечения областей интересов представляет собой область целей. Определив общую цель, субъекты строят планы достижения последней. Необходимо заметить, что применительно к данной модели к обозначенной цели перемещается не сам субъект, а его потенциал и в случае обоюдного достижения цели происходит высвобождение энергии, которая выражается результатами их целенаправленной совместной деятельности.

На примере рис. 3 исследуем свойства области пересечения интересов. Точки пересечения областей интересов образуют полюса интересов  $P_1$  и  $P_2$ . Применительно к таможенному делу  $P_1$  соответствует запретительным пошлинам,  $P_2$  – беспошлинному перемещению товара через таможенную границу. Точка  $O$  означает цель, достижение которой в одинаковой мере устраивает обе стороны, иными словами, это точка справедливого соглашения. При ее отсутствии возникают точки  $A_1$  и  $A_2$  – цели, преследуемые субъектами  $S_1$  и  $S_2$  соответственно.

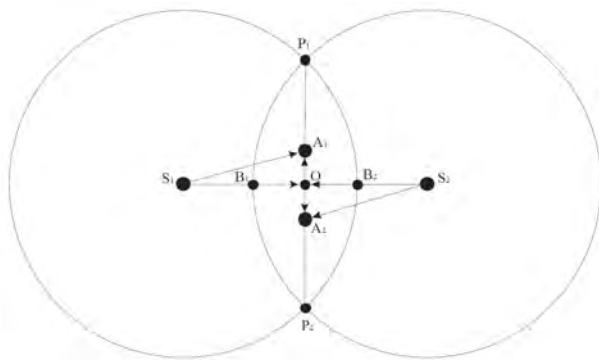


Рис. 3. Модель взаимоотношений двух субъектов с обозначением преследуемых ими целей

Отрезок  $A_1A_2$  представляет собой конфликт интересов, и в случае его разрешения, интересы участников отношения устремляются к точке на данном отрезке.  $S_1A_1$  означает планирование,  $S_1B_1$  – организационные издержки. Отрезки  $B_1O$ ,  $B_2O$ ,  $OA_1$ ,  $OA_2$  несут определенные смысловые нагрузки, в частности  $B_1O$  – постоянные издержки таможенного органа и одновременно размер таможенных платежей,  $OA_1$  – переменные издержки таможенного органа, сумма денежных средств, поступившая в казну в результате принятия санкций в отношении недобросовестного участника ВЭД в случае выявления его противоправных действий, направленных на уклонение от уплаты таможенных платежей, следовательно, сумма убытков, понесенная этим лицом.

В результате воздействия субъектами друг на друга следует изменение их положения, что обуславливает смещение цели (либо целей). На рис. 4 показано перемещение  $S_2$  относительно  $S_1$  таким образом, что вектор планирования  $S_1A_1$  смещается в направлении к точке  $A_2$ , что приводит к дезориентации  $S_1$ .

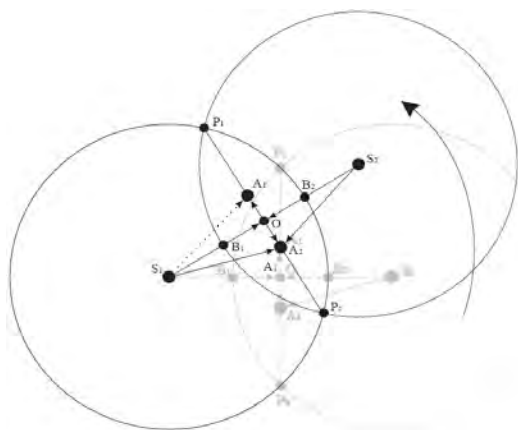


Рис. 4. Модель смещения цели  $S_1$

В этой связи особый интерес представляет ось  $P_1P_2$  (рис. 5), являющаяся по своей сути многомерной «шкалой риска». По оси  $OP_1$  откладываются значения текущих затрат первого субъекта ( $З_1$ ) и, как результат использования имеющихся ресурсов, поступление денежных средств  $S_1$  – приход ( $Pr_1$ ) и, соответственно, убытки  $S_2$  – расход ( $Pc_2$ ).

По оси  $OP_2$  – текущие затраты  $S_2$  и, следовательно, размер полученной прибыли  $S_2$  – приход ( $Pr_2$ ) и возможный ущерб  $S_1$  ( $BV_2$ ). Причем последнее определяем как единичную гипотезу из множества, представленного отрезком  $OP_2$ . Используя данную шкалу имеем возможность на основании выдвинутой гипотезы соотнести затраты на проведение таможенного контроля и значение предполагаемого ущерба. Стрелками обо-

значены направления движения потенциалов субъектов, соответствующие их интересам с сопутствующими этим движениям затратами.

С учетом того, что таможенный орган ( $S_1$ ) вступает в отношения с множеством участников ВЭД и возможности  $S_1$  строго ограничены, перед нами ставится задача максимально эффективного использования имеющихся ресурсов, т. е. достижения поставленных целей с минимальными затратами.

Обратимся к примеру: таможене предстоит произвести таможенное оформление импортного товара, помещенного в  $n$  количество транспортных средств. Определим начальные условия:

- 1)  $Z_1 + Z_2 + \dots + Z_n = Z_{\text{общ.}} = \text{const}$  – общие затраты лимитированы;
- 2)  $Z_n \leq BV_n$  – предполагается, что затраты на таможенное оформление товара, находящегося в транспортном средстве, не должны превышать сумму возможного ущерба, обусловленного недобором платежей.

Задача заключается в минимизации ущерба, причиняемого участниками ВЭД путем уклонения от уплаты таможенных платежей по причине умышленного либо неумышленного недостоверного декларирования перемещаемого товара. Решить ее можно путем отбора данных о товаре, перемещаемом через таможенную границу, используя инструменты теории нейронных сетей, опираясь на однородные признаки для дальнейшего образования классов с «проблемным» товаром.

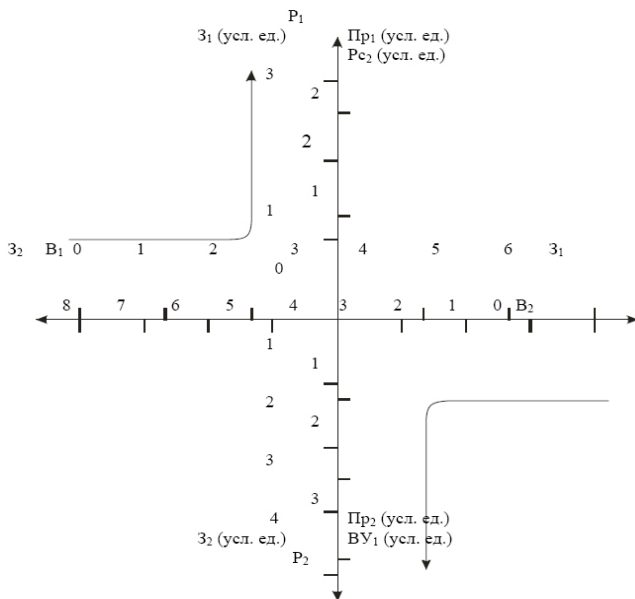


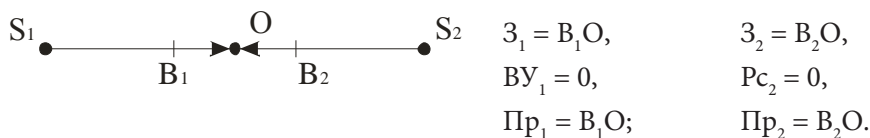
Рис. 5. Шкала риска



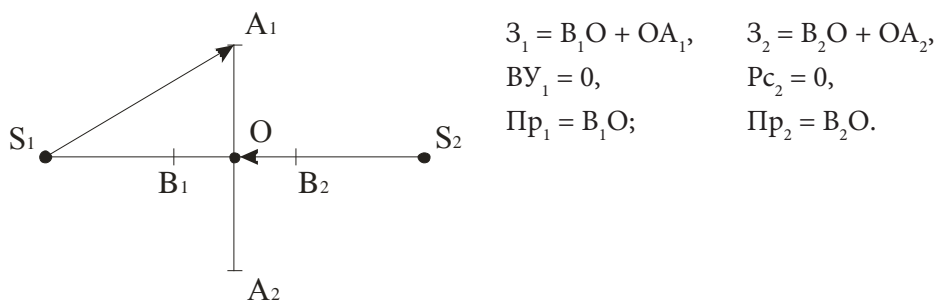
На основании полученных сведений выдвигаются гипотезы применительно к каждому перемещаемому через таможенную границу транспортному средству, после чего в целях эффективного проведения таможенного контроля отобранных партий товаров, используя методы нечеткой логики, оперируя значениями затрат и возможным ущербом, распределяются объемы контроля.

Рассмотрим возможные исходы проведения таможенного контроля при следующих условиях, которые в дальнейшем понадобятся при создании экспертной системы для составления прогнозов:

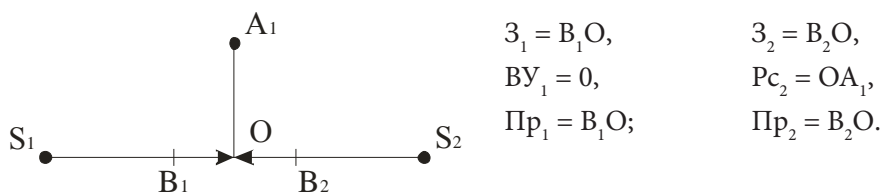
1. Участник ВЭД достоверно заявляет, таможенный орган не проверяет:



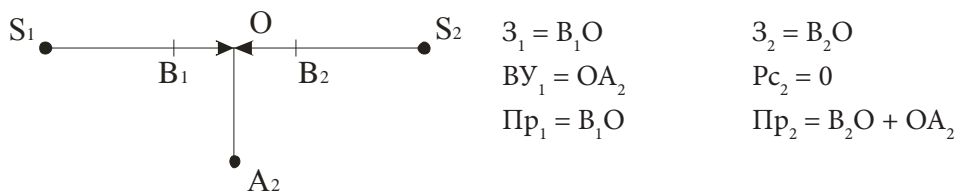
2. Участник ВЭД достоверно заявляет, таможенный орган проверяет:



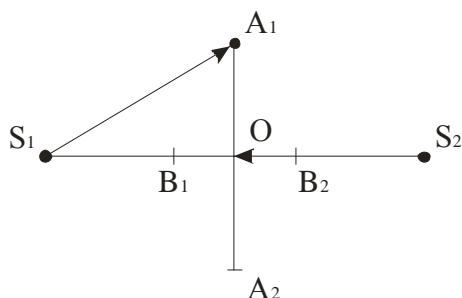
3. Участник ВЭД неумышленно недостоверно заявляет, таможенный орган не проверяет, следовательно, участник ВЭД несет убытки:



либо наносится ущерб государству:

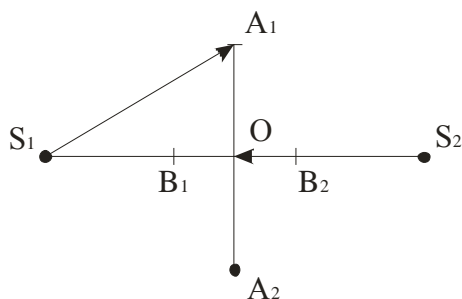


4. Участник ВЭД неумышленно недостоверно заявляет, таможенный орган проверяет, но не находит и, как следствие, участник ВЭД несет убытки:



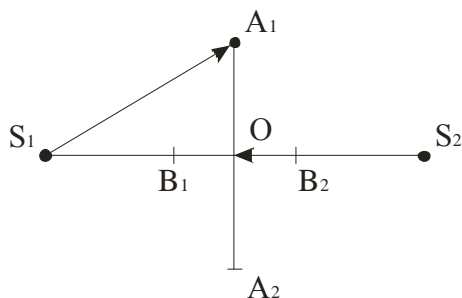
$$\begin{aligned} Z_1 &= B_1O + OA_1, & Z_2 &= B_2O + OA_2, \\ YU_1 &= 0, & PC_2 &= OA_1, \\ Пр_1 &= B_1O; & Пр_2 &= B_2O. \end{aligned}$$

либо наносится ущерб государству:



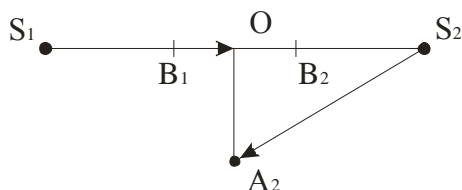
$$\begin{aligned} Z_1 &= B_1O + OA_1, & Z_2 &= B_2O + OA_2, \\ YU_1 &= OA_2, & PC_2 &= 0, \\ Пр_1 &= B_1O; & Пр_2 &= B_2O + OA_2. \end{aligned}$$

5. Участник ВЭД неумышленно недостоверно заявляет, таможенный орган проверяет и находит:



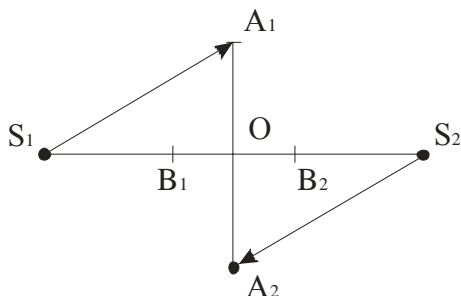
$$\begin{aligned} Z_1 &= B_1O + OA_1, & Z_2 &= B_2O + OA_2, \\ YU_1 &= 0, & PC_2 &= OA_1, \\ Пр_1 &= B_1O + OA_1; & Пр_2 &= B_2O. \end{aligned}$$

6. Участник ВЭД умышленно недостоверно заявляет, таможенный орган не проверяет:



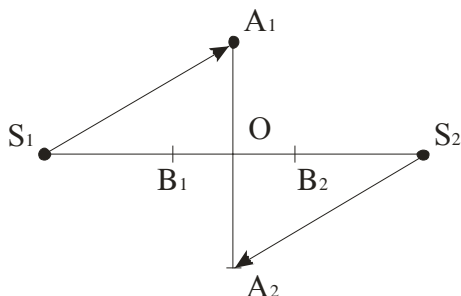
$$\begin{aligned} Z_1 &= B_1O, & Z_2 &= B_2O, \\ YU_1 &= OA_2, & PC_2 &= 0, \\ Пр_1 &= B_1O; & Пр_2 &= B_2O + OA_2. \end{aligned}$$

7. Участник ВЭД умышленно недостоверно заявляет, таможенный орган проверяет, но не находит:



$$\begin{aligned} Z_1 &= B_1O + OA_1, & Z_2 &= B_2O + OA_2, \\ BY_1 &= OA_2, & P_{c_2} &= 0, \\ Пр_1 &= B_1O; & Пр_2 &= B_2O + OA_2. \end{aligned}$$

8. Участник ВЭД умышленно недостоверно заявляет, таможенный орган проверяет и находит:



$$\begin{aligned} Z_1 &= B_1O + OA_1, & Z_2 &= B_2O + OA_2, \\ BY_1 &= 0, & P_{c_2} &= OA_1, \\ Пр_1 &= B_1O + OA_1; & Пр_2 &= B_2O. \end{aligned}$$

Несомненно, задача таможенных органов заключается в исключении ущерба либо его минимизации. Таким образом, особый интерес представляют случаи умышленного недостоверного декларирования перемещаемого товара, т. е. 6-й, 7-й и 8-й сценарии. В целях определения оптимальной степени таможенного контроля товара, размещенного в транспортном средстве, необходимо применительно для него рассчитать вероятность каждого из приведенных выше исходов, чтобы принять необходимые меры по предотвращению неблагоприятных последствий для таможенного органа. Из этих соображений для наиболее вероятного исхода (исходов) рассчитывается степень таможенного контроля. В дальнейшем нам потребуются следующие критерии: вероятность выявления недостоверного декларирования (либо его полного отсутствия, т. е. контрабанды)  $P_{ВНД}$  при заданном значении затрат на осуществление таможенного контроля  $Z = OA_1$  и сумма прогнозируемого ущерба при соответствующей вероятности нанесения ущерба:  $P_{НУ} = 1 - P_{НВД}$ . Следует отметить, что значение затрат ( $Z$ ) должно быть меньше либо равно необходимым и достаточным затратам для стопроцентного выявления факта недостоверного декларирования (при его наличии)  $Z_n$ . Значение  $P_{ВНД}$  вычисляется посредством применения S-функции.

При условии  $3 > \frac{3_n}{2}$  имеем  $P_{ВНД} = 1 - 2 * \left( \frac{3 - 3_n}{3_n} \right)^2$ . Отсюда, учитывая, что  $P_{НУ} = 1 - P_{ВНД}$ , получаем следующую модель:  $3 = 3_n * \left( \sqrt{\frac{P_{НУ}}{2}} + 1 \right)$ . Так как  $3_{общ} = 3_1 + 3_2 + \dots + 3_n$  (где  $n$  – количество транспортных средств, подлежащих таможенному контролю), то

$$3_{общ} = 3_{n_1} * \left( \sqrt{\frac{P_{НУ_1}}{2}} + 1 \right) + 3_{n_2} * \left( \sqrt{\frac{P_{НУ_2}}{2}} + 1 \right) + \dots + 3_{n_n} * \left( \sqrt{\frac{P_{НУ_n}}{2}} + 1 \right) \quad (1)$$

при условии минимизации ущерба, т. е.

$$f_{ВУ} = ВУ_1 * P_{НУ_1} + ВУ_2 * P_{НУ_2} + \dots + ВУ_n * P_{НУ_n} \rightarrow \min.$$

Неоспорим тот факт, что величина возможного ущерба от недостоверного декларирования товара, перемещаемого в  $n$ -ом транспортном средстве, прямопропорциональна сумме прибыли, полученной недобросовестным участником ВЭД, непосредственным образом связанной с таможенным оформлением товара ( $Pr_2$ ).

Для определения этой величины предлагаем следующую модель:

$$Pr_2 \equiv (1 - k_{уч.КДЛТО}) * (\Delta_{из} - \Sigma_{т.пл.}) * V_{пер.тов.ед.вр.}, \quad (2)$$

где  $k_{уч.КДЛТО}$  – коэффициент участия коррумпированного должностного лица таможенного органа,  $0 \leq k_{уч.КДЛТО} \leq 1$ ;

$\Delta_{из}$  – разница между импортной и экспортной ценами;

$\Sigma_{т.пл.}$  – сумма таможенных платежей;

$V_{пер.тов.ед.вр.}$  – объем перемещаемого товара за единицу времени.

Следует признать, что таможенными органами предстоит сталкиваться с все более изощренными способами незаконного перемещения товаров через таможенную границу. Эффективное средство противодействия подобному роду явлений видится в реализации указанных моделей посредством использования современных инструментов теорий нейронных сетей и нечетких множеств в рамках экспертной системы. Предлагаемую систему следует применять в сочетании с соответствующими базами данных и автоматизированными системами принятия решений, что обеспечит выявление знаний с помощью анализа скрытых закономерностей в данных и создание, таким образом, интеллектуальной базы данных.

### К карьерным вершинам не стремился



В преддверии Дня ветерана таможенной службы коллеги из Владивостокской таможни поздравили Андрея Алексеевича Муравьева с 60-летием. Половина этого срока была отдана службе в таможенных органах.

А.А. Муравьев родился в Ивановской области, детство прошло в Севастополе. Во Владивостокскую таможню пришел, уже имея некоторый жизненный багаж – рабочий стаж, служба в армии и юридическое образование. Закончив Московский государственный университет, по распределению

попал в прокуратуру. Однако, поработав следователем, понял, что внимания молодой семье при такой загруженности уделять не сможет. Так попал в 1978 г. в таможню, где был посменный рабочий график.

Начальником Владивостокской таможни тогда был П.Ф. Матвеев – тот самый, чье имя теперь носят таможенный пост в Хасанском районе и таможенный катер. Принимая новичка на работу, Петр Фролович строго спросил: «Не летун?» и, получив отрицательный ответ, принял. «Не-летун» Муравьев честно, с лихвой оправдал оказанное ему доверие.

В таможне в ту пору были четыре смены, которые впоследствии стали оперативными отделами. Занимались оформлением экипажей судов. В задачу таможенников входило обнаружение контрабандных товаров, к которым в тот момент относились джинсы, газовые косынки, пух страуса и т. д. Все они были в дефиците и являлись предметом спекуляции. Так, первая обнаруженная Муравьевым контрабанда – упаковка жевательной резинки, найденная в подволокте служебного помещения. Приходилось таможенникам изымать и запрещенные в тот момент музыкальные записи (например, Высоцкого) и литературные произведения. Так, за нарушение служебной инструкции, вспоминает Муравьев, и притупление политической бдительности, получил выговор старший инспек-

тор Г.П. Мелехов, взявший у знакомого для прочтения запрещенный в то время роман «Мастер и Маргарита».

Кроме судов оформляли и самолеты. Особенно тяжелым был период, когда шли регулярные воздушные рейсы во Вьетнам. Приходилось выезжать в Кневичи в 3 ночи, а возвращаться в 9 утра.

К карьерным вершинам особо не стремился: прошел от инспектора до начальника оперативного отдела, в должности которого проработал 10 лет. Предлагали должность и повыше – заместитель начальника таможни. Но Андрей Алексеевич не покривил душой, сказав, что предпочитает работу с небольшим, управляемым коллективом. Его коллеги рассказывают, что Муравьев умеет располагать к себе людей искренним вниманием и интересом к ним. Зная о трудностях, проблемах, настроениях каждого, всегда старается помочь, в нужных случаях – убедить. Плохие, «нечистые на руку» люди в его отделе просто не приживались – уходили максимум через полгода. Многим помогал как председатель профкома. Его старания не прошли даром. Воспитана целая плеяда таможенников – от руководителей структурных подразделений до заместителей начальника таможни. Муравьев считает, что и его профессиональные успехи – в значительной степени, следствие того, что служил плечом к плечу со знающими учителями, надежными коллегами – П.Ф. Матвеевым, И.В. Цветковым, Ю.Н. Зайцевым, В.П. Лукашевым, Б.Н. Сторожевых, Ф.Ф. Баранковым, И.В. Малюком и др.

По итогам соревнований, которые проводились регулярно в таможне, Муравьев был и «Лучшим инспектором», и «Лучшим старшим инспектором». За многолетнюю безупречную службу награжден медалями «За службу в таможенных органах» I, II, III степени и нагрудным знаком «Ветеран таможенной службы». Ему впервые в таможне присвоено очередное специальное звание – полковник, что на ступень выше положенного по должности. Уйдя на пенсию, Андрей Алексеевич продолжает работать в таможне. В последнее время – инспектором Отдела специальных таможенных процедур таможенного поста «Морской порт Владивосток».

Работой, востребованностью своей доволен. Рассказывает, что с опаской осваивал компьютер, однако и к нему нашел подход, что неудивительно. Увлечение компьютером даже потеснило давнюю страсть к чтению классической литературы – Чехова, Толстого, Гумилева. С годами меняется многое, но не отношение к работе и семье. К работе – ответственное, к семье – нежное. Она, как утверждает Муравьев, – надежда и опора. С женой, Тамарой Васильевной, познакомился в Симферопольском аэропорту еще в студенчестве. Благодаря этому знакомству и оказался во Владивостоке. Все эти годы они и их дочь Ольга радуются успехам каждого и поддерживают друг друга в трудные минуты.

*Виктория Шамаева*

## Елена неунывающая



Медаль «За усердие» в таможене дают нечасто, поскольку требования к «номинантам» достаточно высокие. Елена Евгеньевна Кириллова, заместитель начальника таможенного поста «Морской порт Владивосток» получила её, проработав во Владивостокской таможене 14 лет. Компетентность, профессионализм, работоспособность, энергичность и обаяние – с этими качествами в первую очередь она ассоциируется у коллег.

У Е.В. Кирилловой не было карьерных взлетов, её продвижение по службе – пример, скорее, классического служебного роста. Елена пришла в таможеню в 1994 г., почти два года работала инспектором отдела контроля за доставкой товаров, затем старшим и ведущим инспектором в отделе таможенного оформления Первомайского (тогда – Чуркинского)

таможенного поста. Узнав азы таможенного дела, попала в качестве главного инспектора в только что образованный отдел организации таможенного оформления и таможенного контроля.

Тогда (и сегодня, впрочем, тоже) ООТО и ТК находился в фокусе таможенных проблем, отрабатывал новые ведомственные технологии, анализировал таможенную практику, находя новые пути к решению назревших проблем. Склады временного хранения, зоны таможенного контроля, становление системы управления рисками – во всем этом пришлось разобраться досконально, изучив множество документов.

В общем, таким профессиональным багажом не всякий может похвастаться, поэтому когда Елену назначили заместителем начальника таможенного



поста «Морской порт Владивосток», не растерялась. Она уверенно принимала ответственные решения на более высоком уровне, потому что хорошо знала, чем «дышит» каждое направление деятельности – таможенное оформление, таможенный досмотр, контроль за транзитом товаров и «коварной» таможенной стоимостью.

Все эти годы Елене помогала замечательная черта характера – умение концентрировать энергию и сжимать время. А иначе почему ей на все хватает отмеренных каждому обычных суток? Благодаря этой завидной способности параллельно с работой в таможене Елена получила второе высшее образование, закончив с красным дипломом ДВГТУ по специальности «государственное муниципальное управление» (первое – инженерно-экономическое), родила вторую дочку. Участвует в научных конференциях, с энтузиазмом учит уму-разуму пришедших на практику студентов Владивостокского филиала Российской таможенной академии.

За добросовестное исполнение должностных обязанностей, значительный вклад в обеспечение защиты экономических интересов Российской Федерации, профессионализм, инициативу, проявленные при выполнении служебного долга, Кириллова награждена еще одной медалью – «За службу в таможенных органах III степени» и знаком «Отличник таможенной службы».

Однако профессиональными интересами жизнь Елены не ограничивается. Она с удовольствием занимается фигурным катанием, посещает бассейн, с коллегами с таможенного поста ходит в турпоходы. Путешествие на Пидан, излюбленное место экстремального отдыха горожан, пробудило в ней интерес к природе и истории Приморского края, к чтению книг о местных достопримечательностях и коренных жителях.

Вниманием, лаской и требовательностью не обижены и домочадцы – старшая дочь-студентка, четырехлетняя малышка и любимая собака породы «китайская хохлатая».

Разносторонние интересы не только не мешают работе, но и не позволяют Елене стать унылым трудоголиком, сократившим целую вселенную до узкого круга должностных обязанностей. Жизнерадостностью и целеустремленностью Елены не устают восхищаться, а её обаяние приводит в немой восторг работающих рядом мужчин.

*Виктория Шамаева*

А.Ю. ЦЫБИН

### **Роль органов ОГПУ в борьбе с контрабандой на Дальнем Востоке России в 20–30-е годы XX в.**

Борьба с контрабандой занимала особое место в защите экономических интересов СССР. Незаконный провоз товаров через границу подрывал государственную монополию внешней торговли и наносил значительный ущерб экономике страны.

Проблеме борьбы с контрабандой в 20-е годы XX в. уделялось немало внимания различными авторами, однако большинство из них рассматривали контрабанду как экономическую проблему в масштабе всего СССР. Лишь в последнее время стали появляться работы, посвящённые борьбе с контрабандой на Дальнем Востоке<sup>1</sup>. Но и они, на наш взгляд, слабо освещают вклад органов ОГПУ в деятельность по пресечению контрабандного перемещения товаров через советскую границу.

Автор настоящей статьи поставил задачу показать основные направления работы органов госбезопасности по борьбе с контрабандой на Дальнем Востоке в 1920–1930-е годы.

В этот период высшее руководство страны уделяло самое пристальное внимание вопросам противодействия контрабанде. Политбюро ЦК РКП(б) на своих

---

<sup>1</sup> Беляева Н.А. Программа искоренения контрабанды на Дальнем Востоке. К вопросу о взаимодействии таможенных органов и ГПУ в 1920-е гг. // Органы государственной безопасности Приморья. Владивосток, 2003. С. 144–150; Она же. Из истории таможенной службы на Дальнем Востоке России в 20-е годы // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 1999. № 2. С. 18–25; Залесская О.В. Контрабанда на границе. Взаимодействие населения приграничных территорий Российского Приамурья и Северной Маньчжурии (1917–1924 гг.) // Россия и АТР. 2001. № 4. С. 74–83; Она же. Контрабандная торговля с Китаем на советском Дальнем Востоке. 1920–1930-е гг. // Вопросы истории. 2008. № 4. С. 146–150; Печерица В.Ф. Таможенно-тарифное регулирование на Дальнем Востоке в годы НЭПа // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 1999. № 1. С. 92–98; Попенко А.В. Организация борьбы с контрабандой на советском Дальнем Востоке (1922–1925 гг.) // Власть и управление на Дальнем Востоке России. 2007. № 1. С. 73–80; и др.

заседаниях неоднократно поднимало проблемы борьбы с незаконным ввозом товаров в СССР; кроме того, вопросы пресечения контрабанды затрагивались и при обсуждении других проблем<sup>2</sup>. В октябре 1922 г. декретом Совета народных комиссаров была образована Центральная комиссия по борьбе с контрабандой, в состав которой вошли представители ОГПУ и Наркомата финансов<sup>3</sup>. Комиссия действовала при Главном таможенном управлении под председательством представителя Наркомата внешней торговли. Аналогичные комиссии создавались и на местах<sup>4</sup>.

В начале 1923 г. была создана комиссия по борьбе с контрабандой в Дальневосточной области (ДВО). Первоначально она действовала под руководством начальника Дальневосточного таможенного округа (ДВТО) А.К. Флегонтова. В неё вошли Полномочный представитель ОГПУ (ПП ОГПУ), уполномоченный Наркомфина по Дальнему Востоку, а также руководители районных комиссий по борьбе с контрабандой<sup>5</sup>.

В течение 1923–1924 гг. комиссия неоднократно обращалась к выработке программы эффективных мер борьбы с контрабандой. Её предложения ложились в основу решений Дальревкома по вопросам борьбы с контрабандой. Так, на заседании Президиума Дальревкома, состоявшемся 29 августа 1924 г., был определён ряд мероприятий экономического, организационного и административного порядка<sup>6</sup>. Комиссия приняла участие в проведении практических мероприятий на границе: определении и установлении пропускных пунктов<sup>7</sup>. Стоит отметить, что экономическая защита границ была передана в ведение Госполитохраны ДВР ещё в октябре 1922 г. На таможню возлагалось лишь ведение конфискационного делопроизводства<sup>8</sup>.

В центре старались учитывать особенности развития Дальнего Востока. В феврале 1925 г. в ПП ОГПУ ДВО был направлен приказ о нераспространении на дальневосточную пограничную полосу постановления ЦИК и СНК СССР от 6 июня 1924 г. «О воспрещении торговли и хранении золота, серебра, платины и иностранной валюты в 50-вёрстной погранполосе»<sup>9</sup>.

<sup>2</sup> Эти вопросы были предметом обсуждения на Политбюро ЦК компартии 10 мая 1923 г., 2 февраля и 6 марта 1924 г., 23 и 29 апреля 1926 г. Подобные проблемы рассматривались и при обсуждении состояния охраны и защиты государственной границы: об охране границы (июль 1925 г.), об охране морского участка границы (12 июля, 2 и 9 августа 1923 г.), о пограничной полосе (8 августа 1925 г.), об очистке пограничной полосы (8 марта 1923 г.) и др. См: Плеханов А.М. ВЧК-ОГПУ: Отечественные органы государственной безопасности в период новой экономической политики. 1921–1928. М., 2006. С. 467.

<sup>3</sup> Лубянка: Обеспечение экономической безопасности государства. М., 2005. С. 32.

<sup>4</sup> В феврале 1925 г. совместным приказом НКВД и ОГПУ деятельность комиссий по борьбе с контрабандой была прекращена. Вместо них создан институт Уполномоченного НКВД и ОГПУ по борьбе с контрабандой. Эта обязанность была возложена на полномочного представителя ОГПУ ДВО А.П. Альпова, а его заместителем стал начальник ДВТО – А.К. Флегонтов. См: Беляева Н.А. Программа искоренения контрабанды на Дальнем Востоке... С. 151.

<sup>5</sup> Там же. С. 49

<sup>6</sup> Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф.2422. Оп. 1. Д. 745. Л. 1–2.

<sup>7</sup> РГИА ДВ. Ф. 2422. Оп. 1. Д. 132. Л. 20б.

<sup>8</sup> Троицкая Н.А. Из истории таможенной службы на Дальнем Востоке России в 20-е годы // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 1999. № 2. С. 22.

<sup>9</sup> Архив УФСБ России по Омской области (далее – АУ ФСБ ОО). Ф. 108. Оп. 8. Д. 20. Л. 86.

Советское правительство принимало меры стимулирующего характера. В феврале 1924 г. постановлением СНК СССР было решено для улучшения продовольственного и вещевого снабжения пограничных войск направлять 30 % сумм, полученных от реализации конфискованных товаров. Кроме того, сотрудникам таможен было повышено вознаграждение за задержание контрабанды<sup>10</sup>. Однако на Дальнем Востоке, вопреки полученному распоряжению, часть премиальных денег за задержание контрабанды были, по признанию начальника Частей погранохраны Полномочного представительства (ЧПО ПП) ОГПУ ДВО В.И. Музыканта, «незаконно израсходованы». Эти средства были потрачены на ремонт 14 буксиров и моторных катеров для охраны морского участка<sup>11</sup>.

В основу таможенной политики РСФСР на Дальнем Востоке была положена заградительная система для движения из-за границы иностранных товаров. Эта система, доведённая до полного запрещения провоза грузов, вызвала чрезвычайное повышение цен, так как ввозимых из центра товаров не хватало, а их стоимость превышала цену на аналогичные в Китае товары от 100 до 400 %<sup>12</sup>.

Основная тяжесть борьбы с контрабандой в 20-е годы легла на плечи частей пограничной охраны. Задачи по политической, военной и экономической охране границ были возложены ещё на ГПУ на основании постановления СТО от 24 ноября 1920 г. и 27 сентября 1922 г. и решением ВЦИК от 6 февраля 1922 г.<sup>13</sup>

После изгнания белогвардейцев с Дальнего Востока советская власть встала перед проблемой неохранных границ и широкого распространения контрабанды. Два десятка таможенных постов Дальневосточной республики были ликвидированы, а подчинённые им территории передавались только под защиту войск ГПУ<sup>14</sup>. На 7 тыс. км сухопутной границы и около 20 тыс. км морской границы приходилось лишь 9 погранотрядов и 2 отдельные погранкоманды общей численностью 2259 человек. Пограничники испытывали острый недостаток технических средств охраны границы, почти не было плавсредств. Побережье Камчатки, Чукотки и Охотского моря вовсе не охранялось и находилось «во власти хищников и контрабандистов»<sup>15</sup>.

Однако в условиях полнейшей хозяйственной разрухи и разрыва экономических связей с центральной частью России контрабанда стала едва ли не единственным источником поступления товаров. В приграничных селениях практически все жители занимались контрабандной деятельностью.

В вопросе пресечения контрабанды пограничники теснейшим образом контактировали с таможенными органами и милицией<sup>16</sup>. Секретно-оперативные

<sup>10</sup> Плеханов А.М. ВЧК-ОГПУ... С. 468.

<sup>11</sup> РГИА ДВ. Ф. 2422. Оп. 1. Д. 745. Л. 18.

<sup>12</sup> Центральный архив ФСБ РФ (далее – ЦА ФСБ РФ). Ф. 2. Оп. 1. Д. 524. Л. 106.

<sup>13</sup> РГИА ДВ. Ф. 2422. Оп. 1. Д. 198. Л. 27.

<sup>14</sup> Троицкая Н.А. Из истории таможенной службы... С. 22.

<sup>15</sup> Там же. Д. 745. Л. 18-18об.

<sup>16</sup> См.: Худяков П.П. Дальневосточная милиция в борьбе с уголовной преступностью в 1920-е годы. Хабаровск, 2002; Шабельникова Н.А. Милиция в борьбе с преступностью на Дальнем Востоке России (1922–1930 гг.). Владивосток, 2002; Беляева Н.А. Программа искоренения контрабанды на Дальнем Востоке... и др.

части (СОЧ) погранвойск выявляли маршруты провоза контрабанды, ухищрения, применяемые жителями при её провозе через таможенные пункты.

Борьба с контрабандой в 1920-х гг. была затруднена отсутствием надёжного войскового прикрытия границы. Если на западном участке границы речь шла лишь о мерах по улучшению работы контрразведывательных отделов (КРО) и отделений погранохраны, то на Дальнем Востоке – о необходимости использования заграничного аппарата. Руководители государства и органов госбезопасности в Москве считали недостаточными мероприятия, проводимые на Дальнем Востоке. В сообщениях из Центра указывалось, что в регионе «не велось никакой работы с бывшими белогвардейцами, контрреволюционерами, белыми офицерами и др., совершенно отсутствовали агентура и оперативный учёт. ПП ОГПУ не могли ориентироваться ни по казачеству, ни по белым офицерам, ни по другим антисоветским прослойкам населения». Поэтому решением КРО и УПО ОГПУ были приняты срочные меры по налаживанию осведомительной работы в приграничной полосе и уточнению прав пограничников. Так, 6 января 1926 г. поставлен вопрос о предоставлении пограничным отрядам Дальнего Востока права работы в 22-километровой полосе: создание системы «специального осведомления» по борьбе с контрабандой, организации осведомления в таможене, учёт контрабандного элемента и задержанных, а также изучение границы в «контрабандном отношении»<sup>17</sup>.

Пограничные войска ОГПУ в борьбе с контрабандой активно использовали агентуру, при помощи которой выявляли каналы контрабандного провоза товаров, организации контрабандистов<sup>18</sup>.

Экономическая разведка к 1925 г. сумела наладить работу заграничной агентуры, в целях регулярного получения сводок о контрабанде. В них содержалась информация о численности, вооружении контрабандистов, товаре<sup>19</sup>.

За пресечение контрабандной деятельности непосредственно в пограничной полосе отвечал КРО. Вне погранполосы задача выявления источников и каналов поступления контрабандных товаров была возложена на Экономический отдел (ЭКО). Однако по вопросам борьбы со шпионажем и контрабандой пограничники подчинялись КРО.

О размерах контрабанды свидетельствовали ежемесячные донесения губотделов ГПУ в полпредство. За один только июнь 1923 г. погранпостами Амурского губотдела (ГО) ГПУ было задержано 173 контрабандиста с товаром на сумму 11 909 руб.; в Приамурском ГО ГПУ за контрабанду задержали 65 человек, у которых было изъято более 94 пудов спирта, более пуда опиума, 13 пудов мануфактуры. Приморским ГО ГПУ за этот же период было задержано 227 человек.<sup>20</sup>

По итогам 1925 г. ОГПУ и таможенными органами было задержано контрабандных товаров на сумму 1 977 428 рублей. Если исходить из принятого в то

<sup>17</sup> Плеханов А.М. Дзержинский. Первый чекист России. М., 2007. С. 663.

<sup>18</sup> Лубянка: обеспечение экономической... С. 31.

<sup>19</sup> АУ ФСБ ОО. Ф. 65. Оп. 1. Д. 114. Л. 74.

<sup>20</sup> ЦА ФСБ РФ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 524. Л. 102.

время расчёта о задержании только 10 % от общей массы контрабанды, то можно представить, что реальный размер контрабанды в ДВО достигал угрожающих размеров, и это вызывало крайнюю обеспокоенность центра. Наиболее крупными базами контрабандистов на сопредельной территории Китая были города Сахалин, Фугдин, Лахасусу, Хулин-тин и Пограничный<sup>21</sup>.

В самом начале формирования системы пограничной охраны на Дальнем Востоке пограничникам пришлось столкнуться с рядом проблем. Население приграничных сёл, привыкшее к свободному пересечению границы, несмотря на запреты, продолжало переходить границу с Китаем в целях приобретения товаров. Любое перемещение товаров через границу рассматривалось пограничниками как контрабанда. На Дальнем Востоке наиболее распространённым видом контрабанды был нелегальный провоз спирта и спиртосодержащих веществ. Согласно постановлению распорядительного бюро Дальревкома с октября 1923 г. на всей территории Дальнего Востока распространялась государственная монополия на продажу спирта, вина (водки) и водочных изделий. Однако население по-прежнему предпочитало дешёвый маньчжурский спирт. Даже по самым скромным подсчётам, ежегодно на юг советского Дальнего Востока ввозилось свыше 600 тыс. вёдер контрабандного спирта<sup>22</sup>. В большинстве своём спиртонос-контрабандисты являлись крестьянами-бедняками<sup>23</sup>. Это порой приводило к трагическим последствиям, включая самосуд по отношению к контрабандистам со стороны пограничников. На подобные факты руководство ОГПУ реагировало немедленно: виновные исключались из партии и передавались суду<sup>24</sup>.

Болезненные явления в приграничной полосе объяснялись «недостаточно чутким отношением к населению» со стороны пограничных частей ОГПУ. Как отмечалось на 3-й Амурской губернской партийной конференции, «массовые обыски крестьянства, грубость, отбирание контрабандной коробки спичек, предание суду стали нередким явлением в нашей жизни»<sup>25</sup>.

Главным препятствием к усилению борьбы с контрабандой и повышению её продуктивности, по мнению руководства ОГПУ, было «ненормальное и недопустимое отношение к контрабанде, заключающееся в содействии таковой и в широком использовании её» местными партийными и советскими работниками. «В объяснениях местных товарищей, – отмечал Г.Г. Ягода, – фигурируют «объективные причины», обычно именуемые «местными условиями». Так, в штабе 1-го пограничного батальона Амурской области была раскрыта организация, которая занималась похищением отобранной контрабанды, были установлены случаи освобождения контрабандистов за уступку задержанного груза<sup>26</sup>. Местные губкомы

<sup>21</sup> Там же. Л. 104 об; Лубянка: Органы ВЧК-ОГПУ-НКВД-НКГБ-МГБ-МВД-КГБ. 1917–1991. М., 2003. С. 114.

<sup>22</sup> Государственная промышленность Дальнего Востока за 1923–1925 гг. Хабаровск, 1925. С. 60а; Залесская О.В. Контрабанда на границе...

<sup>23</sup> Государственный архив Амурской области (далее – ГААО). Ф. 9. Оп. 2. Д. 182. Л. 16.

<sup>24</sup> Российский государственный архив социально-политической истории (далее – РГАСПИ). Ф. 372. Оп. 1. Д. 255. Л. 144–145.

<sup>25</sup> ГААО. Ф. 9. Оп. 2. Д. 255. Л. 9.

<sup>26</sup> ЦА ФСБ РФ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 524 Л. 102.



и губисполкомы, давая распоряжения о пропуске контрабанды местным органам ОГПУ, нередко сами снабжались всем необходимым из-за границы таким незаконным путём. Ряд должностных лиц высших рангов, члены партии систематически выезжали в приграничные китайские города исключительно за покупками и развлечениями. Низовым советским работникам и населению всё это было известно, и, как результат, сформировались взгляд на контрабанду как на «законное дело» и озлобление на пограничников, которые отбирали мелочь у крестьян и пропускали «исполкомовские и губисполкомовские контрабандные грузы». В связи с этим перед назначенным ПП ОГПУ в Дальневосточном крае (ДВК) Ф.Д. Медведем была поставлена задача «выправить общую линию борьбы с контрабандой», очистить все органы от «тайных и явных контрабандистов», «решительным образом изменить отношение дальневосточников к контрабанде»<sup>27</sup>. В связи с этим отметим, что комендатуры заведующих секретным делом производством в таможнях, да и в большинстве других краевых органов, в обязательном порядке стали согласовываться с местными органами ОГПУ<sup>28</sup>.

Совершенствование форм и методов охраны границы, увеличение численности войск погранохраны ОГПУ всё более становились надёжным заслоном от нарушителей границы, в том числе контрабандистов.

На Дальнем Востоке, имеющем население примерно в 90 раз меньше, чем в европейской части страны, задерживалось более 1/3 контрабанды в целом по стране<sup>29</sup>. Центральная комиссия по борьбе с контрабандой определила, что в азиатской части СССР наиболее активно шла контрабанда на участке дальневосточной границы.

В целях очищения пограничной полосы от контрабандистов и усиления карательных методов борьбы с контрабандой постановлением ЦИК СССР от 8 мая 1926 г. органам ОГПУ временно, на один год, было предоставлено право внесудебного рассмотрения дел «на контрабандистов и лиц к ним причастных». Такая практика принесла ощутимое снижение контрабандной деятельности, и в мае 1927 г. срок постановления ЦИК был продлён ещё на год. Однако имелись случаи и превышения должностных полномочий. Так, группой из 57-го погранотряда за 1931–начало 1932 г. по ряду контрабандно-валютных разработок допускались неправильные методы чекистской работы, которые в лучшем случае вели к расконспирации, в худшем – к развращению и провокации. Гласный аппарат занимался рвачеством, гоняясь за суммой задержаний – недоработкой материалов, допускал куплю-продажу валюты через осведомителей и спекулянтов. Приказом по ПП ОГПУ ДВК виновные в этих преступлениях были наказаны<sup>30</sup>. В это время при полномочном представителе была создана Комиссия по рассмотрению контрабандных дел под председательством лично полпреда Ф.Д. Медведя с привлечением сотрудников краевой прокуратуры. На рассмотрение комиссии поступали

<sup>27</sup> Лубянка: Органы ВЧК... С. 114–115.

<sup>28</sup> Государственный архив Хабаровского края (далее – ГАХК). Ф. 2. Оп. 1. Д. 155. Л. 1–63.

<sup>29</sup> Петров И.И., Катунцев В.И. На тихоокеанских рубежах. Владивосток, 1990. С. 46.

<sup>30</sup> ГАХК. Ф. 424. Оп. 1. Д. 16. Л. 50.



все дела на контрабандистов, возбуждённые в ДВК. Комиссия рассматривала и выносила предварительное заключение, которое затем утверждалось Особым совещанием при Коллегии ОГПУ практически по всем делам. Исключение составляли наиболее крупные и важные дела, направлявшиеся напрямую в Особое совещание при Коллегии ОГПУ. За время действия внесудебных полномочий с 1 апреля 1926 г. по 1 марта 1928 г. через ПП ОГПУ ДВК прошло 904 контрабандных дела на 1734 человека<sup>31</sup>.

Заметное снижение количества задержанных контрабандистов к началу 1930 г. (см. таблицу) объясняется вооружённым конфликтом между СССР и Китаем, усиленной охраной границы с привлечением полевых войск Особой Краснознамённой Дальневосточной Армии (ОКДВА) в период конфликта на КВЖД, в связи с чем число рискующих перейти границу резко сократилось. Ещё одной причиной стало прекращение в мае 1928 г. оборота червонца на контрабандном рынке, что сократило приток импортной контрабанды, а с ней и поток контрабандистов в нашу сторону<sup>32</sup>.

**Динамика движения контрабандистов через границу СССР в ДВК,  
задержанных при попытках провоза контрабанды<sup>33</sup>**

Год	в СССР (чел.)	из СССР (чел.)	Всего (чел.)
1927	10141	5404	15545
1928	6528	1941	8469
1929	3885	2136	6021
4 мес. 1930	504	812	1316

Благодаря ряду хозяйственных мероприятий, проведенных Правительством СССР, Далькрайисполкомом по уничтожению стимулов контрабандного товарооборота, выводу червонца из контрабандного оборота, особому вниманию, уделяемому погранохраной ДВК борьбе с контрабандой, доля контрабандистов среди нарушителей границы сократилась<sup>34</sup>.

Тем не менее наличие в ДВК так называемых контрвалютных ценностей (золота и пушнины), являющихся эквивалентом импортной контрабанды, и разница в стоимости этих ценностей в СССР и за границей создавали предпосылки для дальнейшего развития контрабанды на Дальнем Востоке. В связи с этим на заседании Краевой комиссии по борьбе с контрабандой в декабре 1926 г. отмечалось, что органы ОГПУ, таможенные ведомства, милиция должны были усилить на-

<sup>31</sup> ГАХК. Ф. 2. Оп. 1. Д. 66. Л. 37–38.

<sup>32</sup> ЦА ФСБ РФ. Ф. 2. Оп. 8. Д. 163. Лл. 6–12.

<sup>33</sup> Там же. Л. 7.

<sup>34</sup> Там же. До советско-китайского конфликта 1929 г., незаконно пересекали границу до 70 % правонарушителей от общего числа задержанных, во время конфликта количество контрабандистов снизилось до 50 %, а после конфликта до 25 %.

блюдение за недопущением контрабандного вывоза пушнины за границу. При выявлении достоверной информации дела о таких преступлениях необходимо было срочно направлять в таможни по принадлежности для привлечения к ответственности<sup>35</sup>. Одновременно с этим происходил рост товароснабжения за счёт планового завоза из центральных промышленных районов в порядке общего товароснабжения, расширялись внутренние ресурсы благодаря росту промышленности ДВК. Ещё одной причиной, повлиявшей на сокращение контрабанды, стала политическая обстановка в стране в конце 1920-х годов. Коллективизация, вытеснение из приграничных районов «антисоветского элемента» способствовали отходу основных групп населения от потребления незаконных товаров и участия в контрабандной деятельности<sup>36</sup>.

Борьба с контрабандистами и их пособниками велась по всем направлениям. Огромная роль в этой работе принадлежала секретно-оперативным частям ОГПУ, которые выявляли ухищрения, применяемые при провозке контрабанды через таможенные пункты, случаи подкупа должностных лиц пограничных войск местными жителями, занимавшимися контрабандой. Так, во Владивостоке были арестованы сотрудники Владивостокского нарсуда и горпрокуратуры – всего 19 человек, которые систематически за взятки освобождали арестованных и преданных суду спекулянтов и контрабандистов, нелегально переходивших границу. При обыске квартиры арестованного по этому делу прокурора Кима было обнаружено в разных местах 7 тыс. рублей<sup>37</sup>.

Отдельным направлением деятельности сотрудников ОГПУ стало выявление поставщиков контрабанды, оптовых и мелким покупателей, того, в каком количестве и на какую сумму приобретают и через каких лиц и фирмы производят заказ и покупку различных товаров. Особое внимание обращалось на деятельность заграничных контор, причастных к организации контрабандных каналов на территории Дальнего Востока. Устанавливались страховые выплаты фирмам в случае задержания или пропажи товара.

При поиске контрабанды крайне важно было знать места её хранения, каналы незаконного перемещения, установочные данные лиц, причастных к противоправной деятельности, применяемые ими ухищрения.

Стоит отметить, что, несмотря на такую, казалось бы, активную работу чекистов, сотрудники таможенных органов отмечали их недостатки. Так, по информации управляющего Хабаровской таможни, составляемые сотрудниками погранохраны протоколы страдали некоторыми существенными дефектами. Наличие таких дефектов затрудняло работу таможенников и создавало последним определённые трудности<sup>38</sup>.

Действенную помощь в пресечении контрабанды в 20-е годы оказывали оперативные группы по борьбе с контрабандой, созданные при пограничных

<sup>35</sup> ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 65. Л. 19.

<sup>36</sup> ЦА ФСБ РФ. Ф. 2. Оп. 8. Д. 163. Лл. 15–16 об.

<sup>37</sup> Лубянка: Обеспечение экономической безопасности государства... С. 38.

<sup>38</sup> См.: Таможня на Тихом океане: Документы и материалы. Владивосток, 2004. С. 176–177.

отрядах в городах и крупных населённых пунктах, прилегающих к границе. Их задачей было выявление и последующее задержание прорвавшихся через сторожевое охранение границы контрабандистов с товаром, а также для борьбы с контрабандным вывозом за границу валюты и ценностей<sup>39</sup>. В период наибольшего притока импортной контрабанды (1926 и 1927 гг.) по всему ДВК были организованы такие группы. Создавались они при погранкомендатурах непосредственно в тылу погранполосы, а также во внутренних районах при окружных отделах ОГПУ<sup>40</sup>. В своей деятельности опергруппы руководствовались «Положением об оперативных группах по борьбе с контрабандой при органах пограничной охраны». Всего в ДВК было создано шесть опергрупп с личным составом по 50 человек<sup>41</sup>. Комплектование групп происходило за счёт добровольцев из чекистского резерва и бывших красноармейцев, преимущественно коммунистов и комсомольцев. Личный состав опергрупп находился на государственном обеспечении с удовлетворением всеми видами довольствия из сумм, выделяемых на борьбу с контрабандой<sup>42</sup>. Руководящий состав групп был допущен к секретно-оперативной работе под руководством аппаратов СОЧ погранотрядов и окротделов. Создание опергрупп по борьбе с контрабандой доказало свою жизненность. Этими группами в 1928 г. было задержано 30 % всей контрабанды зафиксированной органами ОГПУ, а в 1929 г. – 42 %. Кроме того, они способствовали созданию денежных фондов, самим фактом своего существования, своей структурой оказывали большое содействие пограничным органам в деле охраны границы<sup>43</sup>.

О роли и месте органов ОГПУ в борьбе с контрабандой можно судить по диаграмме задержаний за 1927–1930 гг. по отдельным ведомствам<sup>44</sup> (см. рисунок).

В связи с изменением экономических условий к концу 20-х годов «ввиду крайне незначительного товарооборота»<sup>45</sup> были упразднены некоторые таможи. Так, в 1928 г. на заседании Дальэкономической комиссии было принято решение об упразднении Хабаровской таможни. Несмотря на этот шаг и с учётом того, что количество случаев задержания контрабанды опергруппами за 1926–1928 гг. достигло значительной цифры, было решено создать в Хабаровске должности уполномоченного по борьбе с контрабандой.

В связи с обесцениванием червонца и чрезвычайно большим снижением его роли в 1933 г. значительно усилилась «экспортная контрабанда» золота за границу. Борьба с этим процессом была возложена на опергруппы ОГПУ. Кроме того, на эти группы была возложена работа по пресечению незаконного вывоза золота за границу, изъятию валюты у так называемых «кубышечников», а также обеспечение всех разработок погранотрядов, касающихся золота<sup>46</sup>.

<sup>39</sup> АУ ФСБ ОО. Ф. 108. Оп. 13. Д. 51. Л. 79.

<sup>40</sup> ЦА ФСБ РФ. Ф. 2. Оп. 8. Д. 163. Л. 26.

<sup>41</sup> ГАХК. Ф. 424. Оп. 1. Д. 17. Л. 110.

<sup>42</sup> АУ ФСБ ОО. Ф. 108. Оп. 11. Д. 37. Л. 116.

<sup>43</sup> ЦА ФСБ РФ. Ф. 2. Оп. 8. Д. 163. Л. 26.

<sup>44</sup> Составлено по материалам ЦА ФСБ РФ. Ф. 2. Оп. 8. Д. 163. Л. 25.

<sup>45</sup> См.: Таможня на Тихом океане... С. 184.

<sup>46</sup> ГАХК. Ф. 424. Оп. 1. Д. 16. Л. 188.

Ещё одним существенным фактором, оказывающим значительное влияние на развитие контрабандного промысла на Дальнем Востоке, было большое количество проживавших на территории СССР китайцев и корейцев. В одном только Амурском округе в 1926 г. проживало около 10 тыс. человек, а по данным 1928 г., на Дальнем Востоке проживало уже 72 тыс. китайцев и 168 тыс. корейцев. Из них, по оценкам специалистов, половина занималась контрабандой, содержанием притонов опикуения и домов терпимости. Другая половина занималась ремеслом, огородничеством, работой на приисках, лесозаготовкой в качестве чернорабочих, но и они при удобном случае участвовали в контрабандных операциях. Через дальневосточную границу китайцы-эмигранты просачивались вглубь СССР, а их контрабандные нити тянулись с Дальнего Востока в европейскую часть страны. Нередко китайцы переходили границу с СССР исключительно с целью наживы, они «перекачивали» валюту за границу. Переход границы в обе стороны осуществлялся нелегально. Для реализации этой цели вдоль границы были организованы так называемые «кабачки». Владельцы этих заведений имели целый штат проводников, которые готовы были нелегально перевести через Амур за 3–5 дней<sup>47</sup>.

В связи с конфликтом на КВЖД в 1929 г. объёмы импортной потребительской контрабанды значительно сократились, тогда как экспорт валютных ценностей увеличился. Китайские коммерсанты, стремясь перевезти на родину заработанные в России деньги, организовали в ряде городов ДВК несколько нелегальных контор по обмену валюты для дальнейшего сбыта за границей. Созданные конторы занимались скупкой не только валюты, но и пушнины, женьшеня, пантов, золотых и серебряных изделий, зачастую работая под выве-



Динамика задержаний контрабанды сотрудниками различных ведомств в 1927–1930 гг.

<sup>47</sup> РГИА ДВ. Ф. 2638. Оп. 1. Д. 186. Л. 290–291.

ской транспортно-экспортной фирмы. Для проведения незаконных финансовых операций действовал специальный подпольный банк, отделение которого работало и в Благовещенске<sup>48</sup>.

В целях сокращения численности иностранцев сотрудниками ОГПУ был предложен ряд мер по постепенному «выдавлению» их из СССР<sup>49</sup>. Так, органами советской власти была начата кампания по регистрации иностранцев, проживавших на приграничной территории. В связи с этим китайцы стремились получить советское гражданство, так как с экономической точки зрения это было дешевле, нежели оформление иностранного подданства. Вследствие этого органы госбезопасности вынуждены были признать, что «прибытие китайцев из-за границы, расселение их на советской территории, возвращение их в Китай оказалось вне контроля органов ОГПУ». Более того, их деятельность зачастую протекала в обход общественных, административных и правовых установлений, принятых советским руководством<sup>50</sup>.

Таким образом, трудное положение в народном хозяйстве страны, курс советской власти на восстановление и развитие экономики, необходимость борьбы с преступностью способствовали повышению роли органов ОГПУ в сфере хозяйственных отношений. Совершенствование связей с населением, упрочение власти создали предпосылки для их работы. Свои задачи органы безопасности решали в единстве с другими государственными и общественными организациями. Большинство контрабанды было изъято органами ОГПУ на границе и в приграничных районах. В местностях, где незаконное перемещение получило широкое развитие, обследовались частные магазины с привлечением представителей таможен, проводилось постоянное обслуживание ссыльных за контрабанду, выявлялся круг их деятельности, связи. За рассматриваемый период органы ОГПУ и таможи приобрели большой опыт по борьбе с указанным видом преступления. В этих структурах были созданы специальные службы со штатами уполномоченных по контрабанде, подобран специальный агентурный аппарат, что способствовало повышению квалификации оперативных источников, созданию новых агентурных позиций.

Свёртывание китайскими коммерсантами торговых операций после конфликта на КВЖД, переход к развёрнутой советской торговле после отмены карточек в 1935 г., совершенствование структуры таможенного аппарата – все это способствовало сокращению объёмов контрабанды.

В конечном итоге благодаря комплексу мер, принятых на уровне государственных и краевых органов управления, а также усилиям дальневосточных органов государственной безопасности, ко второй половине 30-х годов контрабандная деятельность на Дальнем Востоке была в основном ликвидирована.

<sup>48</sup> РГИА ДВ. Ф. 2638. Оп. 1 Д. 186. Л. 290–291; Залесская О.В. Контрабандная торговля с Китаем на советском Дальнем Востоке. 1920–1930-е гг. // Вопросы истории. 2008. № 4. С. 149.

<sup>49</sup> ГААО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 238. Л. 12об.

<sup>50</sup> РГИА ДВ. Ф. 2638. Оп. 1. Д. 186. Л. 290–291.

## ХРОНИКА СОБЫТИЙ

---

### Итоги конкурса «Таможенный Олимп– 2008»

Дальневосточное таможенное управление подвело итоги регионального этапа всероссийского конкурса «Таможенный Олимп–2008». Конкурс объявлен Федеральной таможенной службой и проводится в рамках IX международной выставки «Таможенная служба–2008».

Наибольшее число участников конкурса были представлены в номинациях «Лидер внешней торговли России» – 26 и «Лучший таможенный брокер России» – 10. Всего конкурсная комиссия ДВТУ рассмотрела сведения о 42 участниках внешнеэкономической деятельности. При оценке конкурсантов учитывались объем внешнеторгового оборота, сумма перечисленных в федеральный бюджет таможенных платежей и сборов за 2007 г., отсутствие нарушений таможенного законодательства.

В результате были определены лидеры внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона в следующих номинациях:

«Лидер внешней торговли России» – ООО «Дальтрансуголь» (зона деятельности Ванинской таможни), ООО Компания «ГРАСП» (зона деятельности Уссурийской таможни), ООО «Юралс Энерджи» (зона деятельности Сахалинской таможни);

«Лучший таможенный терминал России» – ООО «Владивостокский автомобильный терминал»;

«Лучший таможенный брокер России» – ООО «Вилкон» (зона деятельности Магаданской таможни), ООО «ВЭД-Сервис» (зона деятельности Владивостокской таможни), ЗАО «РОСТЭК-Приморье»

(зона деятельности Владивостокской, Камчатской, Сахалинской таможен);

«Лучший таможенный перевозчик России» – ОАО «Дальневосточное морское пароходство», ОАО «Сахалинское морское пароходство».

Победители регионального конкурса будут представлять Дальний Восток на федеральном уровне. Окончательные итоги конкурса «Таможенный Олимп–2008» подведут в октябре, накануне Дня таможенника России.

*Отделение по связям  
с общественностью ДВТУ*

### Дальневосточные таможенники – третьи в России

С 25 по 30 августа 2008 г. в Белгороде состоялся 10-й чемпионат таможенных органов России по мини-футболу, в котором приняли участия 8 команд региональных таможенных управлений и аппарата Федеральной таможенной службы РФ.

По итогам соревнований сборная команда Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) заняла третье место, победив в пяти встречах из семи. Это лучший результат Дальневосточных таможенников за последние 10 лет.

Вратарь команды ДВТУ *Игорь Михайлов* (Ванинская таможня) был признан лучшим вратарем чемпионата. Лестных оценок заслуживают игроки нашей команды: нападающий *Василий Дергунов* (Камчатская таможня), забивший 11 голов, и защитник *Иван Антипинко* (Амурская таможня).

Сборная команда Дальневосточного таможенного управления награждена кубком и дипломом 3-й степени, а игроки – медалями.



Первое и второе места заняли команды Центрального и Северо-западного таможенных управлений.

*Отделение по связям  
с общественностью ДВТУ*

## **Цель совещания – проблемы таможенного оформления и таможенного контроля**

19 августа 2008 г. в Находкинской таможне прошло рабочее совещание с представителями агентирующих компаний. Целью совещания было обсуждение проблемных вопросов таможенного оформления и таможенного контроля.

В работе совещания приняли участие: и.о. начальника таможни *Юрий Ремез*, руководство таможенных постов «Морской порт Находка» и «Морской порт Восточный», заместитель начальника отдела таможенных процедур и таможенного контроля, начальники отделов таможенного оформления и таможенного контроля транспортных средств (ОТО и ТК ТС) и их заместители, а также представители агентирующих компаний: ООО «Найки», ООО Морское агенство «Влад Ист», ООО МА «Корус», ООО «ЛАМ», ООО «Сосновый король», ООО «ВИСС/ВЕГАС», ФГУП «Росморпорт», ОАО «НБАМР», ООО «УК БАМР», ООО «Мастер-Эталон», ООО «Интеразия», ООО «Находка Портбункер», ООО «Остшипинг», ООО «Океанинтербизнес».

На встрече были затронуты вопросы таможенного оформления и таможенного контроля судов заграничного плавания, возникающие у представителей агентирующих

компаний, а также задачи, стоящие перед таможенными органами в данном направлении. В процессе обсуждения проблем было высказано предложение: провести совещание с рассмотрением вопроса о внесении изменений в технологическую схему пропуска физических лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в пункте пропуска «Морской порт Находка».

Совещание прошло в конструктивном рабочем режиме. Учитывая пожелания участников ВЭД, руководством таможни приняты меры, направленные на исключение случаев задержек оформления транспортных средств по вине таможенного органа.

*Юлия Тисленко*

## **Совещание, посвященное экспорту леса и лесоматериалов**

18 августа 2008 г. в Амурской таможне состоялось совещание с участниками внешнеэкономической деятельности, осуществляющими экспорт леса и лесоматериалов. В совещании приняли участие руководители таможни, представители лесоэкспортеров, специалисты Комсомольского отделения Дальневосточной железной дороги.

Основанием для проведения совещания послужили вопросы достоверности декларирования и таможенного контроля лесоматериалов. На встрече были обсуждены вопросы оптимизации перевозочного процесса экспортируемых материалов, вывозимых железнодорожным транспортом в регионе деятельности Амурской таможни.

Начальник отделения контроля таможной стоимости *Татьяна Чавалах* подробно рассказала об определении та-



моженной стоимости экспортируемых товаров в рамках исполнения постановления Правительства РФ № 500.

По итогам совещания было принято решение: установить весовое оборудование в пунктах погрузки леса, заявлять достоверные сведения в декларациях посредством фактического взвешивания отгружаемых партий, осуществлять ежедневный мониторинг грузовых таможенных деклараций при экспорте лесоматериалов, организовать проведение экспертиз и измерение плотности лесоматериалов в пунктах погрузки в случаях несоответствия сведений.

В завершение встречи первый заместитель начальника таможи по таможенному контролю Амурской таможи *Михаил Сорокин* высказал пожелания участникам ВЭД активнее взаимодействовать с таможей, проявлять инициативу в подготовке и проведении консультативных советов и совещаний.

*Татьяна Шелестова*

## Визит коллег из Индии

В Дальневосточном таможенном управлении стрехднейным визитом побывал таможенный атташе посольства Республики Индия в России *Сатья Сринивас*. Его сопровождал генеральный консул Республики Индия во Владивостоке *Вивек Кумар*. Это первый визит представителей индийских таможенных органов в ДВТУ.

Цель визита высоких гостей – изучение опыта работы российских таможенных органов в морских портах. До приезда во Владивосток представитель Республики Индия побывал в российских таможнях на Балтийском побережье.

На встрече, которая состоялась в ДВТУ, с российской стороны участвовали руководство и специалисты Дальневосточ-

ного таможенного управления и Владивостокской таможни. В начале беседы и.о. начальника ДВТУ *Влада Алтуфьева* ознакомила иностранных гостей со структурой ДВТУ и спецификой работы таможенных органов Дальнего Востока. *Николай Лощинин*, и.о. начальника Владивостокской таможни подробно рассказал о работе Владивостокской таможни – крупнейшей в регионе: 35 % перечисляемых ДВТУ в федеральный бюджет таможенных платежей собрано Владивостокской таможней. В структуре таможенных платежей большую часть составляют платежи за импортируемые товары. Основными из них являются автотранспортные средства, товары народного потребления, строительная техника и строительные материалы, продукты питания

Особый интерес гостя вызвали вопросы таможенного оформления и таможенного контроля за перемещением автомобилей. Как определить их таможенную стоимость, насколько эффективно работает система управления рисками, призванная оперативно выявлять правонарушения в таможенной сфере, как формируются профили риска? На все вопросы зарубежного гостя руководством Владивостокской таможни были даны исчерпывающие ответы. Свой интерес к этой теме атташе объяснил тем, что Индия, как и Россия, является крупным импортером японских автомобилей б/у. Проблемы, с которыми сталкиваются российские таможенники, знакомы и их индийским коллегам, поэтому ему так важен опыт российской стороны.

Кроме автомобильной темы на встрече обсуждались вопросы электронного декларирования, таможенного оформления экспортных грузов, проблемы контроля транзитных грузов.

В заключение С. Сринивас заметил, что сотрудничество таможенных органов России и Индии недостаточно налажено, в отличие от бизнес-связей, которые быстро

развиваются. Он выразил надежду, что взаимодействие двух стран в таможенной сфере станет более тесным и плодотворным. Российские таможенники поддержали коллегу и высказали готовность сотрудничать в таможенных вопросах в пределах своей компетенции.

Кроме ДВТУ, индийские гости провели рабочие встречи с должностными лицами Дальневосточной оперативной таможни, побывали во Владивостокском морском торговом и Восточном портах, где воочию познакомились с работой таможенных органов при оформлении судов и функционированием инспекционно-досмотровых комплексов.

По данным таможенной статистики, за 1-е полугодие 2008 г. внешнеторговый грузооборот между Россией и Индией через таможенные органы ДВТУ составил 36,3 тыс. тонн стоимостью 16,8 млн долларов. США. В основном это экспортные грузы: уголь каменный, твердое топливо из него, насосы, компрессоры, вентиляторы. Из Индии в регион ввозятся чай, холодильники, морозильники, овощи, фрукты и орехи.

*Отделение по связям  
с общественностью ДВТУ*

## **«Raffaello» с китайским привкусом**

В Дальневосточном таможенном управлении состоялась встреча с представителями итальянской торговой компании «Ферреро С. П. А.», крупнейшего производителя кондитерских изделий. Компания «Ферреро» была основана в 1946 г. в г. Альба (Италия) братьями Пьеро Ферреро и Джованни Ферреро. В настоящее время компания занимает 3-е место в мире

по производству кондитерских изделий. Сегодня «Ферреро» – это 15 фабрик по всему миру, которые выпускают 850 тыс. тонн кондитерских изделий в год. В 2009 г. будет введена в строй фабрика «Ферреро» и в России, в Волгоградской области.

Встреча таможенников с бизнесменами прошла по инициативе зарубежных гостей, которые обеспокоены растущей угрозой распространения контрафактной продукции по всему миру. Не является исключением в этом смысле и Россия. Чтобы защитить свои интеллектуальные права на территории Российской Федерации, итальянцы обратились к таможенникам.

Во встрече приняли участие менеджеры по интеллектуальной собственности компании «Ферреро С. П. А.» *Джордано Кардини*, а также российский представитель компании *Илья Липаев*. Дальневосточное таможенное управление представляли специалисты, в функции которых входит соблюдение законодательства в области охраны интеллектуальной собственности. Кроме руководства ДВТУ в совещании приняли участие сотрудники Владивостокской, Находкинской, Уссурийской и Хабаровской таможен. Среди приглашенных был также представитель УВД по Приморскому краю.

Представители компании «Ферреро С. П. А.» подготовили доклад-презентацию, цель которого – помочь сотрудникам таможенных органов в идентификации контрафактной кондитерской продукции.

Незаконное использование торговых знаков представляет серьезную проблему для правообладателей, поскольку дискредитирует выпускаемую ими продукцию. Как сказал Джордано Кардини, контрафактные продукты – это товары на одну покупку, поскольку в большинстве своем эта продукция низкого качества, и желания купить ее впоследствии у потребителей не возникает. В интересах же бизнес-

менов – развивать производство, улучшая качество производимой продукции. Контрафактные продукты – это еще и проблема потребителей, поскольку поддельная продукция может представлять опасность для здоровья граждан. Кроме того, контрафакт препятствует сбору налогов и экономическому развитию любого государства.

Большая часть выпускаемой компанией «Ферреро» продукции знакома россиянам. Это конфеты «Ferrero Rocher», «Raffaello», шоколадное яйцо «Kinder surprise», драже «Tic Tac». Основная масса контрафактной продукции производится в Турции, Китае, Польше. Российский представитель компании Илья Липаев подчеркнул, что именно таможенное активнее других контролирующих органов препятствует перетеканию этих товаров в другие страны. За последние годы при непосредственном участии таможенных органов России неоднократно пресекались попытки ввоза на территорию Российской Федерации товаров, содержащих признаки контрафактности.

На встрече зарубежные гости рассказали об охраняемом товарном знаке компании «Ферреро С. П. А.», продемонстрировали оригинальную продукцию компании и контрафакт, приобретенный в торговых точках Владивостока. Итальянцы обратили внимание таможенников на отличительные признаки, по которым можно обнаружить контрафакт. Нередко подделывается даже не сам продукт, а упаковка или форма. Чтобы ввести потребителя в заблуждение, недобросовестные производители выпускают продукцию, сходную до степени смешения, что также является нарушением прав интеллектуальной собственности. Поэтому потребителю надо быть внимательнее, поскольку в торговых залах контрафактная продукция соседствует с оригинальными кондитерскими изделиями.

Начальник отдела защиты прав интеллектуальной собственности ДВТУ Денис Файзенгер рассказал, как строится работа его подразделения и аналогичных отделов в таможнях. По его словам, сегодня участники внешнеэкономической деятельности стали «умнее» и не идут на явное нарушение закона. Обычно контрафактный товар ввозится в Российскую Федерацию с сокрытием, не декларируется. С начала года дальневосточные таможенники выявили 514 случаев ввоза контрафактной продукции. В результате было задержано 429 606 единиц контрафактной продукции. Это в основном обувь, спортивная одежда, парфюмерия.

В заключение представители итальянской компании поблагодарили таможенников за внимание и интерес к данной проблеме. Таможенники в свою очередь заверили, что будут информировать компанию о каждом случае обнаружения подозрительной продукции «Ферреро». Обе стороны выразили желание в дальнейшем сотрудничать в деле защиты прав интеллектуальной собственности.

*Отделение по связям  
с общественностью ДВТУ*

## **Российские и китайские таможенники встретились в Харбине**

В Харбине состоялась очередная рабочая встреча представителей Дальневосточного таможенного управления и Харбинской таможни.

Делегацию ДВТУ возглавлял начальник Дальневосточного таможенного управления Игорь Александрович Власенко,

делегацию Харбинской таможни – начальник Харбинской таможни Ван Сун.

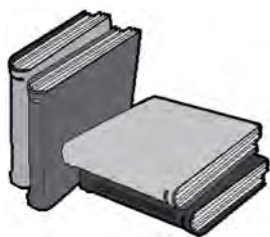
Стороны положительно оценили результаты сотрудничества в первом полугодии 2008 г. Было отмечено, что проведение взаимных стажировок должностных лиц таможенных органов, создание и деятельность рабочей группы по экспериментальному обмену информацией, взаимный обмен нормативными документами и укрепление связей между приграничными таможнями способствовали укреплению взаимопонимания, повышению эффективности таможенного сотрудничества и созданию благоприятных условий для успешного развития приграничной торговли.

Дальневосточные таможенники довели до сведения своих китайских коллег информацию о том, что планируется увеличить время работы пунктов пропуска «Пограничный–Суйфэньхэ» и «Полтавка–Дуннин», а в перспективе – увеличить время работы пунктов пропуска «Благовещенск–Хэйхэ» и «Нижнеленинск-

кое–Тунцзян». Также были обсуждены проблемы функционирования пункта пропуска «Марково–Хулинь». Делегация ДВТУ проинформировала харбинских таможенников о том, что в Уссурийской, Хабаровской, Владивостокской, Благовещенской, Биробиджанской и Находкинской таможнях российско-китайская граница оснащена мобильными инспекционно-досмотровыми комплексами.

Российские и китайские таможенники договорились продолжать работу по строительству и дальнейшему обустройству пунктов пропуска, прилагать усилия по увеличению их пропускной способности. Кроме того, принято решение о проведении ответной стажировки харбинских таможенников в таможенных органах Дальнего Востока Российской Федерации, об организации совместных спортивных соревнований и культурных мероприятий.

*Отделение по связям  
с общественностью ДВТУ*



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

На пороге науки : сб. научно-практических и реферативных работ по таможенному делу, экономике и праву / под общ. ред. В.И. Дьякова; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. – Владивосток: ВФ РТА, 2008. – 228 с.

Рассматриваются проблемы и технологии таможенного дела с точки зрения перспектив и эффективности деятельности таможен. Освещаются социально-гуманитарные аспекты таможенной политики на Дальнем Востоке.