



ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

4.2008



ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

4 (45)

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

- На заседании Коллегии
Дальневосточного таможенного управления 3
- Итоги деятельности Дальневосточного таможенного
управления за 9 месяцев 2008 г. 6
- НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ*
- В Уссурийской таможне – новый начальник 8
- Новый руководитель Комсомольского-на-Амуре
таможенного поста Амурской таможни 8

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

- Л.Н. Гарусова*. Особенности
современного этнокультурного взаимодействия
в Северо-Тихоокеанском регионе 9
- Ван Чао*. Перспективы культурного обмена
между северо-восточными провинциями Китая
и Дальним Востоком России 20

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- Г.Н. Романова*. Морской и железнодорожный транспорт
во внешнеэкономических связях Дальнего Востока
России и Северо-Восточного Китая 25
- Обзор внешнеэкономической деятельности
Дальневосточного региона за 9 месяцев 2008 г. 40
- В ПОМОЩЬ УЧАСТНИКУ ВЭД*
- О порядке уплаты таможенных платежей за третьих лиц 50
- Об оформлении фитосанитарных сертификатов
на лесоматериалы 50
- О временной ставке
ввозной таможенной пошлины грузов 51

ТАМОЖНЯ В ДЕЙСТВИИ

- В числе лидеров – Владивостокская таможня 53
- Результаты правоохранительной деятельности
таможен ДВФО за 9 месяцев 2008 г. 56

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

15.12.2008 г.

Формат 70×100/16

Усл. печ. л. 10,7.

Уч.-изд. л. 9,4.

Заказ 832. 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

Недекларирование по установленной форме. *И. Яшина* 58

АДВОКАТСКИЕ КОНСУЛЬТАЦИИ

Помещение товаров и транспортных средств на склады временного хранения 59

ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Н.Г. Купина, С.А. Кайтанджян. Полномочия государственной службы карантина растений в области правоотношений на государственной границе 62

В.Л. Ушакова. Дальневосточный федеральный округ: миграционные процессы и перспективы их развития 70

НАУКА И ТЕХНИКА – ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЕ

А.А. Полошвец, Ю.В. Малышенко. Анализ процессов таможенного оформления и таможенного контроля морских судов (на примере таможенного поста «Морской порт Находка») 83

Л.В. Сорокина. Информационные технологии для установления категорий таможенным органам Российской Федерации 88

А.С. Кайтанджян. Использование цифровых технологий при расследовании преступлений 93

НАШИ КАДРЫ

Оставаться в потоке жизни, пока хватает сил (о документообороте организационно-штатного отделения ДВТУ М.Я. Лавренове). *И. Бобрикова* 101

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

В.В. Шевченко. Становление таможенных учреждений на территории ЕАО 106

ХРОНИКА СОБЫТИЙ

Региональный семинар по вопросам административных правонарушений в таможенной сфере. *С. Щедрин* 120

Семинар психологов в Сахалинской таможне. *Ю. Гуршал* 121

Таможенники на Форуме стран АТР 121

Вместе против наркотиков. *С. Щедрин* 122

Третий Консультативный совет в Камчатской таможне. *К. Берлова* 123

Всероссийское совещание служб организации таможенного контроля. *К. Берлова* 124

Визит китайских таможенников в Гродеково. *С. Блахутина* 125

Семинар по вопросам регулирования ВЭД. *Е. Вербицкая* 126

Первый выпуск таможенных кинологов. *С. Щедрин* 127

Рабочая встреча между сотрудниками ДВТУ и Харбинской таможни. *С. Кантаева* 127

Встреча оперативников в Харбине. *С. Щедрин* 128

ПУБЛИКАЦИИ 2008 г. 130

На заседании Коллегии Дальневосточного таможенного управления

6 ноября 2008 г. во Владивостоке состоялось очередное заседание Коллегии Дальневосточного таможенного управления под председательством начальника ДВТУ генерал-майора таможенной службы *Игоря Александровича Власенко*. В заседании приняли участие руководители высшего и среднего звена ДВТУ и начальники дальневосточных таможен. На коллегии были рассмотрены три вопроса.

О проблемах, связанных с подготовкой, применением и актуализацией профилей рисков при таможенном контроле, рассказал начальник службы организации таможенного контроля ДВТУ *В. Теремецкий*. Он отметил, что решение таких задач, как содействие развитию внешней торговли, обеспечение эффективности таможенного контроля и полноты собираемости таможенных платежей, практически невозможно без всестороннего развития системы управления рисками. Делегирование полномочий при использовании отдельных элементов системы управления рисками из ФТС России в региональные таможенные управления по разработке, согласованию, утверждению и доведению до таможенных органов срочных профилей рисков и ориентировок явилось, как показала практика, эффективным механизмом таможенного контроля. Так, за последний год в ДВТУ разработано 166 проектов срочных профилей рисков, из которых 156 утверждено, а также 48 проектов ориентировок, из которых утверждено 40. Наибольшее количество разработанных и утвержденных срочных профилей рисков приходится на службу организации таможенного контроля ДВТУ, Уссурийскую, Находкинскую, Хабаровскую, Сахалинскую и Владивостокскую таможни.

На всероссийском совещании служб организаций таможенного контроля, прошедшем в октябре этого года, руководство Федеральной таможенной службы констатировало, что эффективность работы по срочным профилям рисков в Дальневосточном таможенном управлении самая высокая по России.

За 9 месяцев этого года ДВТУ и таможнями региона разработаны и направлены в ФТС России 75 проектов профилей рисков. Наибольшее количество проектов профилей рисков подготовлено функциональными подразделениями ДВТУ, Уссурийской и Сахалинской таможнями.

В результате применения профилей рисков за 9 месяцев 2008 г. возбуждено 1193 дела об административных правонарушениях, что на 25 % больше, чем за весь 2007 г. (892 дела); произведено 15 764 корректировки таможенной стоимости – на 87 % больше, чем за весь 2007 г. (8 452 корректировки); общая сумма довысканных таможенных платежей увеличилась в 2,2 раза (более 859 млн рублей) по сравнению с 2007 г. (387 млн рублей).

Останавливаясь на достигнутом дальневосточные таможенники не собираются. На коллегии было принято решение активизировать работу служб и функциональных подразделений Управления по подготовке предложений о разработке срочных профилей риска, обратив особое внимание на их качество. Кроме того, требуется разработка зональных профилей риска, созданных по предложениям таможен региона. Для повышения эффективности мобильных инспекционно-досмотровых комплексов необходимо разработать четкие критерии их применения на основе системы управления рисками.

Об организации работы ДВТУ и дальневосточных таможенных органов по осуществлению ведомственного контроля законности и обоснованности решений, действий (бездействия) нижестоящих таможенных органов и их должностных лиц в сфере таможенного дела сообщила В.А. Алтуфьева, заместитель начальника управления – начальник правовой службы. За 9 месяцев 2008 г. Дальневосточным таможенным управлением и дальневосточными таможнями принято 1260 решений в порядке ведомственного контроля, за аналогичный период 2007 г. – 713 решений. Это свидетельствует об активизации ведомственного контроля, позволившего своевременно пресечь неправомерное поведение должностных лиц и устранить его негативные последствия. Предметом ведомственного контроля явились решения, связанные с таможенной стоимостью и взиманием таможенных платежей (56 %), классификацией товаров, определением страны их происхождения и применением запретов и ограничений (41 %), таможенными процедурами и таможенным оформлением (2,5 %), таможенными ревизиями (0,5 %).

В целях обеспечения надлежащей организации работы в порядке ведомственного контроля, единообразного применения таможенного законодательства Российской Федерации коллегия ДВТУ решила проанализировать причины признания неправомерными решений, действий (бездействия) нижестоящих таможенных органов и их должностных лиц и провести мероприятия по устранению причин и условий, способствующих принятию незаконных решений, совершению неправомерных действий.

Об исполнении контрольных показателей эффективности деятельности таможенными органами Дальневосточного таможенного управления за третий квартал 2008 г. доложил начальник организационно-инспекторской службы ДВТУ А.В. Аблеев. Эффективность деятельности таможенных органов оценивалась исходя из 43 показателей. Процент выполнения контрольных показателей эффективности деятельности ДВТУ составил 92,28. При этом в пер-

вом квартале 2008 г. выполнение контрольных показателей составляло 98,85 %, во втором квартале – 93,81 %.

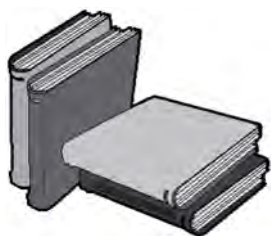
Коллегия ДВТУ отметила тревожную тенденцию к снижению выполнения контрольных показателей эффективности деятельности, вызванную как недостаточностью предпринимаемых таможенными региона мер по выполнению контрольных показателей, так и ослаблением контроля со стороны функциональных подразделений аппарата ДВТУ.

На «неудовлетворительно» оценены эффективность проведения таможенных досмотров ввозимых товаров на основании региональных и зональных профилей рисков при декларировании путем подачи ГТД, а также эффективность таможенного контроля экспортируемых лесоматериалов (необработанных и распиленных или расколотых).

Последний показатель (эффективность таможенного контроля экспортируемых лесоматериалов) в третьем квартале текущего года выполнен только Хасанской и Сахалинской таможнями. Остальные таможни (Амурская, Биробиджанская, Благовещенская, Ванинская, Владивостокская, Находкинская, Уссурийская, Хабаровская) не смогли достичь контрольных значений.

Руководство ДВТУ поручило начальникам таможен региона ежеквартально проводить комплексный анализ судебной практики, судебной статистики и практики рассмотрения жалоб в целях выявления наиболее острых проблем и определения путей их решения.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Куницын, А.Р. Образцы заявлений и жалоб в суд. Комментарии законодательства. Судебная практика : практическое пособие / А.Р. Куницын. – 7-е изд., перераб. и доп. – М. : КноРус, 2008. – 296 с.

Книга содержит примерные образцы форм письменных обращений в суд, необходимые комментарии и анализ судебной практики. В отличие от других ранее выпущенных книг А.Р. Куницына это издание ориентировано в основном на то, чтобы помочь гражданам, в первую очередь предпринимателям, которые, не обращаясь к юристу, могли бы правильно оформлять иски и другие заявления в суд и умело защищать свои права.

Итоги деятельности Дальневосточного таможенного управления за 9 месяцев 2008 г.

В преддверии профессионального праздника в Дальневосточном таможенном управлении прошла пресс-конференция для средств массовой информации. Начальник Дальневосточного таможенного управления генерал-майор таможенной службы Игорь Александрович Власенко рассказал журналистам об итогах работы дальневосточных таможенников за 9 месяцев 2008 г.

За отчетный период дальневосточными таможенниками было перечислено в федеральный бюджет 133 млрд 429 млн рублей, что почти в 1,5 раза больше, чем получила казна за тот же период в 2007 г. Как обычно, лидирует Владивостокская таможня, пополнившая казну на 45 млрд 534 млн рублей. На втором месте Находкинская таможня – 41 млрд 738 млн рублей. Третье место удерживает Ванинская таможня – 11 млрд 951 млн рублей.

В 2008 г. в регионе деятельности Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) внешнеэкономическую деятельность осуществляли 14 149 участников внешнеэкономической деятельности, из которых 11 956 зарегистрированы на территории Дальневосточного федерального округа.

За девять месяцев текущего года таможенными ДВТУ оформлено 209 894 грузовых таможенных деклараций – на 22 % больше, чем за тот же период 2007 г.

Через таможни Дальнего Востока было ввезено 339 858 легковых автомобилей (за тот же период 2007 г. ввезено 291 489 легковых автомобилей), 77 194 кузовов для транспортных средств (за тот же период 2007 г. – 56 958 кузовов).

Товарооборот через таможни ДВТУ составил 24,9 млрд долларов США, увеличившись по сравнению с аналогичным периодом 2007 г. на 40 %. Объем товарооборота в натуральном выражении по сравнению с аналогичным периодом 2007 г. уменьшился на 5 % и составил 35,4 млн тонн.

Стоимость **экспорта** составила 15,4 млрд долларов США (или 62 % товарооборота) и по сравнению с тем же периодом 2007 г. увеличилась в 1,5 раза. С начала года через таможни Дальнего Востока вывезено 29,7 млн тонн товаров (84 % от общего товарооборота ДВФО).

Крупнейшими торговыми партнерами Дальнего Востока при экспорте товаров (по стоимости) стали: Япония – 33 %, Республика Корея – 29 %, Китай – 23 %, Швейцария – 6 %, Венесуэла – 3 %.

Среди важнейших товарных статей экспорта выделяются:

- нефть сырая – 44 % от стоимости всех экспортных товаров;
- нефтепродукты – 36 % стоимости;
- лесоматериалы необработанные – 6,5 % стоимости;
- черные металлы – 3,6 % стоимости, почти половина приходится на отходы и лом;
- летательные аппараты – 2,3 % стоимости;
- рыба, ракообразные и моллюски – 1,2 % стоимости.

Стоимость **импорта** составила 9,5 млрд долларов США и по сравнению с аналогичным периодом 2007 г. увеличилась на 25 %. С начала года через таможи Дальнего Востока ввезено 5,7 млн тонн товаров.

Крупнейшими торговыми партнерами Дальнего Востока при импорте являются: Китай – 38 % от стоимости импорта всех товаров, Япония – 30 %, Республика Корея – 13 %, США – 5 %, Германия – 1,7 %.

Важнейшими товарными статьями при импорте являлись следующие товарные группы:

- машины, оборудование и механизмы – 24 % стоимости от импорта всех товаров;
- средства наземного транспорта, кроме железнодорожного и трамвайного, их части и принадлежности – 23,5 % стоимости;
- пластмассы и изделия из них – 8 % стоимости;
- электроника, электротехника, бытовая техника – 6 % стоимости;
- обувь – 5,6 % стоимости;
- изделия из черных металлов – 5 % стоимости;
- мясо и пищевые мясные субпродукты – 2,5 % стоимости;
- инструменты и аппараты оптические, фото- и кинематографические, измерительные, медицинские – 1,8 % стоимости.

В Уссурийской таможне – новый начальник

Приказом Федеральной таможенной службы России начальником Уссурийской таможни с 29 сентября 2008 г. назначен полковник таможенной службы *Канин Леонид Алексеевич* (бывший начальник Уссурийской таможни полковник таможенной службы Петров Дмитрий Владимирович возглавил Амурскую таможню).

Л.А. Канин родился в 1969 г. в Адыгейской области. Имеет два высших образования: окончил Тихоокеанское высшее военно-морское училище им. С.О. Макарова и Международный институт экономики и права.

Службу в таможенных органах Л.А. Канин начал в 1994 г. Прошел путь от инспектора до первого заместителя Гродековской таможни.

За успехи в профессиональной сфере награжден нагрудным знаком «Отличник таможенной службы», медалями «За службу в таможенных органах» III степени и «За усердие».

Новый руководитель Комсомольского-на-Амуре таможенного поста Амурской таможни

Приказом Федеральной таможенной службы России с 22 сентября 2008 г. начальником Комсомольского поста Амурской таможни назначен майор таможенной службы *Селеменов Андрей Иванович*.

А.И. Селеменов родился в 1972 г. в г. Амурске. Закончил Комсомольский-на-Амуре педагогический институт по специальности «история и юриспруденция».

Андрей Иванович Селеменов служит в Амурской таможне с апреля 1995 г. Начинал с инспектора таможенного поста Амурской таможни, занимал должности старшего инспектора, ведущего инспектора отдела таможенного оформления и таможенного контроля Амурской таможни. С августа 2003 г. по ноябрь 2006 г. состоял в должности главного государственного таможенного инспектора отдела таможенного оформления и таможенного контроля Комсомольского-на-Амуре таможенного поста. С ноября 2006 г. назначен на должность начальника отдела таможенных процедур и таможенного контроля Амурской таможни. За свой труд отмечен благодарственными письмами ФТС России.

Женат, отец двух детей.

Л.Н. ГАРУСОВА

Особенности современного этнокультурного взаимодействия в Северо- Тихоокеанском регионе

Конец XX и начало XXI вв. стали временем открытия внешнему миру российского Дальнего Востока. Именно в этот период начали формироваться его разнообразные и весьма интенсивные связи с ближайшими и наиболее развитыми соседями по Азиатско-Тихоокеанскому региону – Китаем, Японией, Республикой Корея и Соединенными Штатами Америки, на которые приходится около 80 % внешнеторгового оборота Дальневосточного федерального округа.

Интеграционные процессы подразумевают экономическое, социально-политическое и культурное взаимодействие стран и народов АТР. При этом зачастую предполагается, что интенсивное экономическое сотрудничество, сопровождаемое гуманитарным, поможет формированию общих, разделяемых всеми народами региона социокультурных норм и ценностей. В качестве аргумента приводится пример объединенной Западной Европы, успешно создающей единое экономическое, политическое и культурно-образовательное пространство. Однако в отличие от Западной Европы, где все страны принадлежат к одному культурно-цивилизационному полю, Азиатско-Тихоокеанский регион не однороден в экономическом, политическом и социокультурном (культурно-цивилизационном) смысле.

В АТР представлены практически все основные типы цивилизаций, а социокультурные различия стран Восточной Азии, России, США, Канады и др. очевидны. Различия социокультурного характера даже относительно схожих по культуре и историческим традициям стран Северо-Восточной Азии – Китая, Японии, Республики Корея («конфуцианских» по классификации Г. Розмана), как известно, препятствуют развитию более тесных политических и экономи-

ческих отношений между ними, а тем более формированию какой-то особой «северо-восточной азиатской идентичности».

Опыт последних полутора десятилетий свидетельствует о том, что расширение экономических и гуманитарных связей между российским Дальним Востоком и странами АТР, включая международную миграцию, привело не столько к усилению взаимовлияния культур и готовности соседствующих народов к их восприятию, сколько к формированию минимально необходимой для взаимодействия людей *лояльности*. Показательны в этом смысле взаимоотношения россиян с ближайшими соседями по АТР — китайцами и американцами.

Российско-китайские отношения на Дальнем Востоке (Маньчжурия, Приамурье и Приморье) имеют более чем 300-летнюю историю, в ходе которой россияне и китайцы не поддались и не поддаются взаимной ассимиляции. Оба народа не растворяются в принимающем их обществе. По мнению одного из специалистов по данной проблеме Д. Владимировой, «сегодня россияне и китайцы, как и несколько сотен лет назад, вступают в межэтнические контакты с установкой о превосходстве собственной культуры». Этнокультурный *автостереотип** каждой из сторон сориентирован на превосходство своей нации и культуры. «Несмотря на повседневное общение, — подчеркивает Д. Владимирова, — китайцы в основной своей массе оставались и остаются чуждыми русскому влиянию. В свою очередь, для большинства россиян, длительно проживающих в Маньчжурии, культура одной из древнейших цивилизаций мира оказалась чужой и неприемлемой»¹.

В 90-е годы XX в., после открытия внешнему миру некогда закрытого пограничного региона – российского Дальнего Востока, для него актуализировалась проблема иностранной миграции. С начала 1992 г., после подписания российско-китайского договора о безвизовом обмене, движение через российско-китайскую границу стало массовым. Если за 1991 г. через Гродековскую таможню (Приморский край) прошло 46 тыс. иностранцев (преимущественно китайцев), то уже в 1992 г. эта цифра составила 200 тыс. мигрантов.

Массовое присутствие китайцев на российском Дальнем Востоке возродило в сознании дальневосточников образа «желтой опасности» (т. е. угрозы экономического, культурного, а затем и политического поглощения российских территорий Китаем), который активно насаждался в регионе и в дореволюционное, и в советское время. На данном этапе объективным фактором и внешним фоном для распространения антикитайских *алармистских* настроений среди граждан приграничных с Китаем российских территорий является

¹ Владимирова Д.А. Проблемы этнокультурного взаимодействия и взаимовосприятия китайцев и русских на российском Дальнем Востоке и Северо-Востоке Китая: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Владивосток, 2005. С. 23.

* Автостереотип – представление нации (группы) о самих себе.

постоянно растущая экономическая и военно-политическая мощь КНР, а также сложная демографическая и экологическая ситуация в этой стране.

По данным Федеральной миграционной службы России на 2007 г., только из 1 млн официально зарегистрированных в РФ иностранных рабочих 210 тыс. приходится на гастарбайтеров из КНР; 40 % трудовых мигрантов из Китая работает в Москве, а 23 % (около 50 тыс.) — на Дальнем Востоке. В этом регионе, а также в Сибирском федеральном округе каждый второй трудовой мигрант — китаец². Разумеется, здесь не учитываются те, кто въехал в Россию как турист, а также на учебу или по делам бизнеса.

Исследования, проводимые с 1994 г. социологической лабораторией Института истории ДВО РАН (Л. Ларина, Е. Плаксен), регулярно фиксируют не только подозрительное, но и в значительной степени неприязненное отношение россиян-дальневосточников к китайцам. Так, в октябре 1994 г. из 869 опрошенных жителей Владивостока, Хабаровска, Благовещенска и ряда городов и поселков Приморья лишь менее трети (32 %) выразили свое «хорошее» и «очень хорошее» отношение к китайцам. Почти четвертая часть (23 %) — как «плохое» и 38 % — как «безразличное». Только 4–5 % жителей Дальневосточного региона были готовы безоговорочно принять на своей территории китайцев. Категорически против китайского присутствия в регионе треть населения. Остальные готовы мириться с присутствием китайцев только в виде необходимой рабочей силы³.

В 2003 г. повторный опрос 701 респондента из городов и поселков Приморского края и Амурской области фактически продублировал оценки десятилетней давности (Л. Ларина).

Почти четверть (23 %) опрошенных признались, что их отношение к китайцам за последние 10 лет только ухудшилось, и лишь 15 % отметили положительную динамику. Рост отрицательных настроений в отношении китайцев не может не вызывать обеспокоенность будущим приграничных связей двух государств.

Тревогу вызывает рост националистических настроений россиян на Дальнем Востоке: 29 % опрошенных признали, что они ощущают свое превосходство над китайцами, 34 % утверждают, что испытывают «отторжение» при общении с китайцами.

Одним из показателей неприятия дальневосточниками граждан КНР, в том числе и в этнокультурном смысле, является их отношение к смешанным бракам. Позитивно к браку своих родственников с китайцами отнеслись бы не более 5 % населения, не одобрили бы около половины опрошенных (Л. Ларина). (Для сравнения: положительное отношение к бракам с американцами выразили более 60 % респондентов в ходе опросов Института истории ДВО РАН в 2003 и 2006 гг.).

² Общая газета. 05.06.2007. <http://www.rambler.ru/news/economy/0/10507068.html>.

³ www.kitairu.net/rus/articles

Истоки неприятия китайцев кроются не в расизме и шовинизме дальневосточников, а в той социальной и культурной среде, которая поставляет китайских мигрантов на российское приграничье. Это жители окраинных территорий Китая, выходцы из села, рабочие или мелкие торговцы, чьи манеры отталкивают, вызывают отрицательные эмоции. Еще в 1994 г. респонденты отмечали, что «наглость и нечистоплотность китайцев раздражают»⁵. Ситуация в этом смысле мало изменилась и в последующее время.

Этнокультурные стереотипы китайцев, прочно утвердившиеся в сознании дальневосточников еще в начале 1990-х годов, практически не подвергались каким-то заметным изменениям впоследствии. Основными качествами китайцев в 2003 и 2006 гг. (как и в 1994 г.) было названо трудолюбие (65 %) ⁶, предприимчивость (48 %), хитрость (41 %), агрессивность (21 %). «Честными» считают китайцев только 2 % опрошенных дальневосточников, «щедрыми» — 1 %. (Для сравнения: именно два последних качества – «честность» и «щедрость» – были названы в 2003 г. российскими респондентами в качестве основных этнокультурных характеристик русских — соответственно 20 и 47 % опрошенных).

В свою очередь китайцы, опрошенные в 2001–2002 гг. в Уссурийске (Приморский край), отметили, например, что русские стали больше воровать на рынках, милиция и местные власти вымогают взятки, русские склонны к пьянству и лени, из чего складывается явно негативный *гетеростереотип** россиян.

Разумеется, такое принципиальное несовпадение этнокультурных стереотипов препятствует взаимопониманию взаимодействующих сторон, а тем более их культурному сближению.

Стремление к внешнеполитическому сотрудничеству со странами Восточной Азии гармонично уживается в общественном мнении дальневосточников с подозрительностью и неприязнью к соседям, прежде всего китайцам. Оценивая региональные угрозы, половина (45–55 %) респондентов назвала зарубежную иммиграцию на российский Дальний Восток главной внешней опасностью. При этом почти всегда пояснялось, что имеются в виду прежде всего Китай и китайцы⁷. Комментарии на эту тему, как правило, давались без малейшего проявления политкорректности и толерантности⁸.

Угрозу национальной безопасности со стороны Китая и китайцев видят 29 % опрошенных. Типичны комментарии: «Нам нужно укреплять границы. Нужно для китайцев ужесточить правила проживания!»⁹. В отличие от дальневосточников жители других территорий менее обеспокоены угрозой безопас-

⁵ <http://www.new.hist.asu.ru/biblio/vost/18.paf>

⁶ Там же.

⁷ Козлов Л.Е., Суховольская Т.Н. Международное положение российского Дальнего Востока в оценках его жителей // Международники и регионоведы об актуальных проблемах мировой политики / науч. ред. Л.Н. Гарусова. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2006. С. 160.

⁸ Там же. С. 161.

⁹ Там же. С. 163.

* Гетеростереотип – устоявшееся представление о другой нации (группе).

ности России со стороны Китая (по данным ВЦИОМ, такую угрозу (декабрь 2005 г.) видели лишь 17 % опрошенных¹⁰).

Китайскую иммиграцию кроме как угрозу национальной безопасности многие респонденты воспринимали как экономическую экспансию (20 % по Дальнему Востоку). «Эта экспансия уже давно. И товары, и рабочие — все не наше»¹¹. Любопытно, что «общероссийское» мнение по данному вопросу почти совпадает с «региональным», дальневосточным. По данным ВЦИОМ за этот же период (декабрь 2005 г.), мнение о том, что Китай стремится «экономически поработить Россию», разделяют 19 % россиян¹². 14,7 % респондентов воспринимали китайскую иммиграцию как источник новых болезней — атипичной пневмонии, птичьего гриппа и т. д.

Хотя целью опроса не являлись выявление и оценка этнокультурных характеристик соседей дальневосточников, во многих ответах и комментариях это явно просматривалось, например, «русские с китайцами друг другу не верят, считают друг друга неполноценными» (т. е. налицо установка на культурно-этническое превосходство)¹³.

Формированию алармистских настроений в регионах, сопредельных Китаю, способствуют не только бытующие негативные этнокультурные стереотипы, но и распространение «бытовой мифологии». Типичным современным мифом является миф о «китайской (американской и любой другой) экспансии».

В настоящее время политиками, учеными, журналистами приводятся аргументы как в поддержку, так и в опровержение данного мифа. Например, депутат Государственной думы РФ от Приморского края Евгений Большаков высказывая явно алармистские взгляды по вопросу о «китайской экспансии»: «Металл, лес, рыба, металлолом, морепродукты, дикоросы — в Китай. А оттуда — сомнительная водка, эфедрин и тысячи нелегальных «туристов». В итоге под разговоры о сближении как-то незаметно край заполнили наши соседи. Постепенно они проникают уже не только в сферу рыночной торговли, но и в общепит, скупают квартиры, ассимилируются. Они ворочают здесь миллионами долларов, а налоги почти не платят»¹⁴.

В поддержку мифа о «желтой угрозе» называются цифры нелегальной китайской миграции. От 400 тыс. до 2 млн китайцев уже якобы нелегально проникли на Дальний Восток и обосновались там¹⁵. В отношении всей Российской Федерации называются цифры от 2 млн до 15 млн нелегалов из КНР. Даже введение в 1994 г. визового порядка пересечения границы и меры федеральных и местных властей по ограничению въезда и пребывания иностранцев на

¹⁰ www.wciom.ru/arkhiv/tematicheskii-arkhiv/item/singl/2149.html

¹¹ Козлов Л.Е. Указ. соч. С. 161.

¹² www.wciom.ru/arkhiv/tematicheskii-arkhiv/item/singl/2149.html

¹³ Козлов Л.Е. Указ. соч. С. 164.

¹⁴ «Владивосток». 1999. 2.06.

¹⁵ См.: Ларин В.Л. Китай и Дальний Восток России в первой половине 90-х: проблемы регионального взаимодействия. Владивосток: Дальнаука, 1998. С. 74–75.

российской территории (последняя из них – фактическое изгнание с местных рынков иностранных/китайских торговцев с 1 апреля 2007 г.) оказалось не в состоянии повлиять на жизнеспособность антикитайского мифа.

Разумеется, есть и противоположное мнение относительно масштабов и угроз китайской экспансии на Дальнем Востоке. Так, бывший вице-губернатор Приморского края по международным связям (в настоящее время – председатель Законодательного собрания Приморского края) В.В. Горчаков категорически настаивает на том, что на протяжении по крайней мере последних пяти лет в Приморье не было незарегистрированных китайских мигрантов, все они учтены и пересчитаны. За это отвечают пограничные и таможенные службы, ОВИР, УВД и т. д.

Типичными представляются аргументы Д. Таевского (г. Иркутск), пытающегося опровергнуть миф о китайской экспансии. Он пишет: «За всю историю российско-китайских отношений Китай никогда не стремился каким-то образом захватить Южную Сибирь... Несмотря на крайнюю плотность населения в некоторых регионах, Китай имеет достаточное количество малонаселенных и незаселенных территорий, в частности весь север, примыкающий к границам России. Основное население концентрируется в теплых и плодородных районах и отнюдь не стремится переселяться на холодные и голодные северные земли. Даже относительно теплая Маньчжурия, северный район Китая, практически не заселена и не используется для сельскохозяйственной деятельности»¹⁶.

Трудности этнокультурного характера возникают в процессе взаимодействия не только у представителей разных цивилизаций. Даже в формате одной «христианской цивилизации» можно говорить об этнокультурных различиях, препятствующих взаимопониманию как отдельных индивидов, так и целых народов.

В разные исторические периоды **российско-американское экономическое и гуманитарное сотрудничество**, имеющее более чем 200-летнюю историю, развивалось в разной степени плодотворно и эффективно, однако почти всегда сопровождалось взаимным недопониманием, а также завышенными или неадекватными ожиданиями сторон. Применительно к настоящему времени это объясняется рядом факторов, в том числе динамикой российско-американских отношений, а также особенностями внешней политики США, которые напрямую влияют на общественное мнение россиян об американцах (и наоборот) и их этнокультурные стереотипы.

Поскольку взаимоотношения между Россией и США в постсоветский период развиваются «циклообразно» (доброжелательно-партнерские отношения сменяются подозрительностью и взаимным отторжением), то и общественное мнение россиян об американцах подвержено колебаниям.

Так, ухудшение российско-американских отношений в 2006–2008 гг. можно связать с тем, что в настоящее время среди эмоциональных оценок

¹⁶ Таевский Д. Указ. соч.

Соединенных Штатов россиянами преобладают негативные чувства. По данным ВЦИОМ (февраль–март 2007 г.), 50 % респондентов сообщили, что понятие «Америка» вызывает у них отрицательные эмоции, у трети опрошенных (34 %) преобладает позитивное отношение к Америке (для сравнения: понятие «Европа» вызывает положительные эмоции у 77 % россиян, «Азия» – у 56 %) ¹⁷.

Региональное мнение об Америке и американцах в целом существенно не отличается от общероссийского аналога. По данным опроса 2006 г., проведенного социологической лабораторией Института истории ДВО РАН, около трети населения юга Приморья выразило в целом позитивное отношение к США. На протяжении последних 10 лет общероссийская тенденция постепенного снижения симпатий к США продублировалась на Дальнем Востоке. По данным социологических опросов Института истории ДВО РАН, в 1995 г. максимальное количество (45 %) респондентов – жителей Дальнего Востока на вопрос о предпочтении одной из стран мира выбрали США. Второе место в этом опросе получила Япония (41 %), третье – Австралия (37 %). Для сравнения: Китай набрал только 4 % «голосов».

Преобладание «проамериканских» настроений на российском Дальнем Востоке в этот период, вероятно, можно соотнести: с «хорошим» состоянием российско-американских отношений в целом, с традиционной лояльностью дальневосточников к американцам и Америке, сохранившейся еще с «советских» времен, а также с наличием регионалистских настроений в элите и обществе на Дальнем Востоке, предполагающих переориентацию на тесное сотрудничество с США и другими странами АТР.

В 2000 г. предпочтения респондентов несколько изменились: на первое место вышла Япония (34 %), второе – США (32 %), третье – Австралия (23 %). Китай получил поддержку 3 % респондентов. Снижение американских симпатий у дальневосточников в данном случае сопоставимо с общероссийским разочарованием в «прозападном» курсе Москвы, усилением разногласий России и США по ряду внешнеполитических вопросов, а также общим ухудшением межгосударственных отношений.

Опрос 2006 г., как уже упоминалось, подтвердил позитивное отношение к США не более трети дальневосточников. Первое место по региональным симпатиям занимала Австралия — синдром «любви издалека».

Сведения, полученные в ходе опроса жителей регионов Дальнего Востока преподавателями и студентами ВГУЭС зимой 2005/2006 г., дополняют и уточняют приведенные выше данные. Так, было отмечено «повсеместное отсутствие на Дальнем Востоке особого интереса к США как к внешнеполитическому партнеру России. Те немногие, кто выбирал США в качестве приоритетного международного партнера (9,3 %), говорили, во-первых, о желательности

¹⁷ www.wciom.ru/arkhiv/tematicheskii-arkhiv/item/singl/4208.html

хороших отношений с мировым лидером, а во-вторых, о необходимости «знать врага в лицо». Выбор ответа неоднократно сопровождался комментариями о том, что США – это опасный участник мировой политики, с которым нельзя враждовать, но которому не стоит и доверять»¹⁸. При этом вариант «отношения России с данной страной (США) – плохие» (как и в случае с Китаем и другими странами) выбрали не более 8 % респондентов, вариант же «отношения противоречивые» выбрала примерно пятая часть опрошенных¹⁹.

В целом алармистские настроения в отношении США распространены на Дальнем Востоке заметно меньше, чем в отношении Китая, но они также имеют место. Недовольство дальневосточников вызывают не только внешняя политика США и их экономическое влияние на Россию, но и усиление воздействия американской культуры на российскую.

«Американизация» российской культуры – тема для беспокойства на российском Дальнем Востоке отнюдь не новая. Еще в конце XIX–начале XX вв. власти Приамурского края били тревогу по поводу американизации Чукотки. Ввиду территориального соседства с Аляской местное население пользовалось орудиями промысла, продуктами питания и широкого потребления исключительно американского производства. Языком межкультурного общения постепенно становился английский язык. Чукотские дети обучались в школах на Аляске. Большая часть населения не знала или забывала, что находится в российском подданстве.

В постсоветский период с открытием Дальнего Востока внешнему миру влияние американской массовой культуры (на фоне распространения новых информационных технологий) стало весьма заметным, что нашло отражение в общественном мнении местного населения. Например, в ходе телевизионного 45-минутного экспресс-опроса 30 марта 2001 г. из 930 добровольных респондентов, позвонивших в студию Общественного телевидения Приморья (г. Владивосток), на вопрос «существует ли угроза американизации России?» 406 (44 %) ответили утвердительно, 371 (40 %) – отрицательно, у 153 (16 %) еще не было твердого мнения на этот счет.

Феномен «американизации» национальных культур пытаются объяснить по-разному, в том числе и как тенденцию к культурной схожести в условиях глобализации. Есть и другие версии. Так, по мнению Р. Пеллса, успех и популярность американской культуры во всем мире объясняются тем, что сама она интернациональна (глобальна) по своей сути, поскольку впитала в себя многое из европейской, азиатской и других культур, и теперь эти культуры в трансформированном виде возвращаются обратно. Поэтому американская культура так легко воспринимается сегодня всеми народами. Р. Пеллс считает, что «культурные связи между США и остальным миром на протяжении последних ста лет не были односторонними. Напротив, Соединенные Штаты были

¹⁸ Козлов Л.Е., Суховольская Т.Н. Указ. соч. С. 160.

¹⁹ Там же. С. 165.

и остаются крупнейшим потребителем иностранного интеллектуального и художественного влияния... Американская культура распространилась в мире, потому что она вобрала в себя иностранные стили и идеи»²⁰.

Питательной средой для антиамериканских настроений в нашей стране (помимо социально-экономического фона) является живучесть антиамериканских мифов и этнокультурных стереотипов, многие из которых (например, «образ врага») сформировались еще в советское время.

При контакте русской и американской культур особенно важно учитывать, что русский автостереотип, в отличие от американского, самокритичен и принижен. В русской культуре незачем хвастаться, выставлять свои достижения напоказ. Американский автостереотип явно положительный (восхваление достижений, откровенный патриотизм и т. п.), который прямо или косвенно отмечает превосходство американской нации и культуры.

По мнению известного российского политолога-американиста А.Д. Богатурова, уверенность в превосходстве – первая и, возможно, главная черта американского мировидения²¹. На идее превосходства высится машина американского патриотизма – неистощимо многообразного, сводимого, однако, к общему знаменателю: многое в Америке нужно исправить, но это – лучшая страна в мире.

Американский исследователь Дуглас Стивенсон называет три качества (национальные черты), которые, по его мнению, присущи практически всем американцам. Их можно рассматривать как своего рода автостереотипы американской нации. Во-первых, это дружелюбие, отзывчивость и вежливость; во-вторых, это сильное чувство добрососедства (доброжелательное отношение к соседям и готовность помочь им); в-третьих – общая непринужденность (неформальность, легкость, самоирония, с которыми американцы общаются с незнакомыми людьми). Кроме того, трудолюбие, целеустремленность, прагматизм и активность²².

Практически во всех российских учебниках культурологии и политологии называются черты, которые, по мнению россиян, типичны для американцев: активность, предприимчивость, деловитость, раскованность, трудолюбие, прагматизм, целеустремленность, расчётливость, уважение к закону, патриотизм, эгоизм. В таком «официальном» виде российский гетеростереотип практически не отличается от американского автостеретипа.

По результатам социологического исследования 2003 г., проведенного Центром социологических исследований при Московском университете²³, можно выявить некоторые черты русского автостереотипа. Опрошенные российские студенты назвали типично русскими чертами беспечность, недально-

²⁰ Pells R. Is American Culture "American"? // The Challenges of Globalization. U.S. Department of State. 2006. V. 11, № 1. P. 25–26.

²¹ Богатуров А.Д. Истоки американского поведения // Россия в глобальной политике. 2004. № 6. С. 6.

²² Стивенсон Д. Америка: страна, общество, люди. 1996. USIA, Washington D.C. С. 164

²³ Validata: Nations as Brands [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://validate.com/sicial/?_87.htm

видность, решительность, патриотическое предпочтение «своего» «чужому» и в меньшей степени – пьянство и лень. В свою очередь, мнение американских студентов о россиянах совпало с российским автостереотипом лишь отчасти.

Американцы, как правило, отмечают такие качества русских людей, как гостеприимство, безответственность, беззаботность, сообразительность, отсутствие чувства меры, душевность, дружелюбие, коллективизм, доверчивость, чувство юмора, лень, тяга к алкоголю, щедрость, патриотизм, терпеливость, недоверие к властям²⁴.

Несовпадение этнокультурных стереотипов, разумеется, может привести к конфликту культур. Однако, если этнокультурные стереотипы известны заранее, то они могут сыграть положительную роль в межкультурной коммуникации, поскольку подготавливают людей к встрече с чужой культурой, ослабляют культурный шок.

Для того чтобы избежать отрицательного воздействия этнокультурных стереотипов во взаимодействии культур, следует осознавать, что обычаи, убеждения, привычки различных этносов не являются лучшими или худшими, они просто другие.

Элементарное сопоставление «типичных» качеств россиян и американцев, составляющих их этнокультурные стереотипы, сразу же заставляет обратить внимание на такой аспект, как отношение к труду. С последним, как правило, связаны и многие другие этнокультурные характеристики – личная самооценка отдельных индивидов и нации в целом, отношение ко времени и т. п.

Для американца исключительно важна его работа. Она занимает большое место в его жизни, потому что только так он сможет достичь успеха, признания и материального благополучия (протестантская этика). Для россиян работа также важна, но при этом труд не является самостоятельной и абсолютной ценностью (как и в любом другом «традиционном» обществе). «Он упорный работник», – говорят американцы о прилежном и трудолюбивом человеке, и это высшая похвала человека. Именно в Америке родился термин «трудоголик» – человек, который не может перестать работать и думает о работе всегда и везде. Американцы обычно планируют чрезвычайно много дел на свой рабочий день²⁵ и восхищаются хорошо организованными людьми. Тем самым труд, как ценность, тесно связан для американца с ценностью времени. В отличие от россиян время для американцев является таким же ресурсом, как вода или нефть. Всем известная поговорка «Время – деньги» родилась в США и отражает восприятие американцами времени. Пунктуальность ценится американцами, разумеется, как и те люди, которые никогда не опаздывают на назначенные встречи и уважают не только свое, но и чужое время.

Ценность труда напрямую связана с самооценкой американца. В Соединенных Штатах ценится только то, что человек сделал сам. Это также способ-

²⁴ Кармин А.С. Культурология: учебник для вузов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Лань, 2003. 111 с.

²⁵ Christian Y.C. From Russia With Love // Newsweek. 2003. April 1. P. 6.

ствует поддержанию этнокультурного стереотипа «американской исключительности», сформированного еще в позапрошлом веке. В российской культуре аналогичный стереотип «исключительности» практически отсутствует, а хвастовство и излишняя самоуверенность вызывают осуждение в обществе.

Объективное существование этнокультурных различий заставляет задуматься о реальных возможностях и пределах интеграционных процессов в АТР. Реализация совместных экономических или гуманитарных проектов странами региона, равно как и целенаправленное изучение культуры соседей, вероятно, должны стать фактором смягчения этнокультурного непонимания и формирования более рациональных и менее мифологизированных международных отношений. Однако современные интеграционные процессы в Азиатско-Тихоокеанском регионе вряд ли станут гарантом социо-культурного сближения его стран и народов.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Гражданское право: учебник для студентов, обучающихся по специальности 030501 «Юриспруденция» / П.В. Алексий и др. ; под ред. М.М. Рассолова, П.В. Алексия, А.Н. Кузбагарова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2008. – 895 с.

Третье издание подготовлено с учетом нового законодательства в сфере гражданского права, принятого в 2004–2007 гг. В учебнике использованы новые материалы по всем разделам курса гражданского права и проанализированы изменения в Гражданском кодексе РФ (включая часть четвертую), а также в Земельном, Жилищном, Водном, Лесном кодексах РФ и др. Помимо текстов, освещающих действующее законодательство в сфере интеллектуальной собственности, в учебник включена глава 12 «Права на результаты интеллектуальной деятельности и средства индивидуализации», в которой излагаются новеллы в связи с принятием части четвертой ГК РФ, вступившего в силу с 1 января 2008 г.

Для студентов, аспирантов, преподавателей, практических работников и тех, кто интересуется вопросами гражданского права.

ВАН ЧАО

Перспективы культурного обмена между северо-восточными провинциями Китая и Дальним Востоком России

Китай и Россия – это самые большие соседние страны, обладающие многовековыми и блестящими культурами. Культурный обмен между этими двумя странами является стимулом в развитии двусторонних отношений. В современном, быстро изменяющемся мире русско-китайский межрегиональный и приграничный обмен в области культуры является важным фактором в стимулировании экономического сотрудничества сопредельных регионов двух стран. И в этих условиях надлежит активизировать совместные усилия по углублению координации в процессе осуществления стратегий развития районов российского Дальнего Востока и Восточной Сибири и возрождения старых промышленных баз северо-востока Китая.

Культурный обмен между северо-восточными провинциями Китая и Дальним Востоком России в истории

Культурные контакты между северо-восточными регионами Китая и Дальним Востоком России имеют давнюю историю, которая подразделяется на несколько этапов.

Первый этап охватывает период существования Российской империи. В середине 19 в. на основе подписанных договоров правительствами двух стран сформировался Хэйлунцзянский регион в современном смысле. Культурный обмен сопредельных регионов двух стран в этот период развивается медленно. Причина в том, что отсутствовал механизм этого обмена со стороны правительств обеих стран. Культурный обмен в значительной степени обуславливался стихийностью процессов, происходящих в обществах сопредельных регионов Китая и России, что значительно ограничивало не только масштабы, но и сферы культурного взаимоотношения.

Второй этап совпадает с советским периодом в истории России. Пиковая фаза в культурном обмене между Китаем и Россией пришлось на 20-е столетие. С победой Октябрьской революции культурный обмен между этими странами наполнился новым содержанием. В Москву направлялись многие китайские студенты, журналисты и различные деятели культуры. Большая же часть русских эмигрантов, покинувших Россию после 1917 г. и в период гражданской войны, приехали в Китай, осели в Харбине (провинция Хэйлунцзян). Здесь они вели активную разнообразную культурную деятельность. Благодаря этому Хэйлунцзянская провинция становится центром русской культуры. В первой половине прошлого века русско-советская культура и революционная идеология привлекли китайцев. И именно это стало основой для установления более широких и тесных контактов, как культурных, так и экономических. Так, в 1953–1957 гг. была реализована первая в Китае пятилетка. С помощью СССР было построено 156 крупных объектов, большая часть которых расположена в северо-восточных провинциях Китая. В 1949–1959 гг. тысячи советских специалистов приехали в Китай, чтобы помочь осуществить грандиозные на то время проекты. Можно сказать, что именно они сыграли ключевую роль в развитии этого региона. Затем в отношениях двух стран в силу политических изгибов произошел спад, однако позитивный настрой получил свое продолжение полвека спустя.

Третья стадия относится к периоду становления новой России. После распада Советского Союза, в условиях успешного развития политических отношений между Китаем и Россией, советская культура обрела достаточно сильные позиции в Китае. Во время правления Б.Н. Ельцина между Китаем и Россией сформировался устойчивый механизм взаимодействия в области культуры. Со временем этому процессу значительно способствовали возобновление и развитие приграничной торговли.

Состояние и основные проблемы культурного обмена между северо-восточными провинциями Китая и Дальним Востоком России

В начале XXI в. китайско-русские отношения вступают в новый этап развития. Со стороны правительств культурному обмену стало уделяться все большее внимание. На уровне правительств в Комиссии по сотрудничеству в области образования, культуры, здравоохранения и спорта учреждены подкомиссии и группы по сотрудничеству в сфере культуры, средств массовой информации и кинематографии. Ежегодно они проводят совещания, подводят итоги сотрудничества, ставят новые задачи по осуществлению обменов. В частности, большинство мероприятий в рамках национальных годов Китая и России, проведенных в 2006 и 2007 гг., относится к сфере культурных обменов. В настоящее время культурный обмен между северо-восточными провинциями Китая и Дальним Востоком России осуществляется в области литературы, искусства, образования, туризма, научно-технического сотрудничества, переводческой и издательской деятельности, и т. д.

В соответствии с утвержденными правительствами двух стран концепциями приграничного сотрудничества взаимодействие сопредельных регионов двух стран осуществляется на основании заключенных долгосрочных планов, двусторонних договоров, соглашений в области музейного, библиотечного дела, профессионального и самодеятельного искусства. В рамках данной деятельности осуществляется обмен делегациями, выставками, результатами научных исследований, проводятся совместные научные исследования. Начиная с 2001 г. наши страны ежегодно обмениваются делегациями из лучших представителей молодежи. В 2004 г. проведен Год дружбы китайской и российской молодежи, в преддверии которого обе стороны организовали форум молодых ученых, конкурс молодых журналистов, обмен визитами молодых предпринимателей и другие мероприятия.

Кроме того, между северо-восточными провинциями Китая и Дальним Востоком России активно развиваются неправительственные культурные обмены. Каждый год многочисленные китайские деятели искусств приглашаются для выступлений в России, а российские – для выступлений в Китае. Активизируются дружественные связи между соседними регионами двух стран в сфере музыки, театра, образования, научных исследований, туризма.

Таким образом, обмены в культурной сфере между Китаем и Россией развиваются на разных уровнях и вовлекают в число его участников представителей самых разных слоев общества. Несмотря на достигнутые большие успехи в культурном обмене между Китаем и Россией, обнаруживается и немало проблем, которые требуют изучения и решения.

Во-первых, в настоящее время как масштабы культурного обмена, так и его сферы и формы не адекватны уровню развития политических и экономических отношений двух стран. Контакты среди учащейся молодежи соседних регионов двух стран еще только формируются. Недостаточно активно используется роль культурного обмена в качестве стимула развития экономики. Например, миф об «угрозе со стороны Китая» существует давно. Причина его появления в том, что народы двух стран еще очень мало знают друг друга. Однако с углублением этого познания взаимодоверие постепенно повышается, а миф об «угрозе со стороны Китая» становится все менее популярным.

Во-вторых, по сей день культурный обмен между Китаем и Россией можно охарактеризовать как несбалансированный. Приходится, например, констатировать, что художественная литература обеих стран переводится и издается пока еще крайне недостаточно. Китайские зрители очень редко видят современные произведения российского кинематографа и телевидения, мало знают современную российскую музыку. В то же время познание российских зрителей в области китайского кино ограничивается «гунфу» [кунфу – вид боевого искусства], на российском телевидении практически отсутствуют современные китайские произведения. Сложившаяся ситуация крайне неблагоприятно влияет на взаимопонимание молодежи двух стран.

В-третьих, культурный обмен между приграничными регионами, к сожалению, не получил пока должного внимания и развития. Местные правительства обеих стран вкладывают недостаточно средств в культурный обмен. Для китайских приграничных провинций важными партнерами являются дальневосточные районы, но развитие культурного сотрудничества ограничивается не только капиталом, но и политикой.

В-четвертых, количество специалистов по иностранным языкам пока еще незначительно, поэтому ситуация складывается крайне неблагоприятно для установления эффективных контактов между регионами. В условиях географического положения в северо-восточных провинциях Китая (в частности, в провинции Хэйлунцзян) традиционно преобладает подготовка специалистов по русскому языку, которая в последние годы оказалась максимально востребованной. С углублением культурного обмена потребность в специалистах, владеющими иностранными языками, будет возрастать.

Перспективы культурного сотрудничества между северо-восточными провинциями Китая и Дальним Востоком России

Русская культура довольно популярна в Китае. В то же время высокие темпы развития Китая заинтересовали широкую общественность России, в определенной степени этот интерес сопряжен и с культурой Китая, тем более что Китай и Россия являются великими цивилизациями, обладающими богатыми и разнообразными творениями культуры и искусства, и имеют огромный потенциал для дальнейшего развития. И в этом велика роль двухсторонних отношений. Несомненно, сотрудничество в области культуры между северо-восточными провинциями Китая и Дальним Востоком России будет расширяться и углубляться. Для этого потребуются решение конкретных проблем, применение эффективных мер для их постепенного решения.

Во-первых, следует активизировать сотрудничество в области образования, науки и культуры, делая ставку на научно-техническое и образовательное сотрудничество. На основе успехов, достигнутых в сфере научно-технического сотрудничества, необходимо обсуждение стратегических планов и прогнозов российских и китайских регионов, подготовка предложений по совершенствованию механизмов научно-технических межрегиональных связей Китая и России.

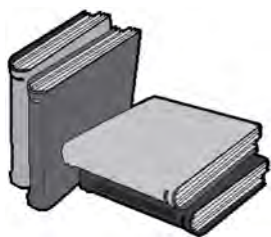
Во-вторых, необходимо проводить различные мероприятия, ориентированные в основном на учащуюся молодежь, особенно на студентов вузов, с целью расширить каналы обмена между молодежью, способствовать взаимопониманию и коммуникации. Здесь особенную роль сыграет, например, создание китайского и российского культурных центров в сопредельных городах. Очень важно множить контакты между СМИ обеих стран, наращивать взаимопонимание и доверие, давая объективную информацию друг о друге. Необходимо расширять сотрудничество в сфере туризма, с его по-

мощью распространять знания о наших странах, их богатой и своеобразной культуре.

В-третьих, в культурный обмен, на наш взгляд, следует активнее привлекать капитал из общественных организаций, невозможно использовать только вложения правительств двух стран. Создав благоприятные условия для визитов и выступлений художественных коллективов, общественные организации должны играть в этом важную роль.

В-четвертых, в вузах в целях усиления подготовки специалистов по иностранным языкам необходимо: совершенствовать систему обучения специалистов, уделять большое внимание изучению китайского и русского языков – носителей культуры, расширять их преподавание и изучение, прививать молодым людям интерес к культуре соседних стран.

Словом, целесообразно мобилизовать и укреплять культурное сотрудничество между нашими соседними регионами, чтобы они стали аванпостами обменов в культурной области.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Управление в таможенных органах: учебное пособие / Н.Н. Просянников ; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. – Владивосток : ВФ РТА, 2008. – 172 с.

Учебное пособие выполнено в виде тезисов лекций и логических схем, последовательно раскрывающих тематику дисциплины «Управление в таможенных органах». Каждый модуль завершается контрольными вопросами для проверки теоретических знаний. Пособие снабжено приложениями, таблицами, нормативными и иными документами.

Предназначено для студентов, обучающихся на экономических факультетах Российской таможенной академии и других вузов, осуществляющих подготовку по специальности 080502.65 Экономика и управление на предприятии (таможня) по очной и заочной формам обучения, в том числе с применением дистанционных образовательных технологий.

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

В последнее десятилетие Дальний Восток России вследствие дефицита финансовых ресурсов, транспортной отдаленности от центральных районов страны, а также слабой заселенности оказался в положении аутсайдера как в рамках национальной экономики, так и в субрегионе Северо-Восточной Азии. Именно внешнеэкономические связи с сопредельными странами Северо-Восточной Азии (Японией, КНР, Республикой Корея) как одного из наиболее динамичных центров экономической активности в Азиатско-Тихоокеанском регионе дают нашей стране шанс стабилизировать экономику региона.

Г.Н. РОМАНОВА

Морской и железнодорожный транспорт во внешнеэкономических связях Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая

В условиях формирования рыночной экономики основополагающим направлением формирования транспортной инфраструктуры Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая является расширение внешнеэкономических связей. Это предопределило важность рассмотрения состояния и перспектив функционирования морского и железнодорожного транспорта сопредельных регионов, выявления основных факторов сдерживания и усиления развития данной отрасли хозяйства.

В Федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 г.» отмечается, что из-за значительной удаленности от центра (до 10 тыс. км) регион характеризуется неразвитостью инфраструктуры (транспортной, энергетической, социальной) и высокими тарифами. Так, транспортная составляющая в цене товаров в ДВФО равняется 55–70 %, что является существенным ограничением эко-

номического роста. Главная задача для Дальнего Востока – снизить себестоимость продукции за счет уменьшения доли транспортных расходов. В среднем по России доля транспортных затрат в себестоимости продукции составляет 15–25 %, в странах с развитой рыночной экономикой – 7–8 %. Из-за несовершенства транспортных технологий прямые потери ежегодно достигают 2 % ВВП, а по некоторым данным, – даже 9 %.

В развитии морских портов современной России выделяются два периода. В первом (1992–2001 гг.) был преодолен кризис, вызванный разделом морского транспорта между бывшими союзными республиками, когда большая часть морских портов на Балтике и в Южном бассейне оказалась за пределами России. В 1992 г. более половины российских внешнеторговых грузов переваливалось в портах Украины и стран Балтии, создавая угрозу транспортной независимости страны. Эти проблемы в целом удалось решить в ходе реализации Федеральной целевой программы (ФЦП) «Возрождение торгового флота России (1993–2000 гг.)». Второй этап развития морских портов России начался в 2002 г. Их стратегическая задача определена в подпрограмме «Морской транспорт», ФЦП «Модернизация транспортной системы России в 2002–2010 годы».

В настоящее время 62 торговых и специализированных морских порта России обеспечивают около 45 % объема внешней торговли. Под контролем России находится 15 % национальной морской грузовой базы. Доля внешнеторговых грузов, перевозимых судами под флагом России, – лишь 5 %. Российский транспортный бизнес отстал в области технологии, качестве и экономичности услуг¹.

Порты Дальнего Востока обрабатывают только около 20 % российских внешнеторговых грузов, проходящих через порты Российской Федерации, при этом около 80 % всех морских перевозок дальневосточного бассейна осуществляются через порты южного Приморья. В целом по Дальнему Востоку загруженность портовых мощностей составляет 59 %. Недобор грузов может быть восполнен грузопотоками из других бассейнов за счет активизации внешнеторговой деятельности или привлечения на Транссиб международных транзитных грузов, в том числе и грузов Северо-Восточного Китая.

Российский флот сейчас не в состоянии обеспечивать транспортировку отечественных внешнеторговых грузов (охватывая лишь около 6 % их объема). Россия зависит от иностранных судоходных компаний, на которые приходится основной объем экспортно-импортных перевозок по всем главным грузам внешней торговли РФ (нефть, руда, уголь, лес и т. д.) Множество российских грузов экспортируется и импортируется через иностранные порты, на чем Россия теряет более 1,5 млрд долларов в год. Сложившаяся ситуация может вызвать свертывание деятельности России в Мировом океане и сни-

¹ Дробышева И. Логика перевозок // Дальневост. капитал. 2006. № 10. С. 42–45. 11; она же. Транспортный ключ к «экономическому раю» // Дальневост. капитал. 2007. № 9. С. 64.

зить использование как его ресурсов, так и международных морских коммуникаций².

В соответствии с Федеральной целевой программой к 2010 г. объемы перевалки грузов в морских портах РФ увеличатся в 1,5 раза и составят 542,2 млн тонн в год; 55–56 % тоннажа контролируемого Россией торгового флота будет зарегистрировано в национальных реестрах (в 2004 г. – 49 %). Транзитные грузоперевозки возрастут на 25–30 %, уровень транспортных издержек в себестоимости готовой продукции снизится на 4–6 %; объемы экспорта транспортных услуг увеличатся более чем вдвое и составят 13,1 млрд долларов. Россия как один из крупнейших экспортеров сырья заинтересована в обеспечении экспорта. Её географическое положение позволяет экспортировать и транспортные услуги, для чего нужна инфраструктура мирового уровня. Акцент в программе делается на развитие логистики, использование интермодальных технологий и контейнеризацию системы товародвижения, на ресурсосберегающие технологии и информатизацию транспортного процесса.

В мировом морском грузообороте сложились три экономических региона: Атлантический, Тихоокеанский и Индийский, потенциально существует возможность создания Северного Ледовитого транзитного региона. У России есть возможность выхода ко всем четырем регионам. Порты Балтики и Черноморско-Азовского бассейна обрабатывают более 75 % морских грузов России, но грузооборот здесь настолько вырос, что уже к 2010–2012 гг. будет затруднено движение не только по каналам, но и в самом бассейне. У России там хорошие позиции, но необходимо укреплять их на Севере, что поможет утвердиться в Атлантическом экономическом регионе и расширить присутствие в Тихом океане. Этот регион динамично развивается, а морской грузооборот России здесь всего 0,7 %.

Крайне важно участвовать в конкуренции за мировую грузовую базу, для чего России нужно быть задействованной в организации трансконтинентальных транспортных коридоров, а без модернизации морского транспорта это вряд ли возможно. Флот должен быть современным, быстрым, маневренным и технологичным. России с ее общим объемом дедвейта судов в 15,3 млн тонн и 13-м местом в двадцатке ведущих экономик мира предстоит сделать очень много. Поэтому стратегическая цель морского транспорта России – увеличить к 2020 г. дедвейт судов до 30 млн тонн. Только тогда российские компании смогут конкурировать на мировом рынке транспортных услуг. На первых позициях пока находятся Греция и Япония (общий дедвейт судов каждой превышает 100 млн тонн), затем идут Германия, КНР, США, Норвегия и Гонконг (дедвейт судов – от 40 до 60 млн тонн)³.

² Бояринцев И. Транспортная составляющая российских геополитических интересов в Северо-Восточной Азии // Проблемы Дальнего Востока. 2008. № 4. С. 106–107; Корзун В.А. Интересы России в Мировом океане в новых геополитических условиях. М., 2005. С. 176.

³ Дробышева И. Морская отрасль: нужен слаженный хор // Дальневост. капитал. 2007. № 7. С. 16–18.

При согласованных действиях реально к 2020 г. увеличить долю внешнеторговых грузов, перевозимых флотом под флагом России, с сегодняшних 15 до 50 %. Для этого нужно построить не менее 350 судов общим дедвейтом около 9 млн тонн. Это обойдется примерно в 640 млрд рублей. Особенно остро стоит вопрос пополнения флота на Дальнем Востоке, где требуется не менее 90 новых судов. С учетом этой необходимости разработана программа комплексного развития морского транспорта на Дальнем Востоке, одной из главных идей которой является создание Тихоокеанской национальной судовой компании с государственным участием. Потеряв за годы перестройки более 60 % портовых мощностей СССР, России удалось восстановить их и на Балтике, и в Черноморско-Азовском бассейнах. Доля РФ в мировом морском грузообороте – менее 2 %, и нужно приложить максимум усилий для ее повышения.

В зоне тяготения к международным транспортным коридорам (МТК) формируются значительные грузопотоки, привлечение которых в транспортный комплекс Приморского края возможно только при наличии логистических транспортно-распределительных центров, сочетающих в себе большое количество логистических функций и обеспечивающих интеграцию материальных, информационных, сервисных и финансовых потоков. Транспортная система России ежегодно теряет 800 млн долларов из-за отсутствия современных логистических центров. Треть российских контейнеров обрабатываются не в отечественных портах, а в Германии, Финляндии и Южной Корее. Выход – в создании общенациональной сети современных логистических центров, позволяющих повысить конкурентоспособность транспортной системы России⁴.

Объем перевозок грузов через порты Дальневосточного бассейна увеличился с 44,2 млн тонн в 2000 г. до 64,8 млн тонн в 2005 г. Доля Приморья в объемах перевозок в регионе составила 74,4 % и 75,5 % соответственно. Экспортные грузопотоки через порты Дальнего Востока в 2005 г. распределились следующим образом: порты Приморья – 78,8 %, Хабаровского края – 15,7 %, Сахалина – 4,9 %. Прогнозы на 2010 г. – 52,4 %, 27 % и 20 % соответственно. Структура грузопотока, переработанного в российских портах в 2006 г.: экспортные грузы – 82,3 %, импортные – 7,5 %, транзитные – 4,2 % и каботажные грузы – 6 %. 58,6 % грузооборота российских портов составляют наливные грузы, 11,0 % – уголь, 9,3 % – металлы, 3,6 % – лесные грузы, 2,8 % – минеральные удобрения⁵.

Транспортным комплексом Дальнего Востока в 2002 г. было принято и отправлено 48,8 млн тонн внешнеторговых грузов, из числа которых 85,1 % экспортных и 45 % импортных грузовых перевозок выполнено морским транспортом, 12,5 % и 45 % – железнодорожным (соответственно), автомо-

⁴ Дробышева И. Морская отрасль: нужен сложенный хор // Дальневост. капитал. 2007. № 7. С. 19–21.

⁵ Дробышева И. Логика перевозок... С. 43.

бильным – 0,6 % и 8 %, речным – 2 %. Подавляющая доля в структуре перевозок принадлежит экспорту – 92 %. Объем импорта и каботаж в физическом измерении резко снизился. Импорт стал занимать 2,7 % (уменьшение в 6 раз), а каботаж – 5,2 % (сократился в 6,9 раз), хотя в стоимостном выражении импорт в 2001 г. составлял 32,6 %. Международный транзит контейнеров в общем грузообороте на железных дорогах края по-прежнему составляет малую долю – 4–5 %⁶.

На протяжении последних лет **прослеживается устойчивая тенденция роста общемирового объема контейнеризованного груза, перевозимого морем**, на уровне 7–8 % в год. С каждым годом контейнерные грузопотоки между странами Юго-Восточной Азии и Европой увеличиваются на 10–11 %, а контейнерооборот в России растет уже с интенсивностью в 23–24 %, но в основном за счет портов Балтийского моря. По мнению экспертов, в ближайшие годы ситуация не изменится. На Дальнем Востоке сдерживающим фактором может стать недостаток портовых мощностей. Динамика роста в 20–22 % сохранится в ближайшем будущем. Это объясняется прежде всего ростом уровня контейнеризации грузов, экономическим подъемом и либерализацией таможенного законодательства.

Российские перевозчики, специализирующиеся только на морской перевозке, практически «выдавлены» с рынка контейнерных перевозок на Балтике и Черном море крупными океанскими линиями. Противоположная ситуация на Дальнем Востоке, где российские морские перевозчики держат 60 % рынка, при этом доля FESCO составляет 50 %.

С учетом роста национальной грузовой базы и высоких темпов торговли стран АТР с Европой грузооборот только портов Приморья, по различным сценариям, мог бы составлять от 120 млн до 300 млн тонн, т. е. в 2–6 раз больше, чем в настоящее время. Чтобы эффективно реализовать свой потенциал, Приморский край, обладая существенной транспортной нишей в АТР, должен иметь высокоразвитую транспортно-логистическую систему: адекватную дорожную сеть, развитые порты и припортовые терминалы⁷.

Значительных успехов в развитии национальных транспортно-логистических систем достигли Япония, Республика Корея, Китай. В силу неравномерного развития транспортная инфраструктура региона требует широкого привлечения инвестиций. На современном этапе главным является интенсивное развитие национальных сегментов транспортно-логистических систем, способных функционировать совместно.

На протяжении 1999–2004 гг. грузопоток через дальневосточные порты стабильно рос и в 2004 г. достиг 66,0 млн тонн, а затем рост прекратился и даже несколько снизился. Причина заключалась в недостатке эффективных

⁶ Леонтьев Р.Г., Дворко О.И. Предпосылки, факторы и задачи транспорта Дальнего Востока // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. № 1. С. 50–51.

⁷ Проекты развития порта Владивосток // Дальневост. капитал. 2006. № 10. С. 50.

мощностей морских портов, к тому же интеграция в международную транспортную систему сдерживалась качественными параметрами работы порта. К 2020 г. порты Южного Приморья будут способны переработать около 115 млн тонн, а Ванино-Совгаванский транспортный узел (Хабаровский край) – около 53 млн тонн грузов. Потенциальная же грузовая база, тяготеющая к морским портам Приморья и Хабаровского края, значительно превышает указанные объемы перевозок. Наибольшее значение имеет перспектива добычи и экспорта угля, руды и рудных концентратов, особенно из районов, прилегающих к БАМу. Одной из форм привлечения инвестиций в эти транспортные узлы может стать придание им статуса территорий с особыми экономическими условиями функционирования – портовых ОЭЗ. Наиболее перспективными для их создания считают морские порты Находка-Восточный, Ванино и Советская Гавань.

Южное Приморье обладает значительными возможностями по обслуживанию транзитных перевозок по Транссибу и региональных перевозок между Северным Китаем, Японией, Республикой Корея и другими странами через свои порты: Восточный, Владивосток, порт в бухте Троица и др. Сейчас развитие транспортной системы юга Дальнего Востока осуществляется на базе обслуживания экспортных грузопотоков. Доля транзита – около 3 %, так что экспорт становится основой интеграции в международную транспортную сеть, но такая интеграция носит односторонний характер. Для того чтобы зарабатывать на предоставлении транзитных услуг, чему способствует географическое положение, нужна современная транспортно-логистическая система, соответствующая уровню окружающих стран. Она невозможна без создания региональной транспортно-логистической системы и использования интермодальных технологий. Сформированный здесь транспортный узел может стать отличным партнером транспортных систем Японии, Южной Кореи, Китая и привести к повышению конкурентоспособности всей системы СВА⁸.

В зоне тяготения к международным транспортным коридорам концентрируются крупные грузопотоки и осуществляется скоординированное взаимодействие различных видов транспорта, обеспечивающих ускоренные и качественные перевозки грузов. Интермодальные транспортные коридоры должны стать основой единой глобальной транспортной сети XXI в. Ее создание и функционирование – одна из главных задач евроазиатской транспортной политики. Если в Западной и Центральной Европе формирование базовой системы транспортных коридоров уже в основном завершилось, то в Азии оно в самом разгаре.

От создания интермодальных систем в значительной степени зависят увеличение внешнеторгового и внутрироссийского грузооборота, рост экспортно-импортных грузоперевозок, повышение конкурентоспособности и вхождение транспортного комплекса России в мировую транспортную сис-

⁸ Дробышева И. Транспортный ключ к «экономическому району» // Дальневост. капитал. 2006. № 8. С. 64–65.

тему. Это предполагает наиболее тесную интеграцию, основанную на единстве всех звеньев транспортно-распределительной цепи, на логистической координации и кооперации всех участников, на информационном и нормативно-правовом обеспечении системы грузо- и товародвижения.

Первостепенное значение, наряду с развитием транспортных коммуникаций, имеет создание в крупных транспортных узлах и морских портах в зоне тяготения к МТК мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ). Эти центры обеспечивают координацию и взаимодействие всех видов транспорта, погрузо-разгрузочные работы и перевалку грузов, краткосрочное и длительное хранение, грузопереработку, выполняют необходимые таможенные процедуры, экспедирование и переадресовку грузов, доставку их клиентам по технологии «от двери до двери» и «точно в срок», полный комплекс услуг, включая производственно-техническое, банковское, информационное, консалтингово-аналитическое обслуживание и другие виды логистического сервиса.

В стадии формирования находятся региональные транспортно-логистические системы (РТЛС) в Северо-Западном (Санкт-Петербург), Центральном (Москва и Московская область), Южном (Ростов-на-Дону и Краснодар), Поволжском (Нижний Новгород, Самара и Астрахань) и Уральском (Екатеринбург) федеральных округах. Что касается регионов Сибири и Дальнего Востока, то, учитывая их геополитическое значение как естественного транспортного моста между Европой, странами АТР и Северной Америкой, пока можно говорить только о наличии больших перспектив. В качестве первоочередных мест дислокации крупных МТЛЦ предлагаются Новосибирский, Омский, Красноярский, Иркутский, Читинский, Хабаровский и Владивостокский транспортные узлы. Ближе всего к реализации на сегодняшний день – проект развития Новосибирского мультимодального транспортного узла⁹.

Не стоит лишний раз доказывать, что путь из Европы в Азию короче через Транссиб и дальневосточные порты. Естественно, что юг Приморья продолжает оставаться потенциальной точкой роста и интеграции транспортной системы страны в международную. Для развития транспортного потенциала России необходимо усовершенствовать работу Транссибирской магистрали и транспортного комплекса Приморья в целом.

В настоящее время четко просматриваются два логистических объекта – Владивостокский и Находкинско-Восточный транспортные узлы. Для развития первого разработан проект «Южный приморский терминал» (в районе пос. Нового). В дальнейшем к нему можно подключить Уссурийск (с выходом на Китай), а также весь Хасанский узел. Построенный на стыке морских и железнодорожных линий терминал станет первым специализированным транспортным каналом для обслуживания транзитных контейнерных грузопотоков.

⁹ Дробышева И. Логика перевозок... С. 43.

Большие перспективы связывают со строительством логистического центра Находкинско-Восточного транспортного узла в окрестностях села Хмыловка. Находкинский узел через станцию Угловая связан с Транссибирской магистралью, имеет выходы на приграничные станции Гродеково, Махалино-Хуньчунь¹⁰.

Важную роль в расширении российско-китайской приграничной торговли играет морское международное сотрудничество. Еще с конца 80-х годов суда Дальневосточного морского пароходства (ДВМП) стали осуществлять перевозку грузов иностранных фрахтователей в Китай и из КНР. География этих перевозок была обширна: Япония, Филиппины, Таиланд, Индонезия, Гонконг, Болгария, Польша. Перевозка осуществлялась также и через крупный порт Северо-Востока Далянь. Флот КНР также ежегодно перевозил из портов Восточный, Находка, Ванино лес, поставляемый леспромпхозами страны из дальневосточных районов¹¹. С сентября 1993 г. между Россией и Китаем открылась первая линия морских грузовых перевозок. «Морской мост» связал российские порты Ванино и Советскую гавань с китайским портом Тяньцзинь. Линию обслуживали суда китайской судоходной компании¹².

Дальневосточная железная дорога – это крупнейший транспортный комплекс в регионе, важнейшее звено Транссибирского международного транзитного коридора. Первый этап реформирования отрасли завершился созданием ОАО «Российские железные дороги». На втором этапе производились переход производственно-экономической деятельности на рыночные рельсы, запуск новых организационных и финансовых механизмов управления. Многие сделано для развития транспортной инфраструктуры и усиления безопасности движения поездов, увеличились налоговые платежи в бюджеты всех уровней. В настоящее время, на третьем этапе реформирования, предстоит решить сложные стратегические задачи: развить конкурентный рынок услуг железнодорожного транспорта, повысить глобальную конкурентоспособность российских железных дорог, добиться повышения капитализации ОАО «РЖД».

На долю ДВЖД приходится более 96 % грузооборота и треть пассажирооборота, выполняемого всеми видами транспорта в регионе. ДВЖД осуществляет более трети объемов перевозок экспортно-импортных грузов России и свыше четверти транзитных зарубежных грузов. Тем не менее мощности ее используются лишь на 80 %. В действующую федеральную программу по модернизации транспортной системы страны планируется включить мероприятия по усилению Байкало-Амурской магистрали. Главные перспективы

¹⁰ Вахненко Р.В. Морской транспорт Дальнего Востока в современных рыночных условиях // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. № 2. С. 94–95; Владивосток. 2006. 21 декабря.

¹¹ Романова Г.Н. Советско-китайские экономические отношения на современном этапе. Владивосток, 1990. С. 4–5; Северо-Восточный Китай в 80-е годы XX в.: Справочник. Владивосток, 1989. С. 132.

¹² Бакланов П.Я., Романов М.Т., Мошков А.В. Изменения в территориальных структурах хозяйства и расселения Дальнего Востока при переходе к рыночной экономике. Владивосток, 1996. С. 122.

связываются с развитием грузообразующих секторов: нефтеперерабатывающего, угольного и лесного, а также с формированием контейнерных поездов и развитием рыбной отрасли. Прогнозируемый прирост объемов перевозок в целом по Дальневосточному региону к 2010 г. составит 45 %, в том числе за счет увеличения отгрузки угля – на 22 %, нефти – на 16 %, строительных грузов – на 35 %, деловой древесины – на 27 %. В 2006 г. отмечался некоторый спад объемов транзитных перевозок, но уже в 2007 г. ситуация изменилась. Рост переработки контейнеров составил более 26 %, в том числе с транзитными и импортными грузами – 19,5 %, экспортными грузами – 42,6 %. В стратегическую программу развития российских железных дорог включена задача в среднесрочной перспективе обеспечить рост объемов контейнерных перевозок до 330–350 тыс. контейнеров в год, к 2015 г. выйти на 750–800 тыс. контейнеров с последующим увеличением до 1 млн контейнеров¹³.

Дальневосточная железная дорога интегрирована в транспортный коридор Восток–Запад сегментом собственной инфраструктуры, представляющей два широтных хода: южный (часть Транссиба с прямым выходом к портам Приморья) и северный (БАМ с выходом на Ванино-Советскогаванский транспортный узел). Это позволяет обеспечить более 30 % от общего объема перевозок экспортных грузов России и свыше 25 % транзитных перевозок¹⁴. Темпы увеличения перевозок по БАМу в настоящее время значительно превосходят транссибирские. К 2010 г. рост объемов грузов здесь будет удвоен, к 2013 г. – уже утроен. Чтобы это направление выдержало мощные грузопотоки, РЖД утверждена программа развития Байкало-Амурской магистрали до 2020 г.

Необходимо осуществить ускоренное развитие сети железных дорог, обеспечить конкурентоспособность предоставляемых транспортных услуг как на внутреннем, так и на международном рынке перевозок, повысить инвестиционную привлекательность железнодорожной отрасли. ОАО «РЖД» разработана программа «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года», каждое положение которой наполнено инновационным содержанием¹⁵.

Для того чтобы России быстрее интегрироваться в международную транспортную систему и повысить конкурентоспособность на мировом рынке, целесообразно более эффективно использовать потенциал Транссиба и развивать его в качестве единого интермодального транспортного коридора Восток–Запад. Морским путем грузы из Южной Кореи, Японии и Китая идут 45–50 дней, а по Транссибу – 11–12 суток. *Но экономию снижают медленное таможенное оформление и непродуманная тарифная политика* не только государства, но и самих железнодорожников, хотя в последнее время ими немало

¹³ Рогов М. Потенциал роста грузовой базы на Дальнем Востоке // Дальневост. капитал. 2007. № 8. С. 22–24.

¹⁴ Дробышева И. Транспортный ключ... С. 64.

¹⁵ Рогов М. Указ. соч. С. 24.

сделано по улучшению сервиса и обеспечению безопасности транспортировки грузов.

Протяженность Транссибирской магистрали – 9288,2 км. В 2005 г. по Транссибу перевезено 72 млн тонн внешнеторговых грузов. Суммарный объем контейнерных грузов составил 407 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ). На Транссибе проложено около 35 маршрутов контейнерных поездов с внешнеторговыми и транзитными грузами: Находка–Бусловская (Финляндия), Находка–Брест (Польша), Пекин–Москва, Находка–Москва, Находка–Алматы (Казахстан), Находка–Калининград и др. В 2005 г. было отправлено три контейнерных поезда из Китая в Германию (Китай–Монголия–Россия–Белоруссия–Польша–Германия).

«Контейнерные перевозки генеральных, рефрижераторных и даже наливных грузов – самое перспективное направление развития отрасли. Россия пока отстает от мировых стандартов «контейнеризации» транспортных технологий, хотя в последнее время ежегодные темпы роста контейнерных перевозок составляют почти 30 %. Чтобы сделать Транссиб конкурентоспособным, необходимо снижать все составляющие себестоимости перевозок и резко сократить непроизводственные издержки. Мировая тенденция – максимальная контейнеризация грузов. Для участия в этом процессе РЖД созданы дочернее предприятие «ТрансКонтейнер», а совместно с ДВМП – ЗАО «Русская тройка»¹⁶.

Проект превращения Транссиба и, соответственно, сопутствующей транспортной инфраструктуры в важнейший мировой транзитный коридор существует довольно давно. Логистика пути оказывается оптимальной именно за счет того, что дорога проходит по территории одной страны. При этом БАМ и Транссиб не только имеют региональное и общегосударственное значение, но и являются важнейшими мировыми транспортными коммуникациями – на сегодняшний день это кратчайший путь, соединяющий Восточную Азию и Европу. Но до сих пор Россия не только не реализовала эти возможности, но даже не достигла транзитного уровня Советского Союза.

Наличие данного транспортного коридора неизбежно стимулирует **соперничество в предоставлении транспортных услуг со стороны других государств**. Существуют альтернативные проекты формирования транспортного коридора минуя Россию. Форсирование Китаем, Ираном и другими странами создания трансконтинентальной железнодорожной магистрали Азия–Европа через среднеазиатские республики (ТРАСЕКА, «Шелковый путь») создает угрозу потери Транссибом части транзитного грузопотока. КНР, США и ЕС активно лоббируют создание нового «Шелкового пути» (южнее Транссиба, в обход России). Проект коридора ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) возник из-за обеспокоенности ЕС (главного разработчика

¹⁶ Дробышева И. Транссибирские амбиции // Дальневост. капитал. 2006. № 4. С. 6–7.

и финансиста проекта) по поводу увеличивающейся зависимости евразийских перевозок от России.

Пока что эффект ТРАСЕКА почти нулевой. Во-первых, на нем практически отсутствует тот самый транзитный поток, ради которого все создавалось. Российский Транссиб превышает эти показатели в несколько раз. Во-вторых, очень высоки политические риски, и в первую очередь в Средней Азии. Нормально функционируют лишь отдельные участки трассы, в основном выполняющие региональные перевозки.

Огромное значение созданию нового Шелкового пути придает Китай. Транскитайский (Евразийский) маршрут Ляньюнган (провинция Цзянсу) – Роттердам (Нидерланды), конкурирующий с Транссибом, способен улучшить условия функционирования и скорости движения. В случае доставки груза в Среднюю Азию он обладает рядом преимуществ, в том числе и возможностью взаимодействия с китайскими же морскими перевозчиками. Более того, после введения в 2004 г. платы за охрану груза в пути по Транссибу часть корейского груза на Среднюю Азию, более 90 % которого прежде обслуживалась Транссибом, перешла на Транскитайский маршрут. Китай активно рекламирует этот маршрут, подчеркивая, что он имеет интернациональный характер и учитывает интересы многих стран. По мнению В. Якунина, это сейчас – наиболее серьезный конкурент Транссиба, хотя в условиях нехватки транспортных железнодорожных сетей внутри Китая данный маршрут может оказаться перегруженным внутрикитайскими грузами¹⁷.

Каждый состав поезда, выполняющего трансконтинентальные грузоперевозки, имеет 48 вагонов и способен перевозить 98 контейнеров международного 20-футового стандарта. По Евразийской трансконтинентальной магистрали такой состав достигает адресатов (практически от моря до моря) на 20 дней быстрее, чем по морскому маршруту, и на 10 дней быстрее, чем по Транссибирской магистрали.

Если раньше Россия считалась единственным транспортным коридором между Европой и Азией, то сегодня у этой географической монополии появился серьезный конкурент. Это вызывает озабоченность не только у отечественных железнодорожников, но и у портовиков (Восточного, Находки, Владивостока, где перерабатывается основная масса грузов, идущих на запад) и руководителей судоходных компаний¹⁸.

В наибольшей степени внешнеэкономические связи Дальнего Востока России с использованием транспортной составляющей развиваются с Северо-Восточным Китаем. В статье Г.Н. Романовой «Транспортные коммуникации Дальнего Востока России в системе международных региональных связей» уже подробно рассматривалась проблема международных транспорт-

¹⁷ Бояринцев И. Транспортная составляющая российских геополитических интересов... С. 110–112; Якунин В.И. Формирование стратегии России. Транспортная составляющая. М., 2005. С. 166.

¹⁸ Владивосток. 2007. 12 октября.

ных коридоров (МТК), пограничных переходов между сопредельными территориями, приведена соответствующая статистика¹⁹. Целесообразно остановиться на новых тенденциях в транспортных коммуникациях и определенных факторах, сдерживающих развитие экономического сотрудничества.

2 марта 2005 г. из г. Хух-Хото (КНР, Автономный район Внутренняя Монголия) до Фракфурта-на-Майне (Германия) отправился первый экспериментальный состав нового «шелкового пути». В ноябре 2007 г. было объявлено о завершении испытаний и вводе в эксплуатацию этого железнодорожного пути. Общая протяженность его составила 9814 километров, время в дороге – от 14,5 до 16 суток. Поезд следует через территории шести государств – Китая, Монголии, России, Белоруссии, Польши и Германии. Грузовые контейнеры, следующие из Европы, накапливаются на станции Брест и затем отправляются в направлении Запад–Восток в соответствии с установленным графиком. КНР, не желая везти товар «в объезд», через российский Дальний Восток, стремится создать более удобный путь для своих товаров. Прежний путь из Китая в Германию занимал не менее 40 суток и шел морем из Шанхая вдоль южного побережья Евразии, затем через Суэцкий канал в Средиземное море и далее в Атлантику, на Балтику и в Германию. Общая протяженность его составляла 19 тыс. километров. Появилась альтернатива в виде поезда, который на официальном сайте РЖД именуется как «Монгольский вектор». Предположительно поезд будет перевозить в обоих направлениях до 2,5 тыс. контейнеров за рейс²⁰.

Россия – первая из четырех крупных торговых партнеров провинции Хэйлунцзян (Россия, Сянган, Южная Корея, Япония). В 1997 г. с её участием было перевезено в общей сложности 3,29 млн тонн грузов, в том числе по железной дороге – 2,22 млн тонн, шоссейным трассам – 430 тыс., по рекам – 500 тыс., морем – 80 тыс., по воздуху – 2 тыс. тонн, объем пассажирских перевозок составили 1,38 млн человек.

Район Суйфэньхэ–Пограничный имеет столетнюю историю экономических связей. В 1988 г. Суйфэньхэ вместе с Хэйхэ и Тунцзяном объявлен экспериментальным районом провинции Хэйлунцзян по ведению торговли; Суйфэньхэ – самый загруженный портовый район. С завершением модернизации порт сможет принимать 5 млн тонн грузов, объем пассажирских перевозок составит 1,5 млн человек. В 1997 г. через Суйфэньхэ прошло 1,314 млн тонн грузов, или 2/5 экспортно-импортных перевозок приграничной торговли Хэйлунцзяна. С 4 мая 1990 г. открыты порты Дуннин–Полтавка. Администрация надеется, что провинция Хэйлунцзян станет «окном» Китая на севере, через которое будет осуществляться сотрудничество с российскими восточными регионами, а в дальнейшем – с западом России, странами СНГ

¹⁹ Романова Г.Н. Транспортные коммуникации Дальнего Востока России в системе международных региональных связей // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. № 3. С. 88–98.

²⁰ Владивосток. 2007. 10 января.

и Восточной Европы. Китайская сторона намерена превратить города Хэйхэ и Суйфэньхэ в зоны экономического и технического сотрудничества между соседними государствами.

С санкции правительств Китая и России в 1999 г. на погранпереходе Суйфэньхэ–Гродеково была создана зона свободной торговли. Китайская половина зоны расположена в г. Суйфэньхэ, российская – в пос. Пограничный. Ввод в эксплуатацию приграничного торгово-экономического комплекса «Пограничный–Суйфэньхэ» планируется в 2015 г.²¹

В конце 90-х гг. 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 тонн²². Построенный 100 лет назад переход Маньчжурия–Забайкальск является самым мощным пограничным переходом на китайско-российской границе. Его работа, как и других железнодорожных переходов между Китаем и Россией, осложняется разницей в ширине колеи (китайская уже, чем российская), что приводит к необходимости либо перегрузки вагонов, либо к замене колесных пар. При резком увеличении китайско-российского внешнеторгового оборота, как это было, например, в 1993 г., требуются прокладка дополнительных путей и установка особого оборудования. Так как внешняя торговля Китая и России в последние годы характеризуется высокой динамикой, обе стороны стремятся улучшить деятельность перехода и увеличить его пропускную способность. Поэтому реконструкция станции была включена в план 10-й пятилетки КНР (2000–2005 гг.), планировались реконструкция парков с учетом как китайской, так и российской колеи, строительство нового приемоотправочного парка и грузового двора контейнеров и зоны складирования грузов. После реконструкции объем перевозок в ближайшем будущем на пограничном переходе Маньчжурия достигнет 10 млн тонн, а в перспективе – 11,5 млн тонн.

Российская сторона, выступая за необходимость расширения российско-китайского экономического сотрудничества, **также признает важность и необходимость развития пограничных переходов**. Что касается станции Забайкальская, то была разработана комплексная целевая программа ее развития на период 2002–2005 гг. Она предусматривала строительство парков приема и сортировки, усиления инфраструктуры. Разработана и введена в опытную эксплуатацию автоматизированная система управления пограничной пере-

²¹ Романова Г.Н. Экономические связи региона // Северо-Восточный Китай на рубеже XX–XXI вв.: научн.-справ. изд. Владивосток, 2005. С. 107, 109; Александрова М.В. Китай и Россия: особенности экономического взаимодействия в период реформ. М., 2003. С. 46–49, 68, 106–108; Хао Цзяньхэн, Су Фэнлинь. Провинция Хэйлунцзян и российский дальневосточный рынок // Китай на пути модернизации и реформ. М., 1999. С. 344–349; Хао Цзяньхэн, Су Фэнлинь. Цзуйцзинь шинянь Хэйлунцзян юй Элосыдэ мао-и цзинци хэцзо гуаньси (Торгово-экономическое сотрудничество провинции Хэйлунцзян с Россией за последние десять лет) // Сиболия янцзю. 1999. № 2. С. 32–37.

²² Ларин В.Л. В тени проснувшегося дракона: российско-китайские отношения на рубеже XX–XXI веков. Владивосток, 2006. С. 369.

грузочной станцией. Во многом сходная картина складывается и на пограничном железнодорожном переходе Суйфэньхэ–Гродеково. С момента начала его эксплуатации (свыше 100 лет назад) проектная мощность перехода остается в 2 раза меньше, чем на станции Маньчжурия, соответственно гораздо более слабой была и остается техническая оснащенность.

На этапе общего роста российско-китайской торговли проблема нехватки пропускной способности погранпереходов стала постоянной, о чем свидетельствуют «пробки» на железнодорожном транспорте обеих стран. Подобные явления стали характерными после того, как вслед за КНР и Россия перешла к рыночной экономике. Государственные поставки уступили место приграничной торговле, частный сектор стал важным фактором в торговых операциях. Это сопровождалось резким увеличением числа клиентов и краткосрочных контрактов, неправильностью и неполнотой прилагаемых сопроводительных документов, которые создавали дополнительные сложности и приводили к задержкам с отправлением грузов. Все это потребовало принятия мер по адаптации железных дорог обеих сторон к рыночным условиям. Одновременно проводились работы и по расширению перерабатывающих способностей станций по обе стороны границы.

В 2002–2006 гг. ДВЖД инвестировала проекты перехода Гродеково–Суйфэньхэ на сумму в 1 млрд долларов США. Сейчас там проходит по 14 пар поездов, раньше – только 8. Если в 2006 г. перевезли 7,5 млн тонн, то в 2007 г. – уже около 8,5 млн²³.

Не стоит забывать, что **главная проблема ближайшего нашего соседа, Северо-Восточного Китая, – повысить экономическую мощь региона**, и в основном за счет расширения его экономических связей со странами АТР. Во-первых, как Маньчжурия, так и Суйфэньхэ исторически и географически ориентированы на обеспечение торгово-экономических отношений с Россией. Во-вторых, возможности расширять и увеличивать их производственные мощности имеют определенные технические рамки. По оценкам китайских экспертов, это относится, в первую очередь, к станции Суйфэньхэ, где строительство новых сооружений и путей осложняется отсутствием пустующих площадей. Поэтому поиск новых транспортных каналов для обеспечения выхода китайских товаров, произведенных в Северо-Восточном Китае, на внешний рынок приобретает особо важное значение.

Северо-восточные провинции КНР активно ищут свободные транспортные коммуникации и выходы к морю. Эта стратегическая линия четко прослеживается в многочисленных экономических инициативах Китая последних лет. В июле 1990 г. в Чанчуне на научной конференции «Международное сотрудничество в экономическом развитии Северо-Восточной Азии» Китай предложил идею освоения территории в бассейне р. Тумэньцзян. В китайском

²³ Гурьева М. У нас сегодня нет проблем в организации грузопотоков // Дальневост. капитал. 2006. № 8. С. 9.

плане выделялись две части: 1) получение Китаем выхода к морю посредством придания р. Тумэньцзян статуса международной реки или строительство канала по территории России; 2) превращение треугольника Хуньчунь–Раджин–Посьет в важный промышленный, торговый, финансовый, информационный, научно-технический центр.

В связи со строительством нового пограничного железнодорожного перехода Хуньчунь–Махалино (Камышовая), осуществляемого частной жеезнодорожной компанией «Золотое кольцо», Китай не только активно поддерживал создание этой компании, но и выдвигал в ходе строительства предложение, чтобы новый международный транспортный коридор Чанчунь–Махалино–порт Зарубино имел китайскую ширину колеи, что позволило бы при пересечении границы не тратить время и средства на замену колесных пар. Начиная с 1993 г. китайская сторона неоднократно заявляла о желании взять порты Зарубино или Посьет в долгосрочную (на 49 лет) аренду для расширения экспорта китайских грузов в Японию, США, Канаду и другие страны. При этом они выражали готовность инвестировать в инфраструктуру порта, построить контейнерный терминал для перевалки до 100 тыс. контейнеров, или 35 млн тонн грузов в год²⁴.

Таким образом, в период либерализации внешнеэкономических связей Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая возрастает роль внешней торговли, происходит интернационализация хозяйства, усиливается их ориентация на рынки стран Северо-Восточной Азии, что соответственно активизирует развитие транспортных коммуникаций и в первую очередь морского и железнодорожного транспорта.

²⁴ Портяков В. Китай на пути в мировое хозяйство: проблемы и поиски // Проблемы Дальнего Востока. 2002. № 2. С. 73–74.

Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 9 месяцев 2008 г.

Внешнеэкономическая деятельность Дальневосточного региона за 9 месяцев 2008 г. осуществлялась 12 024 участниками ВЭД*, что на 7,6 %, или на 845 участников, больше, чем за этот же период 2007 г. Количество участников, зарегистрированных вне зоны деятельности таможенных органов ДВТУ, но осуществляющих внешнеэкономическую деятельность через таможенные органы ДВФО, возросло на 26,5 % и составило 2261 (за 9 месяцев 2007 г. – 1787).

Участниками ВЭД ДВФО оформлено 189 815 ГТД – на 21,6 %, или на 33 663 ГТД, больше, чем в аналогичном периоде 2007 г. (табл. 1, рис. 1) Наибольшее количество ГТД оформлено в таможенных органах Приморского края – 132 649 ГТД, что составило 69,9 % от общего количества ГТД региона, в таможенных органах Хабаровского края – 24 013 ГТД (12,7 %), в таможенных органах Сахалинской области – 17 718 ГТД (9,3 %).

Таблица 1

Количество оформленных ГТД за 9 месяцев 2007, 2008 гг.

Направление перемещения товаров	2007 г.	2008 г.	Темп роста (%)
Экспорт	25 233	23 267	92,2
Импорт	130 919	166 548	127,2
Всего	156 152	189 815	121,6

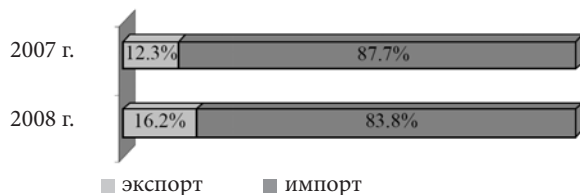


Рис. 1. Удельный вес экспортных и импортных ГТД за 9 месяцев 2007 и 2008 гг.

* Обзор включает участников внешнеэкономической деятельности, зарегистрированных на территории Дальневосточного региона.

Стоимость внешнеторгового оборота участников ВЭД, зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа, составила 17 773,2 млн долларов США, что на 29,2 % (на 4 012,9 млн долларов США) больше, чем в аналогичном периоде 2007 г. Рост внешнеторгового оборота произошёл за счет увеличения на 38,5 % (на 3 121,9 млн долларов США) стоимости экспорта и на 15,8 % (на 890,9 млн долларов США) импорта (табл. 2, рис. 2).

Таблица 2

**Соотношение стоимости экспорта и импорта
по итогам 9 месяцев 2007 и 2008 гг., тыс. долларов США**

Направление перемещения	2007 г.	2008 г.	Темп роста (%)
Экспорт	8 108 667,8	11 230 594,3	138,5
Импорт	5 651 640,2	6 542 570,8	115,8
Всего	13 760 307,9	17 773 165,1	129,2

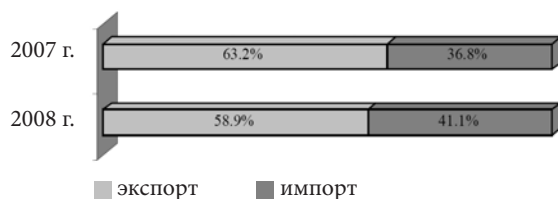


Рис. 2. Удельный вес экспорта и импорта в стоимостном выражении за 9 месяцев 2007 и 2008 гг.

В общем объеме **внешнеторгового оборота** (табл. 3) наибольший удельный вес приходится на следующие виды товаров:

- топливно-энергетические – 41,8 %;
- машины, оборудование и транспортные средства – 20,9 %;
- драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них – 10,0 %;
- древесина и целлюлозно-бумажные изделия – 6,4 %;
- металлы и изделия из них – 6,2 %.

В общем объеме **экспорта** наибольший удельный вес имеют:

- топливно-энергетические товары – 65,2 %;
- драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них – 15,8 %;
- металлы и изделия из них – 5,6 %.

В общем объеме **импорта** наибольший удельный вес имеют:

- машины, оборудование и транспортные средства – 54,4 %,
- текстиль, текстильные изделия, обувь – 12,0 %,
- продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного) – 10,8 %,
- металлы и изделия из них – 7,1 %,
- продукция химической промышленности, каучук – 6,7 %.

**Общие итоги экспорта и импорта участников внешнеэкономической
за 9 месяцев**

Регион-участник	Стоимость (тыс. долл. США)		
	Экспорт	Импорт	Всего
Амурская обл.	158 657,31 222 599,80	197 235,87 316 949,63	355 893,18 539 549,43
Еврейская АО	15 358,52 17 285,70	11 641,32 29 846,37	26 999,84 47 132,07
Камчатский край	75 677,27 104 910,98	56 063,37 85 901,77	131 740,65 190 812,75
Магаданская обл.	88 292,07 118 207,99	76 214,48 101 681,78	164 506,56 219 889,77
Приморский край	834 072,74 675 663,29	2 944 285,02 4 301 234,00	3 778 357,76 4 976 897,29
Сахалинская обл.	4 073 934,23 6 728 900,88	1 465 404,89 754 178,06	5 539 339,12 7 483 078,94
Хабаровский край	1 245 084,25 1 353 242,46	796 818,80 810 929,73	2 041 903,04 216 172,19
Чукотский АО	595,71 1 226,95	64 633,44 64 557,16	65 229,15 65 784,10
Республика САХА (Якутия)	1 616 995,65 2 008 556,23	39 342,97 77 292,29	1 656 338,62 2 085 848,52
Всего по ДВФО	8 108 667,75 11 230 594,26	5 651 640,16 6 542 570,79	13 760 307,91 17 773 165,05
Справочно: участники не ДВФО через таможни ДВТУ	3 552 525,37 5 961 109,15	2 022 172,46 3 145 547,00	5 574 697,83 9 106 656,15

Количество (тонны)			
Амурская обл.	1 108 895,5 1 034 395,3	198 792,3 250 846,4	1 307 687,8 1 285 241,7
Еврейская АО	168 840,7 140 537,3	25 509,0 38 624,7	198 349,6 180 162,0
Камчатский край	80 225,8 90 443,4	43 708,3 58 219,5	123 934,1 148 662,9
Магаданская обл.	48 181,3 59 206,5	31 319,5 26 717,4	79 500,8 85 923,8
Приморский край	3 271 090,5 2 705 288,0	2 039 516,2 3 204 517,2	5 310 606,7 5 909 805,1
Сахалинская обл.	8 480 936,1 8 531 244,1	225 277,8 243 496,9	8 706 213,9 8 774 741,0
Хабаровский край	7 903 332,5 6 239 709,1	297 530,5 363 677,9	8 200 863,0 6 603 387,0
Чукотский АО	788,9 956,2	17 380,6 24 159,0	18 169,5 25 118,0
Республика САХА (Якутия)	4 024 922,3 3 210 048,8	17 380,6 24 159,0	4 039 545,7 3 226 047,5
Всего по ДВФО	25 087 213,6 22 011 831,7	2 897 657,5 4 227 257,5	27 984 871,1 26 239 089,2
Справочно: участники не ДВФО через таможни ДВТУ	8 354 022,5 7 643 174,1	1 124 616,2 1 528 477,1	9 478 638,6 9 171 651,2

Примечание. В числителе – данные за 9 месяцев 2007 г., в знаменателе – данные за 9 месяцев 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
140,3	160,7	151,6	$\frac{2,0}{2,0}$	$\frac{3,5}{4,8}$	$\frac{2,6}{3,0}$
112,5	256,4	174,6	$\frac{0,2}{0,2}$	$\frac{0,2}{0,5}$	$\frac{0,2}{0,3}$
138,6	153,2	144,8	$\frac{0,9}{0,9}$	$\frac{1,0}{1,3}$	$\frac{1,0}{1,1}$
133,9	133,4	133,7	$\frac{1,1}{1,1}$	$\frac{1,3}{1,6}$	$\frac{1,2}{1,2}$
81,0	146,1	131,7	$\frac{10,3}{6,0}$	$\frac{52,1}{65,7}$	$\frac{27,5}{28,0}$
165,2	51,5	135,1	$\frac{50,2}{59,9}$	$\frac{25,9}{11,5}$	$\frac{40,3}{42,1}$
108,7	101,8	106,0	$\frac{15,4}{12,0}$	$\frac{14,1}{12,4}$	$\frac{14,8}{12,2}$
206,0	99,9	100,9	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{1,1}{1,0}$	$\frac{0,5}{0,4}$
124,2	169,5	125,9	$\frac{19,9}{17,9}$	$\frac{0,7}{1,2}$	$\frac{12,0}{11,7}$
138,5	115,8	129,2	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$
<i>167,8</i>	<i>155,6</i>	<i>163,4</i>	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$

93,9	126,2	98,3	$\frac{4,4}{4,7}$	$\frac{6,9}{5,9}$	$\frac{4,7}{4,9}$
83,2	134,3	90,8	$\frac{0,7}{0,6}$	$\frac{1,0}{0,9}$	$\frac{0,7}{0,7}$
112,7	133,2	120,0	$\frac{0,3}{0,4}$	$\frac{1,5}{1,4}$	$\frac{0,4}{0,6}$
122,9	85,3	108,1	$\frac{0,2}{0,3}$	$\frac{1,1}{0,6}$	$\frac{0,3}{0,3}$
82,7	157,1	111,3	$\frac{13,0}{12,3}$	$\frac{70,4}{75,8}$	$\frac{19,0}{22,5}$
100,6	108,1	100,8	$\frac{33,8}{38,8}$	$\frac{7,8}{5,8}$	$\frac{31,1}{33,4}$
79,0	122,2	80,5	$\frac{31,5}{28,3}$	$\frac{10,3}{8,6}$	$\frac{29,3}{25,2}$
121,6	139,0	138,2	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,6}{0,6}$	$\frac{0,1}{0,1}$
79,8	109,4	79,9	$\frac{16,0}{14,6}$	$\frac{0,5}{0,4}$	$\frac{14,4}{12,3}$
87,7	145,9	93,8	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$
<i>91,5</i>	<i>135,9</i>	<i>96,8</i>	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$

Таблица 3

**Товарная структура внешнеторгового оборота
за 9 месяцев 2007 и 2008 гг.**

Код товаров	Товары	Статистическая стоимость, млн долл. США		Удельный вес (%)	Темп роста (%)
		2007 г.	2008 г.		
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	744,8	898,96	5,1	120,7
в т. ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	191,7	214,9	1,2	112,1
25–27	Минеральные продукты	4772,4	7575,1	42,6	в 1,6 раза
в т. ч. 27	Топливо-энергетические товары	4686,97	7426,97	41,8	в 1,6 раза
28–40	Продукция химической пром-ти, каучук	363,2	475,5	2,7	130,9
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изд. из них	27,3	66,9	0,4	в 2,4 раза
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изд.	1254,2	1130,2	6,4	90,1
50–67	Текстиль, текстильные изд., обувь	713,2	788,96	4,4	110,6
71	Драгоценные камни, драгоценные металлы и изд. из них	1426,3	1779,4	10,0	124,8
72–83	Металлы и изд. из них	733,9	1094,0	6,2	в 1,5 раза
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	3538,5	3715,5	20,9	105,0
	Прочие товары	186,3	248,7	1,4	133,5

Количество стран, осуществлявших внешнеэкономическую деятельность с предприятиями и организациями ДВФО, составило 112, из которых 10 – страны СНГ, а 102 – страны дальнего зарубежья; к уровню 9 месяцев 2007 г. их общее количество сократилось на 5,1 % (на 6 стран).

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

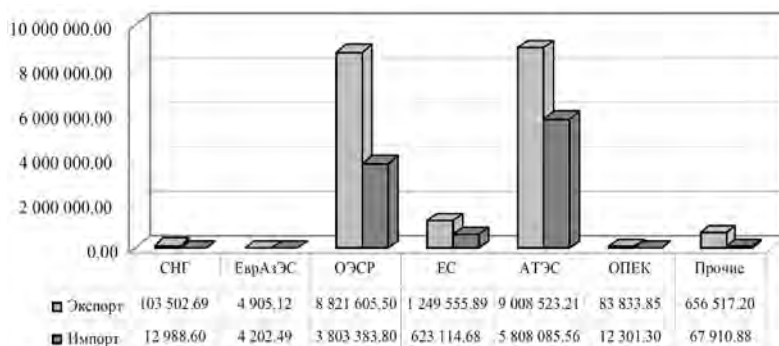


Рис. 3. Общие итоги
внешнеторгового
оборота по
союзам стран
за 9 месяцев 2008 г.

АТЭС – 14 816,6 млн долларов США, или 83,4 % от стоимости внешнеторгового оборота за 9 месяцев 2008 г., увеличение на 28,6 % к уровню аналогичного периода 2007 г.;

ОЭСР – 12 624,99 млн долларов США, или 71,0 % от стоимости внешнеторгового оборота за 9 месяцев 2008 г. (увеличение на 29,2 %);

ЕС – 1 872,67 млн долларов США, или 10,5 % от стоимости внешнеторгового оборота за 9 месяцев 2008 г. (увеличение на 15,8 %).

Распределение стоимости внешнеторгового оборота между странами-контрагентами за 9 месяцев 2008 г. произошло следующим образом.

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

Япония – 5388,4 млн долларов США, или 30,3 % стоимости товарооборота региона. Рост стоимости в 1,4 раза, или на 1468,9 млн долларов США. Главная статья товарооборота: нефть сырая и нефтепродукты сырые – 53,8 % от стоимости внешнеторгового оборота страны;

Республика Корея – 4549,8 млн долларов США, или 25,6 % стоимости товарооборота региона. Рост стоимости на 31,0 %, или на 1075,7 млн долларов США. Главная статья товарооборота: нефть сырая и нефтепродукты сырые – 77,5 % от стоимости товарооборота с Республикой Корея;

Китай – 3644,9 млн долларов США, или 20,5 % стоимости товарооборота региона. Увеличение стоимости на 19,4 %, или на 591,7 млн долларов США. Главные статьи товарооборота: лесоматериалы необработанные (21,4 %) и обувь с верхом из кожи (9,7 % от стоимости товарооборота с Китаем).

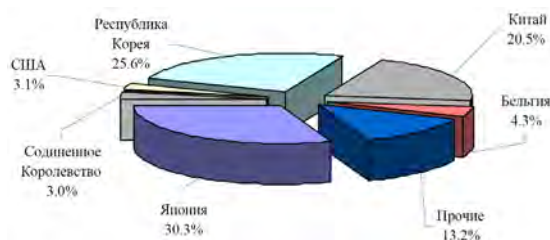


Рис. 4. Удельный вес стран-контрагентов во внешнеторговом обороте за 9 месяцев 2008 г.

Стоимость **экспортных** операций региона в отчетном периоде составила 11230,59 млн долларов США, что на 3121,9 млн больше, чем за 9 месяцев 2007 г. (рост в 1,4 раза). **На экспорт в страны СНГ** приходится 103,5 млн долларов США, что составляет 0,9 % от общей стоимости экспорта региона. Стоимость экспортных операций региона в страны СНГ за 9 месяцев 2008 г. увеличилась в 2,5 раза.

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

Украина – 89 680,2 тыс. долларов США, или 86,6 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Рост стоимости в 2,7 раза, или на 55 947,78 тыс. дол-

ларов США. Главная статья экспорта: уголь каменный – 97,1 % от стоимости экспорта в Украину;

Армения – 6674,8 тыс. долларов США, или 6,4 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Главная статья экспорта: жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них, бижутерия, монеты (98,4 % от стоимости экспорта в Армению);

Казахстан – 2974,59 тыс. долларов США, или 2,9 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Сокращение стоимости на 37,9 %, или на 1815,1 тыс. долларов США. Главные статьи экспорта: бораты, пероксбораты (пербораты) – 13,01 %; бульдозеры, экскаваторы – 12,7 %; насосы, компрессоры, вентиляторы – 12,3 %; машины подъемные – 11,1 % от стоимости экспорта в Казахстан.

Узбекистан – 1925,96 тыс. долларов США, или 1,9 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Рост стоимости в 2,3 раза, или на 1079,8 тыс. долларов США. Главные статьи экспорта: трубы и трубки прочие диаметром > 406,4 мм – 54,7 %, насосы, компрессоры, вентиляторы – 19,6 % от стоимости экспорта в Узбекистан;

Туркмения – 978,23 тыс. долларов США, или 0,9 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Главные статьи экспорта: двигатели турбореактивные – 98,03 %, валы трансмиссионные – 1,97 % от стоимости экспорта в Туркмению. Экспорт в 2007 г. в Туркмению не осуществлялся.

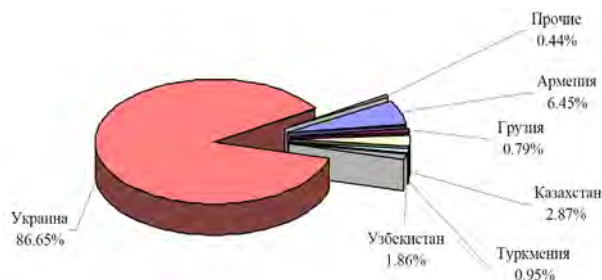


Рис. 5. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в экспортном обороте за 9 месяцев 2008 г.

На экспорт в страны дальнего зарубежья приходится 99,1 % от общей стоимости экспорта региона, или 11 127,1 млн долларов США. Стоимость экспортных операций в страны дальнего зарубежья увеличилась в 1,4 раза.

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

Республика Корея – 4038,6 млн долларов США, или 36,3 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья. Рост стоимости в 1,7 раза, или на 1673,9 млн долларов США. Главные статьи экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые – 87,3 %; отходы и лом черных металлов – 5,1 % от стоимости экспорта в Республику Корея.

Япония – 3353,99 млн долларов США, или 30,1 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья. Рост стоимости в 1,4 раза, или на

874,3 млн долларов США. Главная статья экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые – 86,4 % от стоимости экспорта в Японию;

Китай – 1221,5 млн долларов США, или 11,0 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья. Сокращение стоимости на 2,7 %, или на 33,5 млн долларов США. Главные статьи экспорта: лесоматериалы необработанные – 63,98 %, нефть и нефтепродукты, кроме сырых, – 11,5 % от стоимости экспорта в Китай;

Бельгия – 744,4 млн долларов США, или 6,7 % от стоимости экспорта в страны дальнего зарубежья. Рост стоимости на 14,2 %, или на 92,6 млн долларов США. Главная статья экспорта: жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них, бижутерия, монеты – 99,3 %;

Соединенное Королевство – 421,9 млн долларов США, или 3,8 % от стоимости экспорта в страны дальнего зарубежья. Увеличение на 19,9 %, или на 69,9 млн долларов США. Главная статья экспорта: жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них, бижутерия, монеты – 99,3 % от общей стоимости экспорта в Соединенное Королевство.

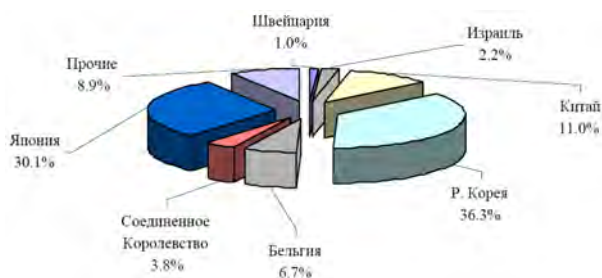


Рис. 6. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в экспортном обороте за 9 месяцев 2008 г.

Стоимость **импортных операций** региона в отчетном периоде составила 6542,6 млн долларов США, что на 890,9 млн больше, чем за 9 месяцев 2007 г. (рост на 15,8 %). **На импорт из стран СНГ** приходится 12,99 млн долларов США, что составляет 0,2 % от общей стоимости импорта региона.

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

Украина – 8,4 млн долларов США, или 64,5 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Сокращение стоимости импорта на 29,4 %. Главные статьи импорта: части для оборудования 8425–8430 – 33,4 %, двигатели турбореактивные и прочие – 10,9 %;

Таджикистан – 2,2 млн долларов США, или 17,2 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Рост стоимости в 1,7 раза, или на 0,9 млн долларов США. Главные статьи импорта: фрукты сушеные – 69,5 %, орехи – 15,7 %;

Казахстан – 1,9 млн долларов США, или 14,3 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Рост стоимости импорта в 4,4 раза, или на 1,4 млн долларов США. Главные статьи импорта: проволока медная – 78,4 %.

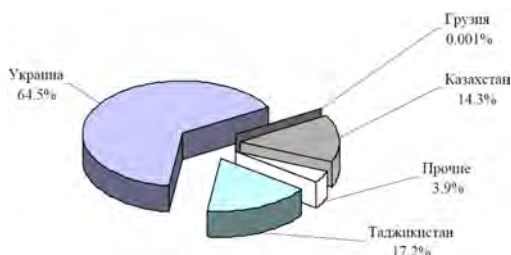


Рис. 7. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в импортном обороте за 9 месяцев 2008 г.

Стоимость **импорта из стран дальнего зарубежья** составила 6529,6 млн долларов США и по сравнению с аналогичным периодом 2007 г. увеличилась на 15,8 %.

Крупнейшими странами-контрагентами из дальнего зарубежья по импорту являются (рис. 8):

Китай – 2423,3 млн долларов США, увеличение на 34,8 %. Главные статьи импорта: обувь с верхом из кожи – 14,6 %; другие виды обуви – 7,3 %; автомобили грузовые – 5,6 % от объема импорта из Китая;

Япония – 2034,4 млн долларов США, увеличение на 41,3 %. Главные статьи импорта: автомобили легковые, кроме 8702, – 56,7 %, бульдозеры и экскаваторы – 8,8 %, автомобили грузовые – 6,8 %;

Республика Корея – 511,2 млн долларов США, сокращение на 53,9 %. Главные статьи импорта: автомобили легковые, кроме 8702, – 13,5 %; нефть и нефтепродукты, кроме сырых, – 7,8 %; полимеры этилена в первичных формах – 6,6 %;

США – 474,7 млн долларов США, увеличение на 35,0 %. Главные статьи импорта: свинина – 10,3 %, бульдозеры и экскаваторы – 6,9 %, мясо и пищевые субпродукты домашней птицы – 4,9 %;

Германия – 143,1 млн долларов США, сокращение на 0,3 %. Главные статьи импорта: машины и механические устройства специального назначения – 12,4 %; станки для обработки дерева, пробки и т. д. – 10,5 %; оборудование для обработки металла – 4,8 %; оборудование прочее для сельского хозяйства – 4,5 %; станки металлорежущие прочие – 4,4 %;

Соединенное Королевство – 118,4 млн долларов США, сокращение на 2,1 %. Главные статьи импорта: металлоконструкции из черных металлов – 6,6 %; электрогенераторные установки – 6,6 %; краны, клапаны, вентили и другая арматура – 6,2 %; части для оборудования 8425–8430 – 6,2 %;

Франция – 107,4 млн долларов США, рост в 2,1 раза. Главные статьи импорта: вертолеты, самолеты и др. – 61,3 %; бульдозеры и экскаваторы – 4,9 %.



Рис. 8. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в импортном обороте за 9 месяцев 2008 г.

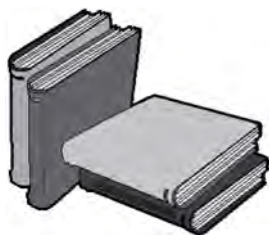
Анализ внешнеэкономической деятельности участников ВЭД, зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа, показал, что за 9 месяцев 2008 г. произошло увеличение стоимости внешнеторгового оборота к уровню аналогичного периода 2007 г. на 29,2 %, или на 4012,9 млн долларов США, в том числе: экспорт увеличился на 38,5 %, или на 3121,9 млн долларов США, а импорт – на 15,8 %, или на 890,9 млн долларов США.

Превышение темпов роста экспорта над импортом произошло за счет значительного роста стоимости экспорта ряда товаров, таких как:

топливно-энергетические товары – на 2 716,5 млн долларов США (увеличение в 1,6 раза по сравнению с 9 месяцами 2007 г.);

металлы и изделия из них – на 268,9 млн долларов США (в 1,7 раза);

драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них – на 348,8 млн долларов США (на 24,5 %), в результате чего сформировался активный баланс внешнеторгового оборота с положительным сальдо + 4 688,0 млн долларов США.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Карелин, В.Б. Оперативное внедрение оперативных сотрудников в объекты оперативного интереса (по опыту правоохранительных органов и спецслужб иностранных государств) : учеб. пособие / В.Б. Карелин. – М. : РИО РТА, 2007. – 36 с.

Рассматривается опыт практической работы оперативно-розыскных подразделений таможенных органов, осуществляющих борьбу с контрабандой и иными таможенными правонарушениями. Представлены базовые положения, касающиеся вопросов правового регулирования и организации оперативного внедрения спецслужбами и правоохранительными органами иностранных государств оперативных сотрудников в организованные преступные формирования.

Для оперативных сотрудников таможенных органов Российской Федерации, слушателей курсов повышения квалификации и профессиональной переподготовки, а также для студентов, обучающихся по специальностям и специализациям Института правоохранительной деятельности Российской таможенной академии.

О порядке уплаты таможенных платежей за третьих лиц

При операциях с авансовыми платежами в счет третьих лиц следует иметь в виду, что зачет, т. е. возврат излишне уплаченных сумм или уплата в счет ранее сделанного авансирования, производится в соответствии с порядком, определенным приказом № 607 Государственного таможенного комитета от 25.05.2004.

Этот порядок предусматривает подачу заявления установленной формы и предоставление определенного перечня документов, на основании которых начальник отдела таможенных платежей принимает решение об уплате таможенных платежей в счет третьих лиц.

Однако, если декларирует товар и осуществляет уплату таможенных платежей таможенный брокер, действует упрощенный порядок (см. письмо Федеральной таможенной службы № 01-06/ 48507 от 18.12.2007): в таможенную представляются заявление произвольной формы и копия брокерского договора. Иных документов для зачета авансовых платежей не требуется, поскольку приказ № 607 в этом случае не применяется.

Виктория Шамаева

Об оформлении фитосанитарных сертификатов на лесоматериалы

Постановлением Правительства Российской Федерации от 29.05.2006 № 329 «Об официальной национальной организации по карантину и защите растений» установлено, что официальной национальной организацией по карантину и защите растений, ответственной за выполнение обязанностей, предусмотренных статьей IV Международной конвенции по карантину и защите растений, является Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор). В его обязанности, помимо прочего, входит обеспечение с помощью официальных процедур фитосанитарной безопасности грузов после сертификации и до момента экспорта в отношении их состава, замены и повторного заражения. В пределах своих полномочий письмом Россельхознадзора от 11.09.2008 № ФС-АС-3/9219 разъяснено следующее.

В соответствии со ст. 8 Федерального закона Российской Федерации от 15.07.2000 г. № 99-ФЗ «О карантине растений» каждая партия подкарантинной продукции (подкарантинного материала, подкарантинного груза), вывозимая

с территории Российской Федерации, сопровождается *фитосанитарным сертификатом*. Каждая партия подкарантинной продукции, ввезенной на территорию Российской Федерации, при перевозках по территории Российской Федерации и вывозе из карантинной фитосанитарной зоны сопровождается *карантинным сертификатом*.

Фитосанитарный сертификат оформляется в месте формирования и погрузки на транспортное средство экспортной партии подкарантинной продукции после осуществления должностными лицами территориального управления Россельхознадзора досмотра подкарантинной продукции при наличии заключения об ее фитосанитарном состоянии и соответствии фитосанитарным требованиям стран-импортеров.

Оформление и выдачу фитосанитарных и карантинных сертификатов осуществляет Россельхознадзор непосредственно или территориальное управление Россельхознадзора, из региона деятельности которого осуществляется вывоз или поставка подкарантинной продукции.

Информация об обеззараживании подкарантинной продукции (лесоматериалов), в том числе тепловой обработкой, указывается в разделе III фитосанитарного сертификата.

Учитывая изложенное, Россельхознадзор считает возможным использовать *карантинный сертификат* при декларировании подкарантинной продукции *только при ее перевозке по территории Российской Федерации до места перегрузки*. В местах перегрузки при формировании экспортной партии подкарантинной продукции оформляется *фитосанитарный сертификат*. Порядок его оформления утвержден приказом Минсельхоза России от 14.03.2007 г. № 163 в целях выполнения обязательств Российской Федерации по международным договорам, касающимся карантина растений.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ

О временной ставке ввозной таможенной пошлины грузов

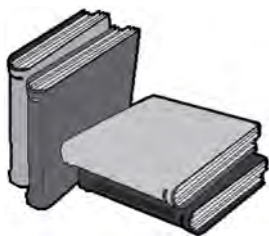
Постановлением правительства Российской Федерации от 10 октября 2008 г. № 745 «О временной ставке ввозной таможенной пошлины в отношении кузовов отдельных видов транспортных средств» на товары, классифицируемые в товарной позиции 8707 10 900 0, утверждена комбинированная ставка ввозной таможенной пошлины в размере 15 % таможенной стоимости, но не менее 5000 евро за штуку. В указанной товарной позиции классифицируются как новые, так и бывшие в употреблении кузова легковых автомобилей и прочих моторных транспортных средств, предназначенных для перевозки до 10 человек, включая грузопассажирские фургоны и гоночные автомобили.

Ранее в отношении данной категории товаров применялась адвалорная ставка ввозной таможенной пошлины, которая исчислялась от величины таможенной стоимости и составляла 15 %. После вступления в силу упомянутого постановления минимальная сумма ввозной таможенной пошлины, подлежащей уплате, будет составлять 5000 евро за один кузов.

Новая ставка таможенной пошлины утверждена сроком на 9 месяцев и вступает в действие по истечении одного месяца после официального опубликования постановления Правительства, т. е. с 14 ноября текущего года.

Как показывает таможенная статистика, за 9 месяцев 2008 г. количество кузовов, ввозимых через Владивостокскую таможню, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилось с 26 тыс. до 49 тыс. штук, т. е. почти вдвое. После введения новой ставки ввозной таможенной пошлины прогнозируется резкое снижение объемов ввоза кузовов.

Виктория Шамаева



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Материалы программы профессионально-деятельностной подготовки : сб. работ преподавателей / под ред. В.П. Шевкуновой ; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. – Владивосток : ВФ РТА, 2008. – 130 с.

В сборник включены работы преподавателей Владивостокского филиала Российской таможенной академии, подготовленные для проведения занятий для профессорско-преподавательского состава филиала по программе профессионально-деятельностной подготовки «Повышения качества образования студентов филиала на основе внедрения современных образовательных технологий».

Предоставлены методики преподавания дисциплин на основе инновационных технологий обучения, сценарии деловых игр, педагогические материалы для информационно-методического обеспечения дисциплин.

Материалы представлены в авторской редакции.

В числе лидеров – Владивостокская таможня

Владивостокская таможня сегодня занимает лидирующее место среди 16 таможен Дальневосточного региона как по численности, так и по объёмам товарооборота и платежей. По количеству оформленных грузовых таможенных деклараций таможня входит в десятку крупнейших таможен России.

За 9 месяцев 2008 г. Владивостокской таможней успешно выполнены основные плановые задания, выросли и показатели деятельности по отношению к соответствующему периоду 2007 г.:

- в федеральный бюджет перечислено 45,5 млрд рублей, что на 45 % больше аналогичного периода прошлого года; в общем объёме таможенных платежей, перечисленных таможенными органами Дальневосточного таможенного управления в федеральный бюджет, доля Владивостокской таможни составила 34 %;

- возросло число оформленных грузовых таможенных деклараций, их количество превысило 84 тыс. шт. (на 41 % больше);

- объём внешнеторгового оборота достиг 4,4 млрд долларов США (в 1,5 раза больше).

Проведённые в 2008 г. организационно-штатные мероприятия, в том числе ликвидация двух крупных таможенных постов – «Автотранспортного» и «Владивостокского центрального», способствовали совершенствованию организационной структуры таможни, улучшению качества и эффективности таможенного оформления и контроля, проведению таможенного досмотра, росту таможенных платежей, сокращению сроков таможенного оформления.

Изменены регионы деятельности таможенных постов и их компетенция:

- таможенные посты «Морской порт Владивосток» и «Первомайский» наделены компетенцией по оформлению автотранспортных средств, перемещаемых как физическими лицами для личного пользования, так и юридическими лицами. Значительно расширен регион деятельности таможенного поста «Морской порт Владивосток» – включены Надеждинский район и город Артём;

- на базе Артёмовского таможенного поста создан специализированный таможенный пост «Аэропорт Владивосток».

Каждый из постов внес свою лепту в осуществление планов, намеченных таможеней. Наиболее весом вклад таможенного поста «Морской порт Владивосток», который перечислил в казну 68 % от общего количества таможенных платежей, т. е. более 31 млрд рублей. Этот таможенный пост оформил и большее количество грузовых таможенных деклараций (53,4 тыс.), и автотранспортных средств (203 тыс. автомобилей). С 1 апреля, после создания в структуре поста отдела специальных таможенных процедур, было оформлено 1877 морских судов, почти 59 тыс. физических лиц.

Как отмечает начальник таможни Дмитрий Шмарлин, эффективно поработало и большинство функциональных отделов таможни. Так, например, активизировалась работа по выявлению представленных в таможню недействительных документов. Обнаружено 212 таких случаев, что в 6 раз больше, чем за аналогичный период прошлого года. Подавляющее количество недействительных документов выявлено отделом торговых ограничений и экспортного контроля, который кроме упомянутого направления активно работал в сфере защиты прав интеллектуальной собственности.

Если в 2007 г. контрафактная продукция фактически не выявлялась, а дела об административных правонарушениях в этой связи не возбуждались, то за истекший период 2008 г. возбуждено 12 дел, выявлено 13,5 тыс. единиц контрафактной продукции. Это стало возможным в результате ежедневного мониторинга электронных копий грузовых таможенных деклараций, а также благодаря активной переписке с правообладателями и взаимодействию с различными подразделениями таможни.

Отделом валютного контроля проведено 185 проверок соблюдения участниками внешнеэкономической деятельности законодательства Российской Федерации о валютном регулировании и валютном контроле, в результате которых выявлено нарушений на сумму более 290 млн рублей, возбуждено 72 дела об административных правонарушениях. За отчетный период Росфинадзором по возбужденным Владивостокской таможней делам наложено штрафных санкций на сумму 3,2 млн рублей.

При осуществлении контроля за правильностью классификации товаров отделом товарной номенклатуры и происхождения товаров принято 229 решений о классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД России, в результате чего дополнительно начислен 21 млн рублей.

Отделом таможенной инспекции проведено 129 проверочных мероприятий, в том числе 51 таможенная ревизия, по результатам которых возбуждено 35 дел об административных правонарушениях, доначислено таможенных платежей и наложено штрафных санкций на сумму свыше 26,7 млн рублей.

Зарегистрировано 905 дел об административных правонарушениях (за аналогичный период прошлого года – 798). Большая часть из них (446) возбуж-

дена таможенным постом «Морской порт Владивосток». Назначено наказаний на общую сумму свыше 90 млн рублей, конфисковано предметов административных правонарушений на 54,6 млн рублей, возбуждено 12 уголовных дел.

В таможне продолжается внедрение и расширение практики применения передовых информационных технологий, перспективных средств таможенного контроля. За 9 месяцев 2008 г. таможней оформлена в электронном виде 1481 грузовая таможенная декларация (за январь–сентябрь 2007 г. – 232). В марте 2008 г. введен в эксплуатацию мобильный инспекционно-досмотровый комплекс (МИДК), с его помощью проведено 577 осмотров, по результатам которых возбуждено 9 дел об административных правонарушениях и наложено штрафных санкций на сумму 777 тыс. рублей. Так, в конце третьего квартала благодаря МИДК выявлено 4 контейнера с незадекларированным китайским товаром, где вместо заявленных металлических дверей находились спрессованные куртки, джинсы и брюки. Ориентировочная стоимость товара составляет не менее 40 млн рублей.

Виктория Шамаева

НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ



Таможня на Тихом океане: документы и материалы. Вып. 5. Таможня в Забайкалье. 1862–1926 гг. / сост. : Н.А. Беляева, Н.А. Троицкая ; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал ; Российский государственный исторический архив Дальнего Востока. – Владивосток : ВФ РТА, 2008. – 212 с.

Сборник документов и материалов освещает историю становления таможенной службы в Забайкалье. Тематически он продолжает серию документальных публикаций «Таможня на Тихом океане». В него вошли архивные документы и опубликованные материалы правового регулирования таможенной деятельности на русско-китайской границе с 1862 по 1926 г.

Книга адресована сотрудникам таможенных органов, студентам Российской таможенной академии и всем интересующимся историей таможенного дела и историей Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Результаты правоохранительной деятельности таможен ДВФО за 9 месяцев 2008 г.

275 уголовных дел возбуждено сотрудниками правоохранительных подразделений таможен Дальневосточного региона за 9 месяцев 2008 г.

Как и в предшествующие годы, в структуре таможенных преступлений преобладает контрабанда. Причем на долю экономической контрабанды приходится 230 уголовных дел, а еще 35 дел – особо опасные виды контрабанды. По фактам уклонения от уплаты таможенных платежей возбуждено 6 уголовных дел.

Общая сумма неуплаченных таможенных платежей по уголовным делам составила почти 22 млн рублей, а незаконно перемещенные товары и транспортные средства, являющиеся предметом контрабанды, предварительно оценены более чем в 357 млн рублей.

Более чем в 4 раза в сравнении с аналогичным периодом прошлого года выросло число возбужденных уголовных дел в Уссурийской таможне, в 2 раза – в Биробиджанской, в 1,3 раза – в Хабаровской, и почти на 50 % увеличилось количество уголовных дел, возбужденных Дальневосточной оперативной таможней.

Важным моментом в пресечении таможенных преступлений является привлечение к ответственности отдельных лиц, совершивших преступление. В 2008 г. в отношении конкретных лиц возбуждено 61 % уголовных дел от общего числа. Всего подозреваемые либо обвиняемые имеются по 168 уголовным делам, что на 6 % больше показателя прошлого года.

Более чем в 2 раза вырос показатель по уголовным делам, направленным в суд с обвинительным актом. Если за 9 месяцев 2007 г. в суд было направлено 22 дела шестью таможнями, то в текущем году 14 таможен направили в суд в общей сложности 48 дел. Сумма по уголовным делам, направленным в суд, составила около 160 млн рублей.

С начала 2008 г. 27 уголовных дел по Дальневосточному региону уже рассмотрены судами с постановлением обвинительных приговоров, а в прошлом году судами было вынесено всего 9 обвинительных приговоров.

Чаще всего в текущем году предметами преступлений являлись: лесоматериалы (41 уголовное дело) – почти 40 тыс. кубометров лесоматериалов оценены более чем в 81 млн рублей; товары народного потребления, за контрабанду которых возбуждено 73 уголовных дела, а стоимость этих товаров составила 220 млн рублей; автомобили и автозапчасти – 43 уголовных дела, в том числе 4 дела по фактам уклонения от уплаты таможенных на сумму около 19 млн рублей.

35 уголовных дел возбуждено за нарушение валютного законодательства, по ним изъято более 804 тыс. долларов США и почти 9 млн рублей, а за контрабанду наркотических средств и сильнодействующих веществ возбуждено 28 уголовных дел.

За контрабанду ценных объектов флоры и фауны возбуждено 5 уголовных дел. Дальневосточной оперативной таможней возбуждено два дела по фактам незаконного вывоза корней женьшеня, в том числе одно дело – по ч. 4 ст. 188 УК РФ «Контрабанда, совершенная группой лиц», количество незаконно вывезенного предмета преступления составило 510 граммов и 91 корень, стоимостью полтора миллиона рублей. Хасанской и Гродековской таможней возбуждено два дела по фактам незаконного вывоза в КНР трепанга в количестве почти 280 килограмм и стоимостью свыше 1 млн рублей, а Находкинской таможней возбуждено уголовное дело по факту незаконного вывоза шкуры белого медведя.

Кроме того, в отчетном периоде таможенными органами округа выявлено 4634 административных правонарушения. Рост по сравнению с прошлым годом составил 8,3 %.

Наибольшее количество дел возбуждено Владивостокской (905), Находкинской (511), и Сахалинской (476) таможнями. По «контрабандообразующим» правонарушениям (статьи 16.1, 16.2, 16.3 КоАП РФ) возбуждено 2607 дел об административных правонарушениях, что составляет 56 % в общем числе выявленных правонарушений.

Таможенными органами и судами в текущем году вынесено 3837 постановлений о назначении наказаний, а сумма санкций по данным делам составила почти 705 млн рублей.

По постановлениям, вступившим в законную силу, в 2008 г. взыскано почти 100 млн рублей.

Основной вклад в пополнение федерального бюджета внесли таможни: Сахалинская – свыше 19 млн рублей, Находкинская – более 16 млн и Владивостокская – около 16 млн рублей.

Станислав Щедрин

Недекларирование по установленной форме

Сотрудники таможенного поста «Уссурийский» Уссурийской таможни возбудили два дела об административных правонарушениях в отношении индивидуальных предпринимателей по ч. 1 ст. 16.2 КоАП России (*недекларирование по установленной форме товаров, подлежащих декларированию*).

В ходе таможенного контроля в отношении товара, ввезенного из Китая, было установлено, что один предприниматель незадекларировал скатерти и коврики для ванн весом более 3,8 тонны, общей стоимостью почти 108 тыс. рублей.

У другого участника внешнеэкономической деятельности в ходе проведения таможенного досмотра при проверке соответствия сведений, заявленных в электронной копии грузовой таможенной декларации, с результатами досмотра был выявлен также недекларированный товар народного потребления. В электронном документе отсутствовала запись на товар весом 16,6 тонны и 23 наименования. Это различная бижутерия, фотоальбомы, утюги, кофемолки и многое другое. Предварительная оценка составила 300 тыс. рублей.

Товары, явившиеся предметами административных правонарушений, изъяты и помещены на склад временного хранения.

По данным правонарушениям ведутся административные расследования.

* * *

Уссурийские таможенники в очередной раз предотвратили незаконный ввоз сотовых телефонов из Китая.

В ходе таможенного контроля сотрудники таможенного поста ДАПП «Полтавка» выявили у российского гражданина, возвращающегося из туристической поездки, 134 сотовых телефона. Такое количество товара превышает личную потребность лица, перемещающего товары, и ввезено с коммерческой целью. Это было установлено таможенниками при опросе нарушителя.

В отношении российского гражданина, пытавшегося ввезти товар незаконно, вынесено определение об административном правонарушении по ч. 1 ст. 16.2 КоАП России (*недекларирование по установленной форме*).

За данное нарушение предусмотрено наложение административного штрафа в размере от одной второй до двукратного размера стоимости товаров, явившихся предметами административного правонарушения, с их конфискацией.

Весь товар изъят и помещен на склад временного хранения.

Ирина Яшина

Помещение товаров и транспортных средств на склады временного хранения

1. Какими документами регулируется создание и деятельность складов временного хранения?

Организация и деятельность складов временного хранения (СВХ) регулируется статьями 145–156 главы 23 Таможенного кодекса Российской Федерации, Положением о временном хранении (складах временного хранения), утвержденного Приказом государственного таможенного комитета РФ от 07.10.1993г № 388, а также нормами Гражданского кодекса РФ. В том случае, если учредителем СВХ является не таможня, а предприятие, учреждение или организация, то такое юридическое лицо обязано получить лицензию, выданную таможенным органом.

2. Что такое склады временного хранения, и как они должны быть обустроены?

Складами временного хранения являются специально выделенные и обустроенные для этих целей помещения и (или) открытые площадки, соответствующие требованиям Таможенного кодекса Российской Федерации.

Помещения и открытые площадки, предназначенные для использования в качестве склада временного хранения, должны быть обустроены и оборудованы таким образом, чтобы обеспечить сохранность товаров и транспортных

средств, исключить доступ к ним посторонних лиц, а также обеспечить возможность проведения таможенного контроля. К складу временного хранения должны подходить удобные подъездные пути. К помещениям и открытым площадкам, предназначенным для использования в качестве склада временного хранения, должна прилегать охраняемая территория, оборудованная для стоянки транспортных средств, перевозящих товары, на время, необходимое для завершения внутреннего таможенного транзита. Указанная территория является зоной таможенного контроля. Транспортные средства, перевозящие находящиеся под таможенным контролем товары, могут въезжать в указанную зону в любое время суток.

3. Какие товары могут быть помещены на склады временного хранения?

На СВХ могут быть помещены любые иностранные товары, в том числе ввезенные на таможенную территорию РФ с нарушением запретов на ввоз, установленных действующим законодательством РФ о государственном регулировании внешнеторговой деятельности. Товары и транспортные средства, запрещенные к ввозу в Российскую Федерацию либо вывозу из Российской Федерации, могут помещаться только на склады временного хранения, владельцами которых

являются таможенные органы. Для помещения товара на склад временного хранения не требуется его помещение под какой-либо определенный таможенный режим. Для помещения товаров на СВХ не требуется предварительного осуществления ветеринарного, фитосанитарного, экологического и других видов контроля.

До передачи товаров и транспортных средств на склад временного хранения всю ответственность за эти товары и транспортные средства, включая уплату таможенных платежей, несет перевозчик.

4. Какого типа бывают склады временного хранения?

Склады временного хранения могут быть открытого и закрытого типа. СВХ открытого типа доступны для хранения любых товаров и могут быть использованы любыми лицами. Склады временного хранения закрытого типа предназначены для хранения товаров владельца склада или для хранения определенных товаров, в том числе ограниченных в обороте и (или) требующих особых условий хранения.

5. Каков порядок помещения товаров и транспортных средств на склады временного хранения?

В течение суток после уведомления таможенного органа о прибытии товаров или транспортных средств они должны быть помещены на склад временного хранения. Если уведомление не было произведено, то указанный срок исчисляется с момента истечения срока на подачу уведомления. При этом необходимо помнить, что уведомление таможенного органа о прибытии товаров или транспортных средств производится не позднее 30 минут после их прибытия, а в случае прибытия товаров или транспортных средств во внерабочее время таможен-

ного органа – не позднее 30 минут после начала рабочего времени таможенного органа.

6. Какие документы необходимо передать таможенному органу при помещении товаров и транспортных средств на склады временного хранения?

Одновременно с представлением товаров и транспортных средств, не позднее следующего рабочего дня после представления товаров и транспортных средств, таможенному органу передаются транспортные и товаросопроводительные документы, а также накладные, коносаменты, спецификации и т. п. Ответственность за передачу этих документов таможенному органу несет перевозчик. Из указанных документов должно усматриваться наименование российского отправителя либо получателя товаров, наименование перевозчика, краткие сведения о транспортном средстве, достаточные для его идентификации, обобщенное наименование товара и его количество. В случае отсутствия по каким-либо причинам указанных документов или по требованию таможенного органа перевозчик подает краткую декларацию (см. Приложение № 2 к Положению о временном хранении (складах временного хранения) либо таможенный орган может применить установленную форму грузовой таможенной декларации.

7. В течение какого срока могут находиться на складах временного хранения товары и транспортные средства?

Общий срок нахождения товаров и транспортных средств на СВХ составляет два месяца. Скоропортящиеся товары хранятся не более трех суток. Предельный срок хранения товаров, запрещенных к ввозу в РФ либо вывозу из РФ, также составляет трое суток. Товары и транспортные средства, являющиеся ве-

щественными доказательствами по делу о нарушении таможенных правил и помещаемые таможенными органами на СВХ, не может превышать шести месяцев со дня направления уведомления лицу, у которого они были изъяты. Необоснованно изъятые товары и транспортные средства, принятые таможенными органами в качестве залога, а также имущество, на которое необоснованно был наложен арест, не может превышать 6 месяцев со дня направления лицу, у которого они находились в момент наложения ареста, соответствующего уведомления. После выпуска товаров и транспортных средств либо предоставления лицу в распоряжение в соответствии с избранным режимом товары и транспортные средства могут находиться на СВХ не более 3 суток. Установленные сроки могут продлеваться таможенным органом.

8. Может ли быть изменена упаковка товара хранящегося на складах временного хранения?

В отношении товаров, помещенных на СВХ, не допускаются операции дробления, упаковки, переупаковки и пр., а также передача имущественных прав на товары и транспортные средства. Однако с согласия таможенного органа товары могут осматриваться, измеряться, могут браться пробы и образцы владельцем склада либо лицом, обладающим полномочиями (или его представителем) в отношении этих товаров. Также допускается исправление поврежденной упаковки или иные действия, совершаемые для сохранности товаров, в том числе перемещение в пределах склада.

9. Какие документы выдаются лицу, поместившему товары или транспортные

средства на склады временного хранения?

На договор, заключаемый владельцем СВХ с лицом, помещающим товары на хранение, распространяются требования гражданского законодательства Российской Федерации и Положения о временном хранении (складах временного хранения). При принятии товаров или транспортных средств на СВХ лицу, поместившему товары или транспортные средства на склад, выдается квитанция о приемке установленного образца. Товары и транспортные средства, находящиеся на СВХ, подлежат обязательному учету в книге учета (ведется владельцем склада) и таможенном документе учета (ведется таможенным органом).

10. Кто несет ответственность за уплату таможенных платежей в отношении товаров и транспортных средств, хранящихся на складах временного хранения?

Ответственность за уплату таможенных платежей в отношении товаров и транспортных средств, хранящихся на СВХ, несет владелец склада. Если в договоре между владельцем склада и лицом, помещающим товары и транспортные средства на СВХ, предусмотрено, что ответственность за уплату таможенных платежей несет такое лицо, то владелец склада несет солидарную ответственность с указанным лицом за уплату таможенных платежей. Обе стороны освобождаются от ответственности за уплату таможенных платежей, если товары и транспортные средства оказались уничтоженными, безвозвратно утерянными вследствие аварии или действия непреодолимой силы, естественного износа или убыли при нормальных условиях хранения.

ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Должностные лица пограничных пунктов карантина растений в пунктах пропуска на государственной границе Российской Федерации работают в тесном взаимодействии с таможенными органами. Такое взаимодействие осуществляется в процессе совместного, а также раздельного осмотра товаров (подкарантинной продукции, подкарантинного материала, подкарантинного груза), подлежащего ввозу на территорию Российской Федерации, в целях проверки исполнения субъектами внешнеэкономической деятельности и гражданами правил и норм карантина растений. Проверяется наличие документов на каждую ввозимую партию подкарантинной продукции, осуществляется проверка соответствия сведений, указанных в импортных карантинных сертификатах, с фактическим наличием (по количеству и ассортименту), проводится внешний досмотр груза.

Н.Г. КУПИНА, С.А. КАЙТАНДЖЯН

Полномочия государственной службы карантина растений в области правоотношений на государственной границе

Под карантином растений понимается комплекс мероприятий, позволяющих предупредить проникновение и распространение опаснейших вредителей, болезней и сорняков сельскохозяйственных культур. Карантин растений направлен на защиту растительных ресурсов страны. Ежегодно вредители и болезни растений уносят 20–25 % потенциального мирового урожая продовольственных культур, всего по среднему уровню цен мирового рынка на 50 млрд долларов США.

Первый закон о карантине растений появился во Франции (1660 г.) в связи с эпифитотиями стеблевой ржавчины. С 1870 по 1915 г. карантинные законы были приняты большинством стран с развитым сельскохозяйствен-

КУПИНА Наталья Геннадьевна — начальник отдела карантина растений Управления Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору по Приморскому краю.

КАЙТАНДЖЯН Степан Александрович — начальник организационно-инспекторского отдела Управления Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору по Приморскому краю.

ным производством (в том числе Германией, Францией, Австралией, Австрией, США, Мексикой). К 70-м годам XX в. свыше 100 стран установили карантинные правила и создали учреждения, наблюдающие за их выполнением. В России первый закон о карантине растений был издан в 1873 г., а в 1931 г. в СССР создана карантинная служба.

В новейшей истории страны государственная служба по карантину растений в составе Министерства сельского хозяйства Российской Федерации организована в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 23.04.1992 № 268 «О государственной службе по карантину растений в Российской Федерации». Этим постановлением утверждено Положение о государственной службе по карантину растений в Российской Федерации (в редакции постановления Правительства РФ от 01.10.1998 № 1143).

В дальнейшем в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 09.03.2004 № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» образована Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору, которой переданы функции по контролю и надзору Министерства сельского хозяйства Российской Федерации. На основании данного Указа Президента Российской Федерации издано постановление Правительства Российской Федерации от 08.04.2004 № 201 «Вопросы Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору», а 30.06.2004 Правительством Российской Федерации утверждено Положение о Федеральной службе по ветеринарному и фитосанитарному надзору» (в настоящее время действует новая редакция данного Положения).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 29.05.2006 № 329 «Об официальной национальной организации по карантину и защите растений» установлено, что Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору является официальной национальной организацией по карантину и защите растений, ответственной за выполнение обязанностей, предусмотренных статьёй IV Международной конвенции по карантину и защите растений, пересмотренный текст которой одобрен 29-й сессией конференции Продовольственной и сельскохозяйственной организации объединённых наций в ноябре 1997 г.

В состав Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор) входят территориальные управления (субъектов Российской Федерации), в структуре которых имеются отделы карантина растений. Непосредственно в пунктах пропуска на государственной границе Российской Федерации действуют пункты внешнего карантина растений. Подразделения внешнего карантина растений осуществляют основные функции контроля за выполнением субъектами внешнеэкономической деятельности и гражданами требований правил и норм карантина растений при ввозе и вывозе подкарантинной продукции (подкарантинного материала, подкарантинного груза) на территорию и с территории Российской Федерации.

При выполнении полномочий в закреплённой сфере деятельности органы карантина растений взаимодействуют с ФГУ «Всероссийский центр карантина растений» (ФГУ «ВНИИКР»), который подведомствен Федеральной службе по ветеринарному и фитосанитарному надзору. В соответствии с приказом Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору от 25.07.2005 № 215 «О федеральном государственном учреждении «Всероссийский центр карантина растений» ФГУ «ВНИИКР» является референтным центром Россельхознадзора в области фитосанитарного надзора и обеспечивает решение задач в области разработки стратегии борьбы с вредителями растений, возбудителями болезней растений и сорными растениями (сорняками), организацию лабораторных анализов и экспертиз в области карантина растений и др.

Правоотношения в области карантина растений регулируются действующим законодательством. В их числе:

- федеральный закон «О карантине растений» от 15.07.2000 № 99-ФЗ;
- федеральный закон «О семеноводстве» от 17.12.1997 № 149-ФЗ;
- постановление Правительства РФ от 02.02.2005 № 50 «О порядке применения средств и методов контроля при осуществлении пропуска лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации»;
- постановление Правительства РФ от 23.05.2006 № 305 «О мерах по обеспечению государственного надзора и контроля за качеством и безопасностью крупы, муки, макаронных и хлебобулочных изделий»;
- постановление Правительства РФ от 22.07.2007 № 394 «Об утверждении Положения об осуществлении государственного лесного контроля и надзора»;
- постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 480 «Об утверждении правил представления таможенным органам в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации документов, необходимых для осуществления иных видов контроля помимо таможенного контроля»;
- приказ Минсельхоза РФ от 29.07.1999 № 579 «Об усилении контроля за соблюдением карантинных требований при импорте зерна»;
- приказ Минсельхоза РФ от 03.09.2002 № 681 «Об утверждении Правил обеспечения карантина растений при ввозе, хранении, перевозке, переработке и использовании зерна и продуктов его переработки, ввозимых на территорию Российской Федерации в продовольственных, кормовых и технических целях»;
- приказ Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору от 3 августа 2005 г. № 220 «Об утверждении указаний по аттестации складов временного хранения (таможенных складов), осуществляющих таможенное хранение подкарантинной продукции»;

- приказ Минсельхоза РФ от 26.12.2007 № 673 «Об утверждении перечня карантинных объектов»;

- приказ Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору от 14.07.2008 № 205 «О полномочиях территориальных управлений Россельхознадзора в сфере лесных отношений»;

- приказ Министерства транспорта РФ от 18.06.2003 № 36 «Об утверждении правил перевозок железнодорожным транспортом подкарантинных грузов»;

- приказ Министерства транспорта РФ от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»;

- приказ Федеральной службы морского флота Российской Федерации от 29.11.1996 № 43 «Правила морской перевозки продовольственных грузов. Общие требования»;

- письмо Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору от 21.11.2005 № ФС-ЕН-3/8415 . Рекомендации о действиях должностных лиц территориальных управлений Россельхознадзора при осуществлении ими надзорных полномочий в сфере карантина растений при ввозе, хранении, перевозке, переработке и использовании зерна и продуктов его переработки;

- Инструкция о ввозе на территорию Российской Федерации и вывозе с территории Российской Федерации семян сортов растений и племенного материала пород животных, утверждена Министром сельского хозяйства Российской Федерации 08.05.1997 № 12-04/5;

- Номенклатура товаров, подлежащих карантинному фитосанитарному контролю, утверждена Россельхознадзором 11.12.2006, согласовано с Федеральной таможенной службой Российской Федерации 11.12.2006;

- Государственный стандарт Союза СССР. Лесоматериалы круглые. Хранение. Общие требования. ГОСТ 9014.0-75, дата введения 01.01.1977;

- Государственный стандарт Союза СССР. Лесоматериалы круглые. Защита влагозащитными и антисептическими составами при хранении. ГОСТ 9014.2-79;

- письмо и.о. начальника ФГУ «Росгоскарантин» от 30.12.2004 № 1648 «О Стандарте № 15 на деревянную упаковку»; и др.

Кроме того, в области карантина растений действуют нормы международного права, в том числе:

- Международная Конвенция по защите растений (Рим, 6 декабря 1951 г., новый пересмотренный текст, принятый на 29-й сессии конференции ФАО, ноябрь 1997 г.), Российская Федерация является участницей;

- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), Женева, 19 мая 1956 г., Российская Федерация является участницей;

- Соглашение о сотрудничестве в области карантина растений между государствами СНГ (Москва, 13.11.1992 г.), Российская Федерация является участницей;

- Конвенция между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики по карантину и защите растений, Москва, 26 июня 1995 г.;

- Меморандум относительно фитосанитарной сертификации растений и продукции растительного происхождения, экспортируемых из ЕС в Российскую Федерацию (Брюссель, 15 марта 2005 г.);

- Международные стандарты по фитосанитарным мерам: МСФМ № 5 (Глоссарий фитосанитарных терминов), МСФМ № 6 (Руководство по надзору), МСФМ № 7 (Система сертификации на экспорт), МСФМ № 9 (Руководство по программам ликвидации вредных организмов), МСФМ № 12 (Руководство по фитосанитарным сертификатам), МСФМ № 20 (Руководство по фитосанитарной системе регламентации импорта), МСФМ № 23 (Руководство по досмотру) и др.

В настоящее время инфраструктура пунктов пропуска на государственной границе Российской Федерации в части, касающейся их технического оснащения для решения задач в области карантина растений, не отвечает предъявляемым требованиям. В целях приведения инфраструктуры пограничных пунктов карантина растений (ППКР) в пунктах пропуска на государственной границе в соответствие предъявляемым требованиям (в том числе и требованиям международных стандартов) Министерством сельского хозяйства Российской Федерации 23.06.2008 № 217 издан приказ «Об утверждении типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации карантинного фитосанитарного контроля, осуществляемого в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации». В нём предусмотрены требования к составу и оборудованию помещений, оборудованию сооружений, оснащению пунктов пропуска техническими средствами фитосанитарного контроля. Продолжительность рабочего времени должностных лиц ППКР определяется продолжительностью работы пунктов пропуска на государственной границе, в связи с чем сотрудники этих органов могут исполнять свои служебные обязанности в режиме ненормированного рабочего дня. Должностные лица органов карантина растений имеют форму установленного образца.

Ввоз на территорию Российской Федерации и в свободные от карантинных объектов зоны, вывоз с территории Российской Федерации и из карантинных фитосанитарных зон, перевозки подкарантинной продукции (подкарантинного материала, подкарантинного груза) в случаях, предусмотренных правилами и нормами обеспечения карантина растений, разрешаются, если имеется фитосанитарный сертификат или карантинный сертификат, удостоверяющий соответствие подкарантинной продукции (подкарантинного материала, под-

карантинного груза) требованиям правил и норм обеспечения карантина растений. Каждая партия подкарантинной продукции (подкарантинного материала, подкарантинного груза), ввозимой на территорию Российской Федерации или вывозимой с территории Российской Федерации, должна сопровождаться фитосанитарным сертификатом.

В целях охраны территории Российской Федерации от карантинных объектов предусмотрено, что ввоз на территорию Российской Федерации подкарантинной продукции разрешается, если имеются документы на ввоз указанной продукции, а также документы, удостоверяющие соответствие такой продукции требованиям международных договоров Российской Федерации, касающихся карантина растений, правил и норм обеспечения карантина растений. В случае нарушения этих требований ввоз такой продукции на территорию Российской Федерации запрещается, осуществляется возврат продукции в страну-импортёр, её уничтожение или обеззараживание.

Номенклатура товаров, подлежащих карантинному фитосанитарному контролю, утверждена Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору 11.12.2006 г. (согласовано с Федеральной таможенной службой РФ 11.12.2006 г.) и подразделяется на товары с высоким фитосанитарным риском (насекомые живые, насекомые мёртвые высушенные, томаты свежие и охлаждённые, лук репчатый, морковь, репа, бананы, абрикосы и др.) и низким фитосанитарным риском (грибы сушёные, кофе жареный с кофеином, тростниковый сахар-сырец, пробка натуральная, волокно кокосового ореха сырое и др.). В номенклатуре определены необходимые документы, которые должны сопровождать подкарантинную продукцию при её ввозе на территорию Российской Федерации и при перевозках по территории Российской Федерации.

Особенностью проведения карантинного фитосанитарного контроля в пунктах пропуска на государственной границе является то обстоятельство, что на этот вид контроля не распространяются временные ограничения по проведению плановых мероприятий, предусмотренные п. 4 ст. 7 Федерального закона от 08.08.2001 № 134-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)», который гласит, что в отношении одного юридического лица плановое мероприятие по контролю может быть проведено не более чем один раз в два года, в отношении субъекта малого предпринимательства – не ранее чем через три года с момента его государственной регистрации. Указанное изъятие из общего правила прямо предусмотрено в ст. 1 названного закона (сфера применения закона).

Должностные лица пограничных пунктов карантина растений в пунктах пропуска на государственной границе Российской Федерации работают в тесном взаимодействии с таможенными органами. Такое взаимодействие осуществляется в процессе совместного, а также отдельного осмотра товаров

(подкарантинной продукции, подкарантинного материала, подкарантинного груза), подлежащего ввозу на территорию Российской Федерации, в целях проверки исполнения субъектами внешнеэкономической деятельности и гражданами правил и норм карантина растений. Проверяется наличие документов на каждую ввозимую партию подкарантинной продукции, осуществляется проверка соответствия сведений, указанных в импортных карантинных сертификатах, с фактическим наличием (по количеству и ассортименту), проводится внешний досмотр груза.

В практике работы должностных лиц пограничных пунктов карантина растений неоднократно выявлялись случаи ввоза на территорию Российской Федерации подкарантинной продукции без импортных фитосанитарных сертификатов либо с их наличием, но несоответствием сведений, указанных в документах, фактическому наличию. Например, указано, что ввозится партия яблок, груш, а фактически ввозятся лук, картофель. К тому же при наличии сведений о ввозе конкретного количества продукции фактически выявлялись случаи завышения или занижения веса товарной партии. Часто выявляются факты ввоза на территорию Российской Федерации подкарантинной продукции, заражённой карантинными вредными организмами, в связи с чем такие грузы возвращались в страну-импортёр либо изымались на месте и уничтожались. В целях проверки данных о заражённости подкарантинной продукции вредными организмами при необходимости осуществляется взятие проб и образцов с их последующим исследованием в лабораторных условиях. Также проводятся мероприятия по недопущению на территорию Российской Федерации продукции, на ввоз которой действует запрет или временное ограничение.

За нарушение порядка ввоза и вывоза подкарантинной продукции предусмотрена административная ответственность по ст. 10.2 КоАП РФ.

По данным Управления Россельхознадзора по Приморскому краю количество нарушений законодательства о карантине растений при ввозе подкарантинной продукции на территорию Российской Федерации имеет тенденцию к росту. Так, если за весь 2007 г. было вынесено 144 постановления по делам об административных правонарушениях по ст. 10.2 КоАП РФ, то лишь за 10 месяцев 2008 г. – 367 постановлений. Соответственно возросли суммы наложенных (взысканных) штрафов: в 2007 г. – 208,9 тыс. рублей, за 10 месяцев 2008 г. – 543,1 тыс. рублей.

Уголовная ответственность за нарушение правил, установленных для борьбы с болезнями и вредителями растений, предусмотрена только в случае наступления по неосторожности тяжких последствий (ч. 2 ст. 249 УК РФ). На практике эта статья применяется крайне редко.

В деятельности должностных лиц органов карантина растений возникают определённые сложности при досмотре в пунктах пропуска на государственной границе поступающих подкарантинных грузов. При наличии возможности проверить объём подкарантинной продукции путём взвешивания транс-

портных средств на специальных весах не всегда можно полностью проверить ассортимент груза. Это связано с ограниченными сроками проведения фитосанитарного контроля, отсутствием проходов в транспортных средствах (предпринимателям экономически невыгодно оставлять в транспортном средстве пустые пространства), в связи с чем при досмотре в основном осматривается часть продукции, доступ к которой свободен, а значительная часть груза, находящаяся в глубине транспортного средства, остаётся непроверенной. В силу этих причин недобросовестные предприниматели могут ввозить часть грузов одних наименований под видом других.

В последнее время в таможенных органах значительная часть экспортных подкарантинных грузов, большинство которых составляют лесоматериалы, стали оформляться во внутренних таможнях. В связи с тем что срок действия фитосанитарных сертификатов определяется с даты выдачи и до даты пересечения государственной границы Российской Федерации и составляет 14 дней в страны-члены ЕС и 15 дней в другие страны, в пунктах пропуска Приморского края складывается сложная ситуация, при которой экспортные лесоматериалы, оформленные в других регионах страны, поступают с фитосанитарными сертификатами, срок действия которых истёк. Таким образом возникает необходимость переоформления фитосанитарных сертификатов. Так, если в 2007 г. в пограничных пунктах карантина растений было переоформлено 2475 фитосанитарных сертификатов с истёкшим сроком действия, то за 9 месяцев 2008 г. – 7199.

Необходимо отметить несовершенство законодательной базы по вопросам взаимодействия с таможенными органами при оформлении подкарантинной продукции на экспорт, когда фитосанитарный сертификат оформляется до погрузки в транспортное средство и необходим для представления в таможенные органы в целях оформления таможенной декларации. В то же время только после погрузки становятся точно известными объём экспорта подкарантинных грузов и номер (или наименование) транспортного средства. Таможенным законодательством не предусмотрено представление иного документа, кроме фитосанитарного сертификата, в то время как в заявке на выдачу фитосанитарного сертификата, представляемого в органы по фитосанитарному контролю, необходимо точно указывать объём и наименование транспортного средства.

Дальневосточный регион, традиционно притягивающий население, стал зоной миграционного оттока, что непосредственно сказалось на его демографической ситуации. Федеральные и региональные власти понимают, что снижение численности населения, трудовых ресурсов в настоящее время и в перспективе ставит под вопрос возможность привлечения инвестиций, обеспечение рабочей силой ряда отраслей экономики, и это в целом может негативно отразиться на социально-экономическом развитии территории.

В.Л. УШАКОВА

Дальневосточный федеральный округ: миграционные процессы и перспективы их развития

Миграционные процессы всегда играли важную роль в жизни страны и её регионов, обеспечивая освоение и заселение территорий, перераспределяя население и трудовые ресурсы. Благодаря реализации государственных мероприятий по ускоренному развитию производительных сил Дальневосточного федерального округа (ДФО) регион длительное время отличался устойчивым ростом населения: с 1970 по 1989 г. численность дальневосточников увеличилась на 2161 тыс. человек.

Однако социально-экономические изменения 1990-х годов значительно изменили динамику, направления и масштабы миграционных потоков в ДВФО, а самое главное – мотивацию миграционного поведения. Естественные потери демографического потенциала усиливались значительным оттоком населения, что не только снизило уровень заселённости, но и значительно сократило удельный вес региона в общей численности населения России (1989 г. – 5,4 %, 1997 г. – 5,0 %, 2007 г. – 4,6 %).

За период 1992–2007 гг. потери численности населения составили 1228,8 тыс. человек (табл. 1). Население Чукотского автономного округа сократилось в 2,5 раза, Магаданская область потеряла свыше 53,0 %, Сахалинская и Камчатская области – 1/3 населения. Меньшие потери понесли Амурская об-

ласть (14,5 %), Еврейская автономная область (14,4 %), Приморский (12,3 %), и Хабаровский (12,1 %) края. Существенное влияние на формирование сальдо миграции как в северных, так и южных районах оказали сокращение и передислокация воинских частей, выезд населения в связи с распадом СССР.

Сокращение населения происходило за счёт как естественной убыли, так и миграционного оттока. В 1992–2007 гг. естественная депопуляция составила 281 тыс. человек (22,9 % общих потерь населения). Основные потери понесли южные районы округа (314,6 тыс. человек), а также Сахалинская (41,9 тыс. человек) и Камчатская (8,3 тыс. человек) области. В Чукотском автономном округе, районе с выраженным влиянием национальных традиций, будет сохраняться естественный прирост. Высокий естественный прирост характерен и для Республики Саха (Якутия), что связано с низкой долей пенсионеров в возрастной структуре населения – 11,0 % от общей численности населения (РФ – 20,6 %).

Таблица 1

Компоненты изменения численности населения в Дальневосточном федеральном округе (1992–2007 гг.), тыс. человек

Субъекты РФ	Общий прирост (убыль)	Естественный прирост (убыль)	Миграционный прирост (отток)
Юг ДВФО	- 616,2	- 314,6	- 301,6
Приморский край	- 283,7	- 151,0	- 132,7
Хабаровский край	- 180,3	- 106,8	- 73,5
Амурская область	- 119,2	- 46,6	- 72,6
Еврейская автономная область	- 33,0	- 10,2	- 22,8
Север ДВФО	- 612,6	33,6	- 646,2
Республика Саха	- 108,8	85,7	-194,5
Магаданская область	- 140,6	- 5,1	-135,5
Чукотский автономный округ	-70,3	3,2	-73,5
Камчатская область	- 114,8	- 8,3	- 106,5
Сахалинская область	- 178,1	- 41,9	- 136,2
ДВФО	- 1228,8	- 281,0	-947,8

Сложившиеся демографические тенденции ведут к деформации возрастной структуры населения, которая пока ещё остаётся сравнительно благоприятной, но скорость старения населения региона значительно выше, чем в целом для РФ. В 1990 г. доля населения старше трудоспособного возраста составляла 11,5 % в регионе и 19,0 % в РФ, в 2006 г. соответственно 16,6 и 20,6 %.

На протяжении последних десятилетий сохранялась ситуация, когда численность прибывающих уменьшалась более высокими темпами. Как следствие, с 1990 г. сальдо миграции приобрело устойчивое отрицательное значение.

ние (рис. 1). За период 1992–2007 гг. в результате миграции Дальневосточный федеральный округ потерял 947,8 тыс. человек.

Значительное снижение естественной убыли и миграционного оттока населения в 2007 г. по сравнению с 2006 г. отмечено в ДВФО – на 54,3 и 30,4 % соответственно. Численные потери населения понесли все дальневосточные регионы, кроме Республики Саха, где миграционный отток полностью компенсировался естественным приростом. Миграционный прирост населения отмечен в Хабаровском крае и Еврейской автономной области, но естественную убыль он компенсировал лишь частично.

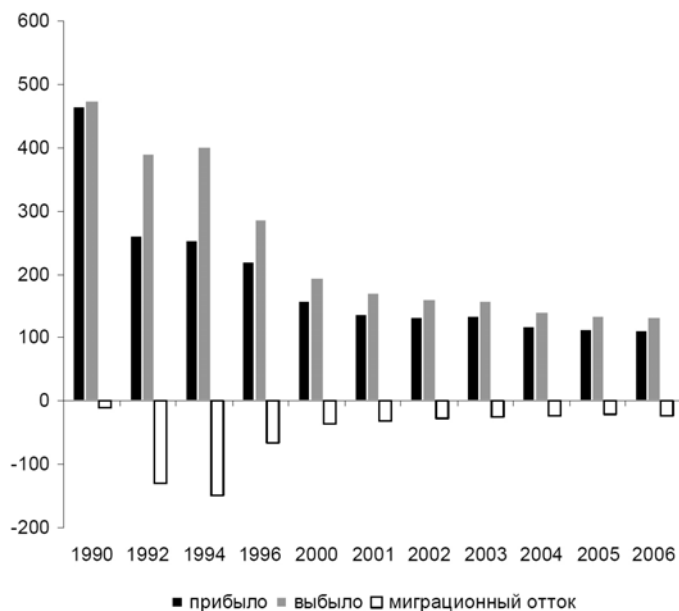


Рис. 1. Динамика миграционного движения населения Дальневосточного федерального округа (тыс. человек)

Миграционные потоки из дальневосточных районов имеют разную направленность (в пределах региона, в другие регионы России и за пределы России) и объёмы (табл. 2). Доминирующую роль в миграционных потоках играют внутрирегиональные передвижения населения – 54,6 % миграционного оборота. В 1986 г. в таких потоках в ДВФО участвовало 218,9 тыс. человек, или 2,9 % населения, в 1996 г. этот поток уменьшился в 2,1 раза и составил 105,6 тыс. человек (1,4 %), а в 2006 г. – 66,5 тыс. человек (1,0 %).

В другие федеральные округа России выбыло 48,0 % мигрантов-дальневосточников. Самыми привлекательными в миграционном отношении для дальневосточников являются Центральный, Сибирский и Южный федеральные округа, куда только за 1999–2006 гг. выбыло соответственно

12,1 % (153,8 тыс. человек), 8,0 % (102,2 тыс. человек) и 5,7 % (72,0 тыс. человек). В 2007 г. в Южном и Уральском федеральных округах численность населения увеличилась, в то время как в целом по РФ, в Центральном, Северо-Западном, Приволжском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах – снизилась.

Увеличение миграционного потока в центральные регионы во многом обусловлено стремительным ухудшением условий проживания, разрушением сложившейся системы государственной поддержки социальной инфраструктуры и стандартов уровня жизни в ДВФО.

Таблица 2

**Структура миграционных потоков населения
Дальневосточного федерального округа, тыс. человек**

Число мигрантов	1997 г.	2002 г.	2006 г.
Прибывших – всего	195,1	133,8	110,7
в том числе:			
внутри региона	101,1	80,6	66,5
из других регионов РФ	71,9	48,6	40,3
из стран ближнего зарубежья	19,7	4,2	3,7
из стран дальнего зарубежья	2,4	0,4	0,2
Выбывших – всего	259,6	161,6	133,1
в том числе:			
внутри региона	101,1	80,6	66,5
в другие регионы РФ	135,0	76,0	63,8
в страны ближнего зарубежья	18,3	3,6	2,0
в страны дальнего зарубежья	5,2	1,4	0,8
Миграционный отток	- 64,5	-27,8	- 22,4
из региона за счет передвижений:			
с другими регионами РФ	- 63,1	- 27,4	- 23,5
со странами ближнего зарубежья	1,4	0,6	1,7
со странами дальнего зарубежья	- 2,8	- 1,0	- 0,6

Источники: Сборники Госкомстата России, 1998; 2003; 2007.

Государственная политика в области формирования доходов для жителей региона всегда носила компенсационный характер и была направлена, с одной стороны, на сглаживание отрицательного влияния природно-климатических, территориально и социально-географических условий проживания, а с другой – на привлечение населения из других регионов РФ. Положенные в основу увеличения доходов компенсационные выплаты в виде льгот, районных коэффициентов и надбавок к заработной плате в доперестроечный период обеспечивали дальневосточникам более высокие темпы роста денежных доходов и заработной платы по сравнению со среднероссийскими показателями. Не претерпевшая существенных изменений и дополнений система материаль-

ного стимулирования в регионе уже в начале 1990-х годов показала свою несостоятельность. «Выталкивающее» и «сдерживающее» значение приобрёл транспортно-географический фактор, который в сложившихся социально-экономических условиях также имеет экономический характер.

Таким образом, переселение по экономическим причинам определяет развитие миграционных процессов, их масштабы, интенсивность и направления потоков. В ближайшей перспективе экономическая мотивация переселений остаётся преобладающей. Решающее значение здесь приобретает изменение социально-экономической ситуации в ДВФО в сравнении с другими регионами России и странами ближнего зарубежья.

Так, в дальневосточных регионах ситуация на рынках труда складывается более напряжённо, чем в среднем по РФ, доля безработного населения в Еврейской автономной области (9,8 %), Республике Саха (9,5 %), Камчатской области (9,3 %), Приморском крае (8,0 %) значительно превышает среднероссийский (7,2 %) и дальневосточный уровень (7,5 %).

В наибольшей степени ситуация ухудшилась в сфере доходов населения. Здесь произошли существенные изменения, которые, с одной стороны, следовали в русле общероссийских тенденций снижения уровня жизни населения, с другой – означали более интенсивное сокращение уровня жизни населения ДВФО, потерю дальневосточными регионами их традиционного преимущества – более высоких денежных доходов. В 1990 г. уровень денежных доходов в регионе превышал среднероссийский на 35 %, в 2000 г. среднедушевые доходы в регионе были выше российского уровня лишь на 9,5 %, а в 2006 г. – на 9 %, однако это превышение сохранялось исключительно за счёт высоких денежных доходов населения в северных районах. При этом денежные доходы в Еврейской автономной области составляют 72,6 % от среднероссийских, а в Амурской области – 71,0 %¹.

Обеспеченность населения ДВФО жильём традиционно была ниже, чем в среднем по России, – 88 % от среднероссийского уровня в 1990 г. К 2006 г. обеспеченность жильём приблизилась к среднему по России во всех регионах, составив по Дальнему Востоку 19,6 кв. м (96,7 % от среднероссийского). В Чукотском автономном округе, Магаданской, Сахалинской, Камчатской областях даже превысила его. Однако полученное таким образом улучшение обеспеченности жителей региона жильём не является решением проблемы. Площадь жилья на душу населения, введённого в ДВФО в 1992–1998 гг. во всех дальневосточных регионах, во всех регионах, кроме Республики Саха и Амурской области, значительно отставала от среднереспубликанского уровня, причём, если в Республике Саха этот показатель превышал среднероссийский уровень в 2 раза, то в Амурской области находился на среднем для страны уровне. Количество квадратных метров жилья на душу населения, введённого в 2006 г., ниже средних по России показателей (0,35 кв. м) на всей территории региона.

¹ Регионы России. Социально-экономические показатели. М.: Росстат, 2007. 991 с.

Причём отставание значительно не только в северных районах (Чукотский автономный округ – 0,14 кв. м, Камчатская область – 0,09 кв. м, Магаданская область – 0,08 кв. м), откуда происходит основной отток, но и в южных районах (Приморский край – 0,16 кв. м, Хабаровский – 0,15, Еврейская автономная область – 0,04 кв. м). В сравнении с 1990 г. объёмы жилищного строительства в округе сократились в 3,6 раза. Около 400 тыс. человек проживает в ветхих и аварийных зданиях, в улучшении жилищных условий нуждается каждая десятая семья.

Аналогичным образом складывается ситуация с обеспеченностью детскими дошкольными учреждениями. В результате оттока населения острота проблемы несколько снизилась, однако даже с учётом этого население Амурской области по данному показателю находится на 61-м месте в России среди субъектов Федерации, Приморский край – на 57-м, Еврейская автономная область – на 49-м, Хабаровский край – на 47-м².

Ожидать серьёзных успехов в привлечении мигрантов в регион в такой ситуации вряд ли можно. Даже местное население, особенно молодёжь, вынуждено уезжать за пределы региона, так как при сложившихся здесь социально-экономических условиях практически нет перспектив построить жильё, получить его от муниципалитета или купить, воспользовавшись ипотекой. Темпы роста денежных доходов населения значительно отстают от темпов роста стоимости жилья, которое в силу недостаточности возводимых площадей, становится недоступным по своим ценам. Поэтому позитивных изменений от реализации национального проекта «Доступное и комфортное жильё – гражданам России» ждут во многих регионах страны, в том числе и в ДВФО, где приоритетное наращивание жилищного фонда достаточно актуально и очевидно.

Нужны стимулирующие меры и поддержка молодёжи. Необходимо создание условий для получения качественного образования в регионе, в том числе и увеличение средств, выделяемых государственным учебным заведениям из федерального бюджета на бесплатное высшее и среднее профессиональное образование. Нужны гарантии в трудоустройстве и получении достойной заработной платы, обеспечении жильём, предоставления качественных социально-культурных услуг.

В сложившихся социально-экономических условиях одним из основных демографических ресурсов региона, хотим мы того или нет, становятся непритязательные мигранты из Средней Азии. Привлечь же соотечественников³ из этих республик крайне сложно. Поэтому решение миграционных проблем стратегически важного региона России следует начинать с создания необходи-

² Регионы России...

³ Законом Приморского края № 112-КЗ от 28 июня 2007 г. учреждена краевая целевая программа «Об оказании содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом» на 2007–2012 гг. До 2012 г. программой предусмотрено принять на территорию Приморского края 26 000 человек, из них 6512 – специалистов требуемых профессий.

мых социально-экономических, инфраструктурных условий для местного населения, а также для прибывающих в регион на постоянное место жительства мигрантов.

Замедление в последние годы процесса миграционных потерь населения не позволяет оптимистически оценивать перспективы демографического и трудового потенциала ДВФО, который всегда относился к числу труднедостаточных. Численность населения в трудоспособном возрасте продолжает сокращаться, к 2010 г. она сократится относительно 2005 г. на 6,2 % и составит 4074,6 тыс. человек⁴.

В связи этим возникает проблема поиска дополнительных источников трудовых ресурсов. Рассмотренные выше демографические особенности показывают, что рассчитывать на внутренние резервы в виде лиц, вступающих в трудоспособный возраст, не представляется возможным. В ближайшие годы в трудоспособный возраст будут вступать родившиеся в 1990-е годы, когда имел место спад рождаемости. Не следует, на наш взгляд, рассчитывать и на приток населения из других регионов страны, так как обмен населением с ними уже в течение длительного времени складывается не в пользу Дальневосточного округа. Доля потерь населения за счёт обмена с другими российскими регионами имеет тенденцию к росту.

Миграционный обмен между ДВФО и государствами ближнего и дальнего зарубежья за последнее десятилетие значительно сократился. Сдерживающее влияние на приток мигрантов оказывало постепенное улучшение социально-экономического развития, дефолт 1998 г., а также ужесточение порядка приёма мигрантов из СНГ и получение российского гражданства. Если в общем потоке прибывших доля мигрантов из стран ближнего зарубежья в 1986 г. составляла 43,3 %, в 1997 г. – 19,7 %, в 2000 г. – 11,0 %, то в 2006 г. всего 3,0 %; в общем потоке выбывших соответственно 40,9 %, 18,3 %, 7,7 % и 3,6 %. Основную долю составляют мигранты с Украины (46,5 % от общего числа прибывших из СНГ и Балтии), государств Средней Азии (17,9 %), Казахстана (17,1 %). Обратная миграция меняет картину потока. Украина, Беларусь, которые на протяжении длительного времени были одними из основных миграционных партнёров, сегодня являются государствами, с которыми у ДВФО сложился отрицательный баланс.

За последние 10 лет регион перераспределил население в другие регионы РФ в 7,6 раза больше (924 тыс. человек), чем принял внешних мигрантов (122,2 тыс. человек). Межрегиональные потоки – это мощный фактор разрушения демографического и трудового потенциала региона, который создавался здесь на протяжении не одного десятилетия. Сложившееся в начале 1990-х годов резкое ухудшение демографической ситуации, связанное со снижением численности населения, стало одним из важных факторов, определяющих перспективы изменения социально-экономического развития

⁴ Предположительная численность населения Российской Федерации до 2025 года. М.: Росстат, 2008. 235 с.

Дальневосточного региона. В 2010 г. естественная убыль составит 8,5 тыс. человек, в 2015 г. – 15,2, в 2025 г. – 27,8 тыс. человек. Миграционный отток будет значительно ниже: (2010 г. – 18,3 тыс. человек, 2020 г. – 10,3, 2025 г. – прирост 3,2 тыс. человек) (табл. 3). На демографическую нагрузку населения повлияют сдвиги в возрастной структуре: в 2006 г. она составляла 515 человек, а начиная с 2010 г. будет наблюдаться интенсивное увеличение численности населения старших возрастов, которая к 2025 г. составит 662 человека.

Связи с государствами дальнего зарубежья составляют 0,2 % всех миграционных передвижений. Но даже и в результате этого небольшого обмена Дальневосточный регион теряет население. Основными странами, в которые отправляются жители региона на постоянное место жительства, являются Израиль, Германия, США.

Таблица 3

**Прогноз изменения компонентов численности населения
Дальневосточного Федерального округа, тыс. человек⁵**

	Миграционный отток (прирост)				Естественная убыль (прирост)			
	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2025 г.
ДФО	- 18,3	- 19,7	- 10,3	3,2	- 8,5	- 15,2	- 21,0	- 27,8
Республика Саха	- 4,9	- 3,9	- 2,3	- 0,7	6,4	6,4	5,9	4,4
Приморский край	- 3,7	- 5,6	- 2,2	2,9	- 7,5	- 10,0	- 12,3	- 14,5
Хабаровский край	1,0	0,5	1,4	2,1	- 3,6	- 5,3	- 7,0	- 8,9
Амурская область	- 3,7	- 1,6	0,6	3,2	- 2,6	- 3,8	- 4,5	- 5,1
Камчатский край	- 2,1	- 2,5	- 2,4	- 1,6	0,2	- 0,3	- 0,5	- 0,8
Магаданская область	- 2,6	- 2,5	- 2,9	- 2,2	- 0,3	- 0,4	- 0,4	- 0,4
Сахалинская область	- 2,1	- 3,4	- 2,5	- 1,7	- 1,0	- 1,5	- 1,6	- 1,7
Еврейская автономная область	0,2	0,2	0,6	1,3	- 0,3	- 0,5	- 0,8	- 1,0
Чукотский автономный округ	- 0,4	- 0,9	- 0,6	- 0,1	0,2	0,2	0,2	0,2

Динамика миграционных процессов во многом зависит от экономических факторов. Рост или уменьшение численности населения, формирование демографического потенциала зависят от масштабов хозяйственной деятельности, специфики производств и перспектив хозяйственного освоения. Определяющим процессом в динамике изменений численности населения является занятость, включающая в себя потребность в трудовых ресурсах и характер их использования.

В южных районах ДВФО ведущие отрасли экономики предполагали создание постоянных поселений. На севере неблагоприятное сочетание природно-климатических условий с малообжитостью – одно из препятствий для создания постоянного населения. На протяжении всего периода освоения северных

⁵ Предположительная численность населения Российской Федерации до 2025 года. М.: Росстат, 2008. 235 с.

территорий в основу политики формирования населения и трудовых ресурсов были положены хозяйственные интересы. Несмотря на имеющееся на севере постоянное население, собственной демографической базы для обеспечения отраслей хозяйства трудовыми ресурсами здесь недостаточно. Как правило, существование населённых пунктов связано с отработкой месторождений, использованием и исчерпанием сырьевой базы хозяйственной деятельности. Это способствовало не только высокой подвижности формирующегося здесь населения, но и мобильности создаваемой расселенческой структуры, предполагающей создание и последующее исчезновение как мелких, так и более крупных поселений. Многолетний интенсивный приток существенно влиял на демографическую ситуацию. Здесь высок удельный вес жителей в трудоспособном возрасте. В Магаданской области и Чукотском автономном округе на долю этого возраста приходится 70,8 % всего населения, в Камчатском крае – 69,3 % (ДВФО – 65,6, РФ – 62,4 %); удельный вес лиц пенсионного возраста находится в пределах 6,8–15,0 % (ДВФО – 15,5 %, РФ – 20,3 %)⁶.

С конца 80-х годов миграционные процессы потеряли устойчивость. Положительное сальдо, которое было характерно для Магаданской и Сахалинской областей, Чукотского и Корякского автономных округов, с 1989 г. стало отрицательным. В 1991–1992 гг., после распада СССР, резко усилилось миграционное движение населения, сальдо стало отрицательным по всей северной территории и составило 118,0 тыс. человек. Вторая волна значительного миграционного оттока наблюдалась в 1994 г., она была вызвана более глубоким социально-экономическим спадом на этих территориях. В 1994 г. число выбывших в другие регионы России с северных территорий превысило встречный поток в Чукотском автономном округе в 6,4 раза, в Магаданской области – в 5,6 раза, в Камчатской и Сахалинской областях – в 3,8 раза. С уменьшением потоков мигрантов, начиная с 1995 г., отрицательное сальдо сократилось и составило в 2006 г. 12,3 тыс. человек.

В структуре выбывших лица трудоспособного возраста занимают свыше 70 %, а с учётом лиц моложе трудоспособного возраста – 90 %. Происходит разрушение накопленного за многие годы трудового потенциала территории, которая обеспечивает потребности экономики страны в сырье и валютных ресурсах.

Миграционный отток трудоспособного населения обозначил и такую проблему северных территорий, как большой контингент лиц старше трудоспособного возраста, не имеющих практически никакой возможности покинуть север. Поэтому одной из главных задач миграционного регулирования этих территорий должно быть стимулирование выезда лиц пенсионного возраста.

Существуют территориальные различия в характере и глубине демографического кризиса в северных регионах РФ. Они обусловлены особенностями формирования населения и развития хозяйства. Так, на европейском севере

⁶ Социальное положение и уровень жизни населения России. М.: Росстат, 2007. 505 с.

кризис связывается главным образом с естественной убылью населения, наблюдаемой с 1992 г. Это объясняется большей закрепляемостью населения и более благоприятными условиями жизни, чем в других северных районах, что не способствует массовому оттоку населения, а с другой стороны, – относительно «старой» возрастной структурой и объективными демографическими тенденциями этих регионов. На дальневосточном севере, в противоположность европейскому, за все годы кризиса наблюдался естественный прирост населения. Несмотря на снижение его показателей по сравнению с до-реформенным периодом, естественный прирост, хотя и в слабой мере, сдерживает обвальное снижение численности жителей, выступая единственным источником поддержки демографической системы. Главная особенность этих районов – массовый отток населения: за период с 1992 по 2006 г. миграционный отток с севера ДВФО составил 646,2 тыс. человек.

Миграция населения с дальневосточного севера – закономерное явление, обусловленное особенностями освоения территории в советский период, требовавшими больших бюджетных средств и избыточного населения. Переход к рыночным отношениям резко изменил ситуацию. Отток населения с северных территорий вызван структурной перестройкой экономики региона, отсутствием гарантий и компенсаций для проживающих там жителей, резким снижением уровня жизни по сравнению с другими регионами РФ.

Дальнейшее развитие экономики предусматривает более широкое освоение разнообразных природных ресурсов этой территории, что в свою очередь потребует дополнительных трудовых ресурсов. В сложившейся социально-экономической ситуации освоение ресурсов надо продолжать, применяя новые технологии, технику, но используя при этом меньший трудовой потенциал. Следует определить необходимую численность проживающих на севере и выработать новые подходы к привлечению трудовых ресурсов (омоложение населения за счёт переселения лиц пенсионного возраста и притока трудоспособных специалистов, возможно, экспедиционным или вахтовым методами). Экономически это выгодно, если учесть повышенные затраты на развитие и содержание социальной инфраструктуры на севере и уменьшение демографической нагрузки на местное трудоспособное население. Северяне нуждаются в социальных гарантиях и усилении мер по социальной защите. Суровые условия проживания должны компенсироваться более высоким уровнем жизни, иначе северные территории обречены на интенсивный миграционный отток населения.

Из Дальневосточного региона происходит отток главным образом экономически активного населения, где преобладают лица трудоспособного возраста (табл. 4).

В потоках прибытий и выбытий, внутрирегиональных перемещениях увеличивается доля трудоспособного населения, а во внешнерегиональных – снижается. Доля населения в трудоспособном возрасте несколько выше в по-

токах прибытий по сравнению с потоками выбытий. В 2006 г. на долю этой возрастной группы пришлось 67,3 % всех миграционных потерь населения.

Таблица 4

**Возрастной состав мигрантов, выбывших
из Дальневосточного федерального округа в 1997–2006 гг., %**

Возрастная группа	1997 г.	2002 г.	2006 г.
Моложе трудоспособного	20,5	16,1	15,2
В трудоспособном	71,3	73,8	74,4
Старше трудоспособного	8,2	10,1	10,4
Всего мигрантов	100,0	100,0	100,0

Источники: Численность и миграция населения Российской Федерации. М., 1998; 2003; 2008.

Основными обстоятельствами, вызвавшими необходимость смены места жительства по ДВФО, являются причины личного и семейного характера. При сохранении убыли населения поток прибывающих на территорию региона мигрантов в связи с трудоустройством превышает встречный поток выбытий, и сальдо трудовой миграции является устойчиво положительным. Третьей по значимости причиной смены места жительства является учёба, сальдо учебной миграции отрицательное (табл. 5).

Таблица 5

**Причины движения миграции
населения Дальневосточного федерального округа, %**

Причины движения	2002 г.	2004 г.	2006 г.
В связи с учебой	$\frac{12,2}{18,9}$	$\frac{9,4}{9,5}$	$\frac{5,8}{6,6}$
В связи с работой	$\frac{20,9}{14,5}$	$\frac{19,2}{14,1}$	$\frac{20,8}{15,0}$
Возвращение к прежнему месту жительства	$\frac{18,1}{16,0}$	$\frac{17,9}{15,9}$	$\frac{16,1}{14,3}$
Причины личные, семейные	$\frac{44,5}{51,4}$	$\frac{49,4}{55,0}$	$\frac{53,8}{58,9}$
Иные причины	$\frac{4,3}{6,2}$	$\frac{4,1}{5,5}$	$\frac{3,5}{5,2}$
Всего мигрантов в возрасте 14 лет и старше	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$

Источники: Численность и миграция населения Российской Федерации. М., 2003; 2005; 2007.

Примечание. В числителе – процент прибывших, в знаменателе – выбывших.

У выбывших из региона мигрантов в связи с работой уровень высшего и среднего профессионального образования выше по сравнению с прибывшими. В то же время среди прибывших в ДВФО трудовых мигрантов более половины не имеют профессиональной специальной подготовки (табл. 6).

Дальневосточный регион не в состоянии конкурировать за приток мигрантов не только из других регионов России, но и стран зарубежья, поскольку мигранты из стран Содружества при переселении отдают предпочтение западным районам с более привлекательными природно-географическими и социально-экономическими условиями жизнедеятельности.

Таблица 6

Образовательная структура мигрантов, %

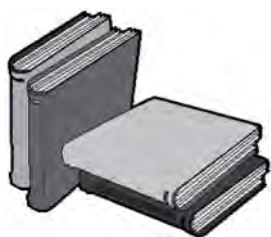
	2002 г.		2006 г.	
	прибыло	выбыло	прибыло	выбыло
Всего,	100,0	100,0	100,0	100,0
в том числе имеющие образование:				
высшее профессиональное	18,4	18,9	23,9	24,8
неполное высшее	3,8	3,5	4,5	4,6
среднее профессиональное	29,5	29,5	29,6	30,0
среднее общее	33,7	33,9	26,8	26,9
основное общее	11,8	11,5	12,5	11,2
начальное общее	2,8	2,5	2,7	2,5

Источники: Численность и миграция населения Российской Федерации. М., 2003; 2007.

В качестве альтернативы может быть рассмотрен вариант привлечения и использования иностранной рабочей силы. Россия, и в первую очередь ДВФО, представляет собой ёмкую нишу для иммиграции. В силу территориальной близости и наличия значительных трудовых ресурсов КНР в перспективе будет являться одним из главных поставщиков рабочей силы для дальневосточной экономики. Китай испытывает большие трудности с обеспечением своего населения работой. Скрытая безработица в городах Китая оценивается в 15–20 %, что немногим меньше численности населения России. Китайская миграция в регион не только неизбежна в будущем – она стала реальностью и в перспективе может использоваться как фактор экономического роста восточных районов страны.

Нужен ли России Дальневосточный регион и является ли он действительно важным в стратегии социально-экономического развития страны? ДВФО – один из перспективных районов с точки зрения сырьевых запасов и экономического сотрудничества со странами АТР. Поэтому здесь необхо-

димы трудовой потенциал высокого качества и стабильное население. А это возможно при условии решения социальных задач, которые должны обеспечить устойчивое качество жизни дальневосточников в сравнении с жителями других территорий России. Пока население региона будет рассматривать свое пребывание здесь как временное явление, положительного результата, даже при любых инвестициях в экономику, ожидать невозможно. Изменение геополитических и социально-экономических условий вносит существенные коррективы в подходы к освоению дальневосточной территории и требует разработки долгосрочной целевой программы регулирования миграционных процессов. Её задача должна заключаться в определении демографического потенциала территории; поиске путей повышения эффективности управления миграционными процессами; стабилизации миграционных обменов с сопредельными государствами, не угрожающей безопасности страны; стимулировании населения к дальнейшему освоению региона; разработке правовых и экономических механизмов регулирования миграционных процессов.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Сонин, В.В. Право Дальневосточной республики (1920–1922 гг.) : учебное пособие для студентов специальности 030501.65 Юриспруденция / В.В. Сонин ; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. – Владивосток : ВФ РТА, 2008. – 140 с.

Учебное пособие посвящено характеристике слабо изученного вопроса истории отечественного государства и права – право Дальневосточной республики. За короткий период существования указанного государственного образования был накоплен специфический опыт государственного регулирования, в котором развитые рыночные отношения тесно переплетались с новыми для России демократическими ценностями. Право Дальневосточной республики интересно как опыт до конца не реализованной либерально-буржуазной альтернативы развития России.

Предназначено для студентов, обучающихся по специальности 030501.65 Юриспруденция, преподавателей отечественной истории, а также всех интересующихся историей Дальнего Востока России.

А.А. ПОЛОШЕВЕЦ, Ю.В. МАЛЫШЕНКО

Анализ процессов таможенного оформления и таможенного контроля морских судов (на примере таможенного поста «Морской порт Находка»)

29 августа 2008 г. на заседании коллегии Федеральной таможенной службы был одобрен проект Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближённых к государственной границе Российской Федерации.

В рамках этой Концепции предстоят реорганизация таможенных органов и переосмысление процессов таможенного оформления и таможенного контроля, что потребует от руководителей пограничных таможенных органов организации более эффективной работы. Одним из важнейших направлений работы для таможен Дальневосточного таможенного управления, безусловно, станет совершенствование организации таможенного оформления и таможенного контроля транспортных средств, в частности морских судов.

Очевидно, что научно обоснованное совершенствование этих процессов невозможно без анализа предшествующего опыта. Поэтому, несомненно, будет полезным рассмотреть статистику, характеризующую динамику оформления морских судов.

Исследования проводились на примере деятельности отдела таможенного оформления и таможенного контроля транспортных средств таможенного поста «Морской порт Находка». В целях выявления закономерностей, а также проведения анализа загруженности отдела таможенного оформления и таможенного контроля транспортных средств при выполнении задач по та-

ПОЛОШЕВЕЦ Александр Александрович — заместитель начальника отдела таможенного оформления и контроля транспортных средств таможенного поста «Морской порт Находка».

МАЛЫШЕНКО Юрий Вениаминович — доктор технических наук, профессор (Владивостокский филиал Российской таможенной академии).

моженному оформлению прибытия/убытия товаров и транспортных средств был рассмотрен период с января 2006 г. по май 2008 г.

В ходе этой работы мы столкнулись с тем, что используемые базы таможенной информации таких данных не содержат и получить их с помощью стандартных программ невозможно. В связи с этим пришлось обработать большой объём внутренних отчётов отдела оформления транспортных средств.

Были получены графики, характеризующие количество оформленных судов, – отдельно на приход и отход в течение дня, месяца, года. Кроме того, был проведён анализ загруженности отдела в течение суток, в частности определялось распределение количества оформляемых судов в течение смены.

На рисунках 1 и 2 представлены графики, характеризующие число оформленных судов в каждый из 12 месяцев года. Отдельными графиками показано число судов, оформляемых на прибытие и убытие, а также суммарное число оформленных судов.

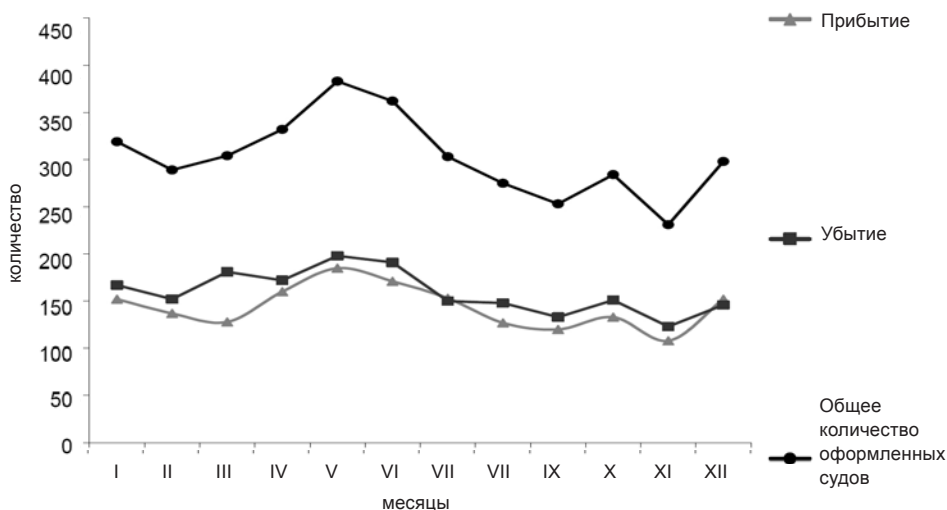


Рис. 1. Распределение (помесечное) оформленных судов в 2006 г.

Графики на рис. 3 показывают, как менялось (помесечно) число оформленных судов за весь период наблюдений, т. е. с января 2006 г. по май 2008 г.

Графики, приведенные на рис. 4, показывают различия в количестве оформлений в одноимённые месяцы в разные годы.

Основу грузооборота стивидорных компаний, осуществляющих деятельность в порту Находка, традиционно составляли преимущественно сырьевые товары (лесоматериалы, металл), отгружаемые на экспорт; в импорте преобладали транспортные средства и запчасти, продукты питания, оборудование.

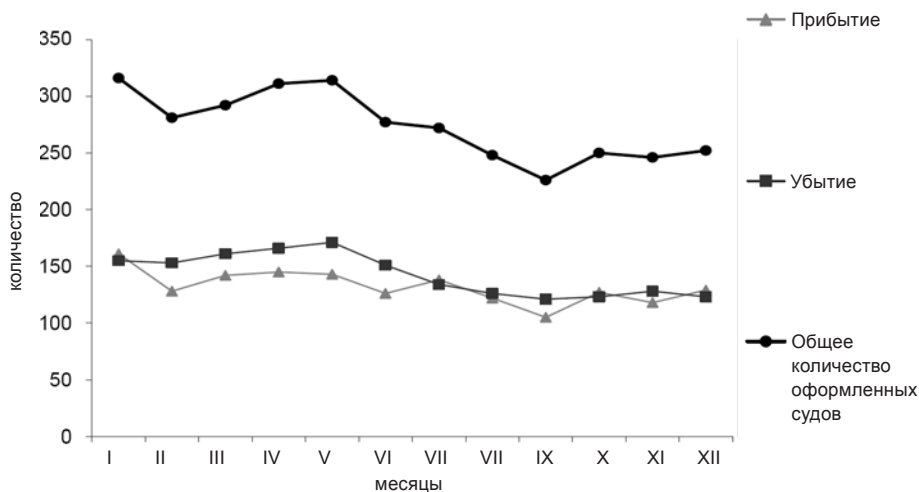


Рис. 2. Распределение (помесячное) оформленных судов в 2007 г.

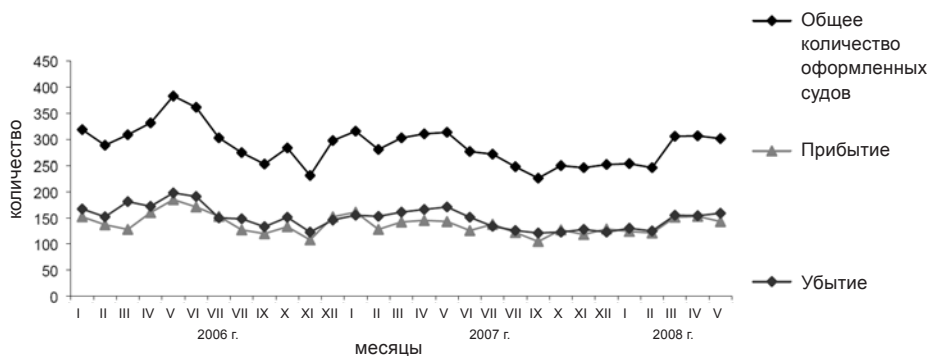


Рис. 3. Распределение (помесячное) оформленных судов в период с января 2006 г. по май 2008 г.

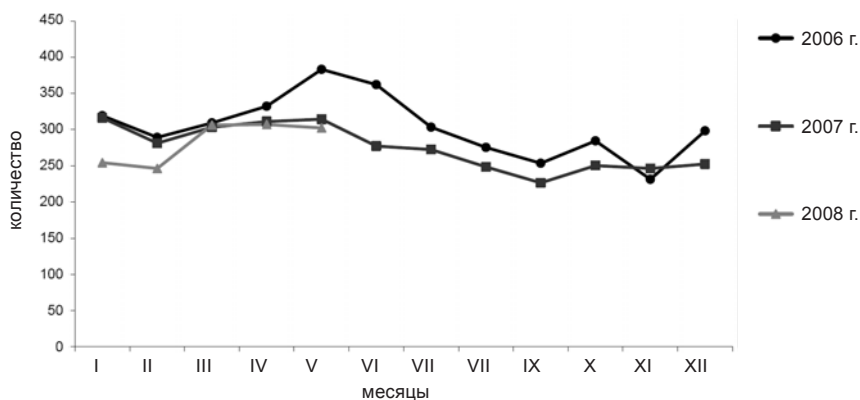


Рис. 4. Статистика ежемесячного оформления судов заграничного плавания в разные годы

Данный фактор в значительной степени влиял на количество и цель судозаходов в порт. До середины 2007 г. количество оформлений убытия судов заграничного плавания превышало количество оформлений прибытия. Причина в том, что значительное количество судов прибывало в порт Находка в каботажном плавании после выгрузки импортного груза в других портах Дальнего Востока с целью погрузить экспортный груз (лесоматериалы) и оформить убытие. В связи с повышением таможенных пошлин на вывозимые лесоматериалы (июль 2007 г.) количество судозаходов снизилось, а количество оформлений прибытия и убытия судов в заграничном плавании практически сравнялось. Более полугода ушло у стивидорных и судоходных компаний на «поиск» новых грузов, взамен лесоматериалов «пришли» цемент, уголь и др., выросли объёмы перевалки транспортных средств, оборудования.

С другой стороны, видно, что за 2,5 года не произошло существенных изменений в количестве оформляемых судов. На всех графиках также видно, что период весна–начало лета характеризуется увеличением числа оформлений.

В судовых делах, формируемых в ходе оформления, имеются отметки о времени начала и конца оформлений каждого судна. Наличие таких данных позволяет построить графики, характеризующие распределение количества оформлений в течение дня (рис. 5). Они показывают, что в период с 11 до 21 ч. отдел каждые два часа оформляет примерно 1,5 судна. Фактически эти графики определяют функцию плотности распределения числа оформляемых судов в течение смены, т. е. загруженность сотрудников отдела в течение смены.

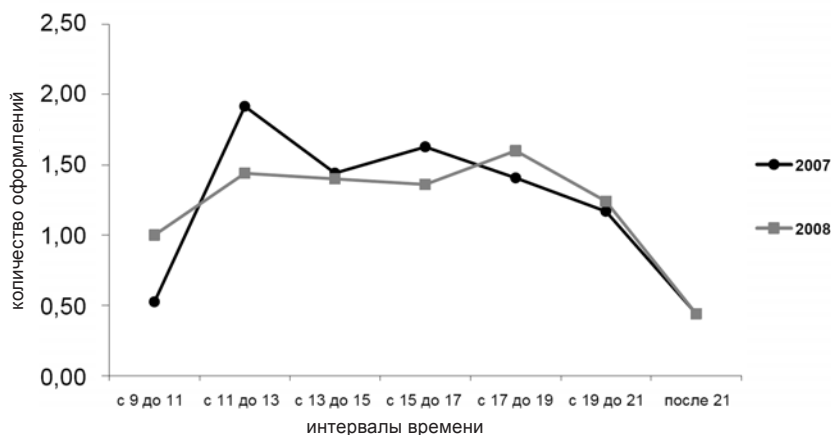


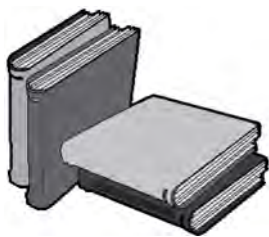
Рис. 5. Распределение количества оформленных судов в течение смены

Анализ загруженности свидетельствует об имеющихся резервах времени (с 9 до 11 ч. и после 21 ч.), которые можно использовать для увеличения числа оформлений. Наличие резервов обусловлено прежде всего отсутствием согласованности действий участников обработки судов в порту и существующей практикой подачи заявок на оформление.

В соответствии с правилами внутреннего трудового распорядка в таможенном посту «Морской порт Находка» с апреля 2008 г. организовано круглосуточное оформление морских судов заграничного плавания.

Анализ статистики по распределению количества оформлений в течение суток показал, что доля судов, оформленных в ночное время, составляет в среднем около 10 % от общего количества оформленных за сутки судов. Это ставит под сомнение целесообразность организации круглосуточного оформления судов. Результаты анализа легли в основу решения оставлять для дежурства в ночное время трёх человек. С другой стороны, по полученным графикам видно, что уже в течение нескольких лет загруженность отдела остаётся примерно на одном уровне – в среднем около 10 судов в сутки.

Наличие цикличности процессов в течение длительного времени наблюдений даёт возможность использовать результаты анализа при планировании отпусков должностных лиц отдела.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Симонов, Н.Е. Собственная безопасность таможенных органов Российской Федерации: история и современность : монография / Н.Е. Симонов, Б.М. Гутин, Л.Л. Хомяков ; под общ. ред. проф. Н.Е. Симонова. – М. : РИО РТА, 2007. – 232 с.

Работа посвящена проблемам обеспечения собственной безопасности таможенных органов РФ. В ней подробно анализируются понятие собственной безопасности, концептуальные основы ее обеспечения посредством применения системы общих и специальных мер, показываются особенности организации ОРД, проведения предупредительно-профилактических мероприятий, предлагаются конкретные рекомендации по их совершенствованию.

Может быть использована в процессе обучения студентов, слушателей курсов переподготовки и повышения квалификации, а также аспирантов и докторантов Российской таможенной академии по специальностям «Правоохранительная деятельность», «Таможенное дело» и «Юриспруденция», а также практическими работниками таможенных и иных правоохранительных органов Российской Федерации.

Л.В. СОРОКИНА

Информационные технологии для установления категорий таможенным органам Российской Федерации

Процессы интеграции российской экономики в международное экономическое пространство объективно подчеркивают усиление таможенного регулирования как элемента государственного регулирования внешнеторговой деятельности. Сложность данного этапа развития состоит в необходимости модернизации самой таможенной системы России. Как отмечается в Концепции развития таможенных органов Российской Федерации (распоряжение Правительства от 14.12.2005 № 2225-р), «при развитии таможенных органов Российской Федерации, осуществляемом с учетом экономических преобразований и международной практики регулирования в области таможенного дела, необходимо учитывать особенности расположения Российской Федерации – значительную протяженность государственной границы, а также ее недостаточную техническую оснащенность в пунктах пропуска, необходимость организации сотрудничества в погранично-таможенной сфере с государствами, непосредственно граничащими с Российской Федерацией».

Одним из действенных механизмов совершенствования функционирования таможенной системы, учитывающих данную специфику, является категорирование таможенных органов. Как подчеркивается в решении Коллегии Государственного таможенного комитета от 20.12.2002 «О совершенствовании принципов категорирования таможенных органов Российской Федерации», «действующая система установления категорий таможенными органам оказывает позитивное влияние на функционирование таможенной системы». Однако необходимо совершенствование принципов и порядка изменения категорий таможенных органов «с учетом произошедших изменений в экономической и политической жизни общества, в таможенном законодательстве, в условиях прохождения службы в таможенных органах, а также

с учетом изменений, произошедших в управленческой деятельности, в технологиях организации таможенного оформления и таможенного контроля».

Система установления категорий таможенным органам Российской Федерации прошла в своем развитии несколько этапов. В настоящее время действует приказ Федеральной таможенной службы от 25.08.2006 № 812 «Об утверждении Положения об установлении категории таможенным органам Российской Федерации и методики установления категории таможенным органам Российской Федерации», который определяет порядок установления региональным таможенным управлениям, таможенным и таможенным постам определенной категории в целях совершенствования системы управления таможенным делом, оценки и учета деятельности таможенных органов.

Остановимся подробнее на методике установления и изменения категории таможенным. Общая схема механизма состоит из сбора показателей, их анализа, и выдачи соответствующих предложений для рассмотрения Организационно-структурной комиссией ФТС.

Общие показатели, их 4, приведены в п. 13 приказа. В п. 14 содержатся еще несколько дополнительных показателей. Приложение 2 к приказу включает 6 групп показателей, используемых при выработке предложений об установлении категории таможенным.

I. Сравнительные:

1) сравнительная напряженность деятельности – 18 показателей.

2) результативность деятельности – 4 показателя.

II. Напряженность – 1 показатель.

III. Инспекционная деятельность – 1 показатель.

IV. Правоохранительная деятельность – 2 показателя.

V. Внешние условия деятельности – 2 показателя.

VI. Эффективность деятельности – 7 показателей.

Далее приводится алгоритм проведения сравнительного анализа деятельности таможен и выводов по его итогам: о повышении категории, о понижении категории, о сохранении категории.

Как видно из алгоритма, процедура изменения категории таможен довольно сложна. Мы попытались найти некоторые адекватные информационные средства, позволившие бы автоматизировать (в достаточных пределах) установление категорий таможенным органам.

Задачу категорирования таможенных органов можно отнести к задаче распознавания образов, или кластеризации (классификации). Существует два подхода к решению данной задачи. Первый заключается в использовании классических методов многомерной статистики, а именно кластерного анализа. Кластерный анализ это совокупность многомерных методов распознавания и классификации объектов, которые описываются одним и тем же набором параметров, основанных на представлении результатов отдельных наблюдений точками соответствующего многомерного геометрического пространства

с последующим выделением групп как «сгустков» этих точек (кластеров, таксонов). Метод отыскивает разбиение совокупности объектов на области скопления и основан на определении понятия расстояния между объектами. Автоматизацию процедуры в таком случае можно сделать с использованием прикладного пакета STATISICA фирмы «StatSoft». В этом случае задача будет решена, но это не приведет к практическому использованию, так как кластерный анализ, как и остальные наиболее популярные методы многомерной статистики, до сих пор активно используются в теоретической науке, а в практической деятельности не находят широкого применения. Это связано с тем, что методы, ориентированные на обработку групповых данных, слабо применимы к отдельным объектам. Иными словами, необходимо иметь базу данных всех предыдущих измерений. А это не очень удобно и не всегда применимо.

Второй подход – использование искусственных нейронных сетей (ИНС). Сам термин «нейронные сети» сформировался к середине 50-х годов XX в. Нейронные сети – это обобщенное название нескольких групп алгоритмов, обладающих одним ценным свойством: они умеют обучаться на примерах, извлекая скрытые закономерности из потока данных. При этом данные могут быть неполными, противоречивыми и даже заведомо искаженными. Если между входными и выходными данными существует какая-то связь, пусть даже не обнаруживаемая традиционными корреляционными методами, нейронная сеть способна автоматически настроиться на нее с заданной степенью точности.

На сегодняшний день искусственные нейронные сети успешно применяются в различных областях, где решают такие проблемы, как классификация и распознавание образов, аппроксимация функций, предсказание/прогноз, оптимизация, управление. Все задачи, решаемые человеком с позиций нейроинформационных технологий, можно условно классифицировать на две группы¹:

1) задачи, имеющие известный и определенный набор условий, на основании которого необходимо получить четкий, точный, недвусмысленный ответ по известному алгоритму;

2) задачи, в которых не представляется возможным учесть все реально имеющиеся существенные условия, а можно лишь выделить приблизительный набор наиболее важных условий. Так как часть условий при этом не учитывается, ответ носит неточный, приблизительный характер.

Можно выделить следующие преимущества возможных нейросетевых экспертных систем:

1) нейросети принимают решения на основе опыта, приобретаемого ими самостоятельно. «Самостоятельно» в данном случае означает то, что создателю экспертной системы не требуется устанавливать взаимосвязи между входными

¹ Нейроинформатика / Горбань А.Н. и др. Новосибирск: Наука, 1998. 296 с.; Горбань А.Н., Россиев Д.А. Нейронные сети на персональном компьютере. Новосибирск: Наука, 1996. 272 с.; Нейрокомпьютерная техника – теория и практика / под ред. А.И. Галушкина. М.: Мир, 1992.

данными и необходимым решением, тратя время на разнообразную статистическую обработку, подбор математического аппарата, создание и длительную проверку математических моделей;

2) решение, принимаемое нейросетью, не является категоричным. Сеть выдает решение вместе со степенью уверенности в нем, что оставляет пользователю возможность критически оценивать ее ответ;

3) нейросеть позволяет модулировать ситуацию принятия решения, что дает возможность посмотреть «а что будет, если...»;

4) нейросети дают ответ очень быстро, в доли секунды, что позволяет использовать их в различных динамических системах, требующих незамедлительного принятия решения;

5) возможности нейросетей (коррекция классификационной модели, минимизация параметров и др.) позволяют упрощать процесс создания экспертных систем, определять направления научного поиска.

Нейронные сети отлично зарекомендовали себя в построении прогнозов, диагностике, при принятии решений, в предсказаниях и при решении других задач классификации, для которых важным является распознавание образов, а точные в вычислительном смысле ответы не требуются.

В настоящее время существует множество программных продуктов, реализующих теории ИНС. Наиболее массовыми являются пакеты программ, моделирующие нейронную сеть непосредственно на ПК. В частности, нейропакет BRAIN MAKER американской фирмы «California Scientific Software», STATISTICA Neural Networks – универсальный пакет нейросетевого анализа фирмы «StatSoft», NeuroShell 2 компании «Ward System Group, Inc».

Нейронные сети представляют собой нелинейные системы. ИНС – это набор нейронов, соединенных между собой. Как правило, передаточные функции всех нейронов в сети фиксированы, а веса являются параметрами сети и могут изменяться. Некоторые входы нейронов помечены как внешние входы сети, а некоторые выходы – как внешние выходы сети. Подавая любые числа на входы сети, мы получаем какой-то набор чисел на выходах сети. Таким образом, работа нейросети состоит в преобразовании входного вектора в выходной вектор, причем это преобразование задается весами сети. Каждый нейрон характеризуется своим текущим состоянием по аналогии с нервными клетками головного мозга, которые могут быть возбуждены или заторможены. Он обладает группой синапсов – однонаправленных входных связей, соединенных с выходами других нейронов, а также имеет аксон – выходную связь данного нейрона, с которой сигнал (возбуждения или торможения) поступает на синапсы следующих нейронов. Процесс функционирования ИНС, т. е. сущность действий, которые она способна выполнять, зависит от величин синаптических связей, поэтому, задавшись определенной структурой нейронной сети необходимо найти оптимальные значения всех переменных весовых коэффициентов. Этот этап называется обучением ИНС.

Процесс создание ИНС состоит из следующих этапов:

- 1) выбор пакета программ, моделирующего нейронную сеть;
- 2) выбор архитектуры сети в рамках выбранной программы и её проектирование;
- 3) обучение сети. Процесс обучения сети содержит следующие этапы: подготовку набора обучающих примеров, организованных в виде векторов входных параметров, ассоциированных с известными выходными значениями (в качестве выходного эталона выбирается параметр, значение которого предсказывается в будущем); выделение обучающих данных; настройка параметров сети выбранной архитектуры и собственно обучение;
- 4) тестирование обученной сети на тестирующих примеров. Тренировка нейросети, испытание системы, осуществляется на примерах, не входящих в обучающую выборку;
- 5) эксплуатация сети.

Для практического применения нет необходимости хранить весь набор данных, на котором обучалась и тестировалась сеть. Достаточно только модуля спроектированной сети, которому на вход подается набор показателей работы таможни и сеть выдает решение, оставляя пользователю возможность критически оценить ее ответ и принять окончательное решение.

Из всего вышеизложенного можно сделать вывод, что нейронные сети являются программным продуктом, возможным для использования категорирования таможенных органов.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Карелин, В.Б. Особенности организации и тактики борьбы таможенных органов Российской Федерации с терроризмом : учеб. пособие / В.Б. Карелин. – М. : РИО РТА, 2007. – 60 с.

С учетом положений оперативно-розыскной деятельности, а также опыта практической работы оперативных подразделений таможенных органов рассматривается проблема борьбы с терроризмом с позиций правоохранительных подразделений.

Предназначено сотрудникам оперативных подразделений ФТС России, обучающимся по специальности «Оперативно-розыскная деятельность оперативных подразделений таможенных органов».

А.С. КАЙТАНДЖЯН

Использование цифровых технологий при расследовании преступлений

В последнее время цифровые технологии постепенно вытесняют обычную (традиционную) фотографию. Цифровая фотография значительно расширяет возможности запечатлевающей и исследовательской сторон фотографии. При ее применении исключается лабораторная обработка материалов, сокращается количество расходных материалов. Имеются и другие преимущества использования цифровой фотографии взамен традиционной, в том числе невозможность утраты запечатленных снимков ввиду порчи фотопленки (засветка, неудачная намотка фотопленки на барабан бачка с проявителем, и др.).

Заслуженных «ветеранов» судебно-оперативной фотографии, таких как пленочные фотоаппараты марки «ФЭД» и «Зенит» различных модификаций, которые долгие десятилетия прошлого столетия состояли на службе правоохранительных органов, заменили современные цифровые фотоаппараты и кинокамеры в основном импортного производства.

Цифровые фотоаппараты и киноаппаратура широко применяются для наблюдения за окружающей обстановкой в государственных и коммерческих учреждениях, банках, аэропортах, крупных супермаркетах.

Различные цифровые технологии активно используются органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность. В соответствии с положениями ст. 6 Федерального закона от 12.08.1995 № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» в ходе проведения оперативно-розыскных мероприятий уполномоченные на то органы в установленном порядке могут использовать информационные системы, видео- и аудиозапись, кино- и фотосъемку, а также другие технические средства, не наносящие ущерба жизни и здоровью людей и не причиняющие вреда окружающей среде. Впоследствии результаты применения цифровых технологий при проведении оперативно-

розыскных мероприятий при условии законности этих действий могут быть признаны в качестве доказательств совершения преступления.

Право на применение кино- и фотосъемки, технических и иных средств предоставлено лицам, осуществляющим частную сыскную деятельность на основании и в порядке, предусмотренном законом Российской Федерации от 11.03.1992 № 2487-I «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации».

Законодательное закрепление фиксации обстановки при помощи специальных средств в целях их дальнейшего использования в качестве доказательств предусмотрено в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях. В соответствии с положениями ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ в случае выявления административного правонарушения, предусмотренного гл. 12 настоящего Кодекса (административные правонарушения в области дорожного движения) и зафиксированного с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи протокола об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении и которые оформляется в порядке, предусмотренном ст. 29.10 КОАП РФ.

Цифровые технологии активно используются в криминалистических целях при раскрытии и расследовании преступлений. При производстве процессуальных действий по уголовным делам чаще всего применяются цифровые фотоаппараты. Результаты применения цифровых фотоаппаратов обычно оформляются в виде приложений к протоколам следственных действий – фототаблиц (осмотров мест происшествия, следственных экспериментов и т. п.), что предусмотрено ст. 166 УПК РФ. Однако практическая ценность таких «приложений» в уголовно-процессуальном производстве несколько не уменьшается, поскольку именно эти «приложения» позволяют обеспечить наглядность восприятия окружающей обстановки, прочувствовать обстановку места преступления. Главное, чтобы фототаблицы, прилагаемые к протоколам следственных действий, как и сами протоколы следственных действий, в полной мере соответствовали требованиям ст. 74 УПК РФ и были признаны доказательствами совершения преступления.

В настоящее время в правоохранительных органах Российской Федерации применение цифровых технологий при раскрытии преступлений и расследовании уголовных дел сводится в основном к применению цифровой фотосъемки с использованием цифровых фотоаппаратов (взамен традиционных фотоаппаратов), что в значительной мере облегчает работу следователей, избавляет их от необходимости проявлять фотопленку, печатать фотографии, и пр.

Однако это вчерашний день криминалистики. Продвинутые цифровые технологии еще не нашли широкого применения в деятельности правоохранительных органов Российской Федерации.

Использование новейших технологий и специальных программ в цифровой фотографии позволяет моделировать обстановку на месте преступления путем создания виртуальной зрительной модели окружающей обстановки, по которой можно буквально «путешествовать», заходя в разные помещения и места, увеличивать изображение отдельных предметов и деталей, соответственно лучше рассматривать их, «крутить» предметы по окружности, осматривать их с разных сторон, в разных плоскостях и т. п. Применение таких технологий широко практикуется в правоохранительных органах США и Великобритании. Наиболее наглядно применение этого способа продемонстрировано в известном американском сериале «Сиасай – место преступления» и американском кинофильме «Власть страха» (название фильма в российском прокате) 1999 г. выпуска. В частности, один из главных героев последнего – полицейский-интеллектуал (актер Д. Вашингтон), будучи прикованным к постели из-за болезни, имел возможность «присутствовать» на местах преступлений и осматривать их в режиме реального времени при помощи новейших технологий, включающих цифровую фотографию и видеосъемку, сопровождаемые краткими голосовыми пояснениями, его помощника-детектива (А. Джоли), которая осматривала места преступления (убийств) с применением указанных технологий.

Такой прорыв в использовании передовых цифровых технологий дает следователям широкие возможности «присутствия» на месте преступления в любое время, моделирования действий преступников, тщательного исследования следов преступлений. Несомненно, что дальнейшее внедрение продвинутых цифровых технологий и специальных программ в практику работы правоохранительных органов Российской Федерации поднимет организацию следственной работы на качественно новый уровень. Это будет способствовать повышению раскрываемости преступлений, создаст дополнительные возможности для отыскания и фиксации следов преступлений, их дальнейшего использования для сбора необходимых доказательств совершения преступления.

Важным критерием применения цифровой фотографии при производстве следственных действий является то, что полученное цифровое фотоизображение должно отвечать как криминалистическому, так и уголовно-правовому принципу сохранности и неизменности первоначального содержания доказательственной информации. Зафиксированная цифровым способом информация должна быть неизменной с момента съемки фотокамерой и на весь период ее последующего хранения в материалах уголовного дела, чтобы на любой стадии уголовного процесса можно было обратиться к этой информации и гарантировать, что она не могла быть изменена в силу естественного, случайного или умышленного воздействия (фальсификация).

Можно выделить два способа обеспечения таких гарантий – технический и процессуальный.

Первый заключается в том, чтобы выбрать такой способ цифровой записи, который надежно фиксирует первоначальные информационные данные и исключает техническую возможность их изменения (фальсификация). Как показала практика, для криминалистических целей лучше всего подходят зеркальные цифровые фотокамеры, которые позволяют использовать сменные объективы, насадки и удлинительные кольца. При этом размер матрицы камеры должен быть не менее 5 мегапикселей.

В качестве носителей цифрового изображения в фотокамерах могут использоваться различные карты или диски памяти. Карты памяти, или флеш-карты, могут записывать, хранить и стирать записанные цифровые изображения многократно. Диски памяти марок CD и DVD могут быть одnorазовыми с добавочной маркировкой R (CD-R и DVD-R) и многократными с добавочной маркировкой RW (CD-RW и DVD-RW).

С учетом того, что запись на одnorазовый диск является окончательной и изменить ее каким-либо способом на этом же диске невозможно, в том числе и фальсифицировать запись, криминалисты предложили для гарантии сохранности цифровой записи использовать лазерную цифровую запись фотоинформации на дисках одnorазовой регистрации. В качестве носителя предлагаются диски типа CD-R и DVD-R. Сохранность и неизменность записи на CD-R (DVD-R) обусловлена тем, что стирание, какое-либо редактирование, электронный монтаж или другое изменение записи технически невозможны. В то же время возможны неоднократная их демонстрация и распечатывание с них фотоизображения.

Использование одnorазового диска в цифровой фотографии исключает фальсификацию цифровой записи путем изменения запечатленного изображения. Этим исключается возможность признания доказательств, полученных посредством цифровой фотографии, в качестве недопустимых.

Важнейшим условием работы следователя с использованием цифровой фотографии является выполнение необходимых процессуальных процедур по оформлению соответствующего следственного действия. На диске перед установкой его в записывающую аппаратуру специальным маркером делается удостоверяющая надпись с датой записи и подписями участников следственного действия. В протоколе следственного действия указывается индивидуальный фабричный номер, который нанесен в центральной части диска, специально оговаривается, что данный диск является одnorазовым.

По окончании съемки и ее демонстрации участникам следственного действия, после письменного подтверждения ими ее правильности в протоколе (запись просмотрена в полном объеме, замечаний, дополнений и изменений не имеется), диск упаковывают в конверт с удостоверятельными над-

писями и подписями, который опечатывается и прилагается к протоколу, как ранее прилагались негативы на фотопленке.

Для такой фотосъемки требуются цифровые фотоаппараты, специально приспособленные для записи непосредственно на дисковые носители типа CD-R (DVD-R) 12 см и 8 см (mini) диаметра.

Таких моделей выпускается немного, в то же время в большинстве цифровых фотокамер, которые обладают большими техническими возможностями, используются многоразовые накопители информации типа флеш-карт.

Хорошими техническими возможностями обладает фотокомплект «Криминалист-универсал», предназначенный для фотосъемки объектов с использованием цифровых фотокамер OLIMPUS-5060, OLIMPUS-8080 и их аналогов. В состав комплекта входят: цифровая фотокамера, штатив, внешняя фотовспышка, сублимационный малогабаритный фотопринтер, устройство записи на диск CD, набор пластиковых цифр и масштабных линеек с держателями. Комплект расходных материалов позволяет изготовить 108 цветных фотографий размером 10х15. Фотокомплект имеет аккумуляторное электропитание и зарядные устройства, чем достигается его автономность. Выпускаются и другие современные фотокомплекты, применяющие цифровые технологии, укомплектованные иными моделями фотокамер и портативных фотопринтеров.

В ряде случаев за неимением на месте производства следственного действия и составления протокола компьютера, фотопринтера или фотокомплекта с такими техническими возможностями приходится избирать другой путь – процессуальный. Сущность его заключается в том, что следователь в целях обеспечения гарантии неизменности первичной цифровой фотоинформации организует на основных этапах производства следственного действия ее демонстрацию понятным и другим участникам следственного действия, которые, в свою очередь, удостоверяют факт сохранности и неизменности ее первоначального содержания в протоколе.

Для этого фотоснимки, сделанные в ходе следственного действия, после его окончания предъявляются для просмотра участникам следственного действия. Демонстрация возможна путем подключения цифровой фотокамеры к любому монитору или телевизору. Если такая возможность отсутствует, то демонстрацию можно осуществить с помощью жидкокристаллического дисплея цифровой фотокамеры. Техническую возможность такого просмотра имеют все типы современных цифровых фотоаппаратов. Конечно, просмотр приходится осуществлять на маленьком экране дисплея, что не так удобно, как на большом, тем не менее качество дисплеев современных цифровых фотокамер позволяет хорошо рассмотреть все детали изображения.

О такой демонстрации делается запись в протоколе, в котором указываются:

1) каким способом производилась демонстрация снимков (на экране телевизора, монитора компьютера или дисплее фотокамеры), кем – следователем или специалистом;

2) тип карты памяти, сколько было просмотрено снимков, запечатленных на цифровом носителе фотоаппарата;

3) соответствуют ли снятые изображения тому, что было обнаружено и зафиксировано в ходе производства следственного действия;

4) замечания, заявления, ходатайства, подлежащие занесению в протокол.

После этого карта памяти (носитель цифровой информации) извлекается из фотокамеры, упаковывается в конверт или коробку, печатывается, снабжается пояснительными надписями и удостоверяется подписями следователя, понятых, а также других участников следственного действия и прилагается к протоколу.

В дальнейшем упакованный и печатанный носитель хранится в материалах дела. По прибытии на место, где имеется возможность изготовить с этого носителя неизменяемую копию на диске CD-R, необходимо распечатать фотоснимки и изготовить фототаблицы. Следователь должен пригласить понятых (желательно тех же, кто участвовал при съемке в ходе следственного действия), которым объявляется, что в их присутствии будут проведены осмотр карты памяти, изъятной с места происшествия, и изготовление с нее копии на одноразовом диске и фотоснимков для фототаблиц. Затем упаковка осматривается на предмет ее целостности, вскрывается и карта памяти извлекается. С помощью фотопринтера изготавливаются снимки на бумаге и наклеиваются на фототаблицы. После изготовления снимков карта памяти, если нет возможности перезаписать ее на одноразовый диск, вновь упаковывается и печатывается для дальнейшего хранения в материалах дела. Если возможно переписать информацию на одноразовый диск с помощью компьютера, то это производится также в присутствии понятых, о чем в протоколе делается запись.

Основное требование при работе с носителем – вскрытие ее упаковки, осмотр и все манипуляции с ним для изготовления снимков, перезапись на одноразовый диск и повторная упаковка должны производиться как дополнительный осмотр в присутствии понятых, о чем составляется отдельный протокол.

Этим обеспечивается законное и гарантированное использование возможностей цифровой фотографии в криминалистических целях при производстве следственных действий.

Возможности судебной фотографии с появлением цифровой фотосъемки значительно расширились. В ряде стран (США, Великобритания) успешно применяется новый способ фиксации обстановки и ее деталей на месте происшествия. Такая фотосъемка, как указывалось выше, позволяет создать на экране виртуальную зрительную модель места происшествия, по которой можно буквально «путешествовать», заходя в разные помещения, увеличивать изобра-

жение предметов, осматривать их с разных сторон, видеть в деталях все то, что было обнаружено в ходе осмотра на полу, стенах, потолке и т. д. Это позволяет следователю при необходимости «вернуться» на место преступления в любое время, смоделировать действия преступника в разных форматах и плоскостях (прямо, сбоку, сверху, под углом и т. п.). Причем количество «виртуальных» осмотров места происшествия является неограниченным, что позволит следователю, а при необходимости надзирающему прокурору и суду лучше разобраться в обстоятельствах конкретного дела, с учетом анализа других доказательств (показаний свидетелей, потерпевших и др.), как бы «побывать в роли преступника» непосредственно на месте преступления. Такие тактические приемы использования цифровой фотографии особенно важны при организации расследования преступлений, совершенных в условиях неочевидности.

Суть этого способа состоит в следующем. На месте происшествия делают снимки цифровой фотокамерой, снабженной специальным панорамным фотообъективом «Рыбий глаз» с обзором 180° (сведения о фотообъективах типа «Рыбий глаз» размещены в сети Интернет, где указаны их характеристики, стоимость и другая информация). Камеру устанавливают на панорамную головку штатива и последовательно делают шаровые (сферические) панорамные снимки с разных точек места. Затем цифровые изображения загружают в компьютер, который с помощью интерактивной программы «CSVT Sticher», входящей в систему «Crime Scene Tour», монтирует снимки в виртуальную модель запечатленного пространства и его деталей.

Система проста и не требует сложных съемок. Технические аксессуары имеются в широкой продаже. В настоящее время апробация такой компьютерной системы в русскоязычном варианте проводится на кафедре криминалистики Военного университета Министерства обороны Российской Федерации (г. Москва).

Возвращаясь к проблеме защиты от подделки (фальсификации) отснятых при помощи цифровых технологий материалов, необходимо также учитывать следующее. В настоящее время существует множество компьютерных программ, при помощи которых можно различными способами видоизменить фотографию, отснятую на цифровой фотоаппарат. Наиболее простой и эффективной компьютерной программой в этой области является «Photo-shop». Для пользования этой программой не нужно быть программистом. Она проста в использовании (в России существует русифицированная версия этой программы). С ее помощью можно редактировать фотографии, усиливать их четкость, кардинально изменять внешность человека (омолаживать или старить лицо, удалять изъяны на коже, шрамы, менять цвет волос, глаз), редактировать документы (например, удалить печать или подпись с бланка, скопировать эту печать или подпись с одного документа и перенести на другой), а также проводить множество других манипуляций с фотографиями. Во всемирной паутине Internet существует множество сайтов, посвящен-

ных программе «Photoshop». На некоторых из них размещены подробные инструкции по редактированию и видоизменению цифровых фотографий. В связи с этим появляется возможность редактировать цифровые изображения, снятые при осмотре места происшествия и проведении других следственных действий.

Так, при помощи программы «Photoshop» заснятую обстановку на месте дорожно-транспортного происшествия можно видоизменить следующими способами: изменить линию сплошной разметки на дорожном покрытии, убрать, изменить или добавить какой-либо знак дорожного движения, поменять номерные знаки транспортного средства, убрать или добавить повреждения на автомобиле, изменить внешность лиц, участвовавших в ДТП, и т. п. При осмотре документа, как было указано выше, можно подделывать подписи, печати, штампы, вносить изменения в содержание документа (менять дату и место составления документа и т. д.), совершать и другие манипуляции. Следователи могут подделывать данные, зафиксированные при помощи цифровой фотографии (кроме одноразового диска, о чем указано выше) и тем самым фальсифицировать доказательства, добытые в ходе проведения различных следственных действий с применением цифровой фотографии. В этих случаях данные доказательства необходимо признать недопустимыми в соответствии со ст. 75 УПК РФ, как полученные с нарушениями требований УПК РФ, а в отношении следователя возникают основания для возбуждения уголовного дела по соответствующей части ст. 303 Уголовного кодекса Российской Федерации. Для исключения таких ситуаций следователи должны четко придерживаться указанных выше рекомендаций при применении цифровой фото- и видеосъемки и не создавать предпосылок для сомнений в объективности своих действий.

Необходимый практический опыт применения передовых технологий и специальных программ при применении цифровых фотоаппаратов и фотокамер можно приобрести в правоохранительных органах.

Оставаться в потоке жизни, пока хватает сил



Михаила Яковлевича Лавренова в Дальневосточном таможенном управлении нередко называют «аксакал», отдавая дань уважения его опыту и мудрости. Михаил Яковлевич – старейший работник таможенных органов. 1 июня ему исполнилось 79 лет. Пройденный им жизненный путь в полной мере отражает исторические вехи нашей страны.

Родился М.Я. Лавренов в селе Абрамовка Воронежской области. Когда началась война, ему было всего 12. Отец ушел на фронт. Вместе с мамой и старшей сестрой попал в немецкую оккупацию. Спустя два года во время бомбежки погибла мама, старшая сестра потерялась. Оставшись один, Михаил с двумя одноклассниками, чьи отцы также воевали на фронте, решил разыскать отца. Но фронтовые скитания оказались безрезультатными. Отца Михаил так и не нашел, один из друзей погиб. Вернулся в Воронежскую область, которая к тому времени уже была освобождена от немцев. Его приютила соседка, у которой было трое своих детей.

Постепенно жизнь налаживалась. Продолжил учёбу в школе. У Миши Лавренова были большие способности к математике, он легко усваивал материал, еще и учителям успевал помогать – вел уроки математики в младших классах. Поэтому, окончив 10-й класс, Михаил решил поступать в Московский авиастроительный институт. Отправился в Москву с другом Николаем, тем самым, с которым скитался в войну, разыскивая отца. Первый экзамен – сочинение – Михаил сдал на 4, а Николай провалился. На следующий экзамен Лавренов не пошел, не хотел расставаться с другом. Ребята стали размышлять, что делать, как жить. Денег нет, все дорого: хлеб – 100 рублей буханка. Подумали и решили ехать на Кавказ: там не пропадем, тепло, полно фруктов

и овощей. Денег на билеты не было, поэтому ехали на крышах вагонов, спали, где придется. Не раз их снимали с поездов. Но, проверив их документы (с собой у них были свидетельства о рождении), отпускали.

Доехали до Грозного, далее Махачкала — большой порт, полно судов и народа. Михаил с Николаем познакомились с ребятами, которые, как и они, искали места потеплее да посытнее. Те помогли устроиться на работу. Разгружали суда, таскали мешки с зерном и сахаром. Платили прилично — 50–60 рублей в день. Подзаработав немного, ребята решили поступать в институт. Выбрали медицинский, оба поступили. Спустя год Николаю разонравилась будущая профессия, и он перешел в Дагестанский сельскохозяйственный институт. Михаил, приходя в гости к Николаю, поражался, что у того всегда полно овощей и фруктов (институт имел свое подсобное хозяйство). К тому времени Миша серьезно переболел малярией, усиленное питание ему было очень кстати. Стал думать, а не перейти ли в сельхозинститут. Да и друг постоянно твердил: «Бросай ты этот мединститут!». И он решился. Проучившись два года на отлично в медицинском, с трудом перевелся в Дагестанский сельхозинститут — не хотели отпускать талантливого студента.

Студенческие годы пролетели быстро. В институте Михаил познакомился со своей будущей женой Ниной. Встречались, общались, но серьезных разговоров о совместном будущем не заводили. И когда перед окончанием института 6 девочек решили отправиться на Дальний Восток осваивать новые территории, Михаил и Нина расписались. Но вскоре им пришлось расстаться: Нину направили на Дальний Восток, в Черниговский район, а Михаила распределили в Министерство сельского хозяйства Дагестана.

В письмах мужу Нина просила: не приезжай, здесь дикий край, тигры ходят, не знаю, как я выживу, а Миша скучал, работа в Дагестане казалась ему неинтересной. А вот Дальний Восток все больше манил. Решил ехать к жене. И тут получил радостную весть — нашелся после войны отец. Поехал к нему в Свердловский район. Отец стал уговаривать остаться, пойдешь, говорит, работать на конный завод. Но, узнав, что сын женился и собирается ехать на Дальний Восток, махнул рукой: «Ну ты, Мишка, и бродяга, всю жизнь странствуешь. Что с тобой делать?»

Дорога в Приморье оказалась долгой и трудной. Ехал 15 суток в телячем вагоне без окон и дверей. В Черниговке Михаила Лавренова сразу назначили главным ветеринарным врачом района. В то время в районе было 13 колхозов, а вот машин не было. Михаил Яковлевич вспоминает, что в его распоряжении были только жеребец и сумка с медикаментами. Так и мотался в седле целый день из одного колхоза в другой. В 1955 г. родился сын. Жена, бывшая до этого главным агрономом района, перешла работать в школу биологом, чтобы больше времени проводить с ребенком.

В 1957 г. М.Я. Лавренова направляют работать одним из секретарей Черниговского райкома партии. Далее начинается стремительный взлет его ка-

рьеры по партийной линии: его избирают вторым секретарем райкома партии, далее: председатель Черниговского райисполкома, начальник сельскохозяйственного совхозно-колхозного управления Ханкайского района, в который входили Ханкайский, Хорольский, Пограничный и Октябрьский районы, начальник управления сельского хозяйства Пограничного и Октябрьского районов. В 1969 г. Лавренов был назначен начальником сельскохозяйственного отдела Приморского крайкома партии. С каждой новой должностью все сложнее становились задачи, которые приходилось решать, соответственно, и спрос больше. И всегда Михаил Лавренов справлялся с порученным делом, выводил коллектив в передовые. В 1973 г. Лавренов окончил высшую партийную школу при ЦК КПСС по специальности «экономика народного хозяйства». А через год М.Я. Лавренову доверили организовать краевое сельскохозяйственное управление.

Во Владивостоке, в крайисполкоме, в подчинении Михаила Яковлевича было 12 заместителей. Объем работы колоссальный: он руководил созданием в крае птицефабрик, свинокомплексов, тепличных хозяйств и рисовых совхозов. Личный вклад Лавренова в развитие сельского хозяйства в Приморье трудно переоценить. Как и прежде, пропадал на работе с утра до ночи, ездил по полям и фермам, теперь уже на «Волге». За время работы пришлось сменил 5 машин, все они быстро приходили в негодность. Напряженный график работы сказался и на здоровье М.Я. Лавренова. Он перенес инфаркт, впоследствии инсульт. Пролежав 5 месяцев в больнице, решил уехать к родным на запад. О своем решении сообщил руководству. В ответ предложили должность заместителя председателя только что образованного комитета народного контроля. Михаил Яковлевич не смог отказаться — надо, так надо.

В Комитете народного контроля он проработал до его ликвидации в 1989 г. К тому времени Михаилу Яковлевичу исполнилось 60 лет. Занимался реорганизационными мероприятиями — подыскивал работу сотрудникам, освобождал помещения и т. д., подумывал о будущем. Об отдыхе не могло быть и речи, он привык быть в гуще событий, среди людей. Но теперь мечтал найти работу поспокойнее.

И тут его вызывают в крайисполком. Говорят: приехали из Москвы, хотят организовать Дальневосточное таможенное управление, подыскивают себе кабинеты, помощи. На следующий день встретился с Олегом Николаевичем Свиридовым, первым начальником ДВТУ. Лавренов повел его по своим кабинетам, расположенным на 1-й Морской, 2. Помещения Свиридову понравились, кабинеты большие, светлые. В беседе с ним Михаил Яковлевич упомянул о четырех еще не устроенных сотрудниках из народного контроля. Это были Алла Чернуха, Татьяна Каунова, Вера Борзистая и Виктор Фефелов. Руководитель ДВТУ согласился принять их на работу (Чернуха, Каунова и Фефелов верой и правдой проработали в системе таможенных органов до самого выхода на пенсию, Борзистая трудится в ДВТУ и поныне). Кроме

того, Свиридов сделал предложение и самому Михаилу Яковлевичу перейти в ДВТУ.

М.Я. Лавренов занялся формированием Дальневосточного таможенного управления. Подыскивал опытные, проверенные кадры. Управление началось с 16 человек, а через год в ДВТУ было уже 46 сотрудников, далее их количество выросло до 766 человек. Зона ответственности Управления включала весь Дальний Восток, Читинскую область, Красноярский край (для сравнения: сегодня в ДВТУ работают более 6 тысяч человек). Как признается М.Я. Лавренов, его жизненный опыт, а также опыт работы с людьми в разных сферах народного хозяйства давали ему возможность ориентироваться в людях, быстро распознавать их способности и человеческие качества. В первую очередь он обращал внимание на их знания, образование и опыт. Большим подспорьем был кадровый резерв, который тщательно формировался и с которым впоследствии активно работал: встречался с людьми, беседовал, направлял на курсы. Словом, вел большую работу по подготовке будущих таможенников. Михаил Лавренов искренне гордится кадрами, которые ему удалось привлечь в ДВТУ. Большая часть их – из партийных органов. Некоторые работают и поныне, это Борис Филичев, Александр Павленко, Наталья Гринько. Удалось уговорить перейти с партийной работы на таможенную службу Виктора Горчакова, который возглавил Владивостокский филиал Российской таможенной академии, и Виктора Вугляра, начальника ДВТУ с 2000 по 2004 г. Опытные кадры, достойные люди.

Сегодня у Михаила Яковлевича позади 17 лет работы в таможенных органах, а общий трудовой стаж составляет 56 лет. В Дальневосточном таможенном управлении он прошел путь от инспектора до заместителя начальника отдела кадров. Несмотря на солидный возраст, М.Я. Лавренов и сегодня продолжает трудиться в кадровой службе – документоведом в организационно-штатном отделении.

Михаил Яковлевич является бессменным лидером профсоюзной организации ДВТУ. «Раньше, конечно, был размах! – вспоминает он. – Арендовали землю, садили огороды, обеспечивали людей путевками в санатории, проводили вечера и смотрели самодеятельности».

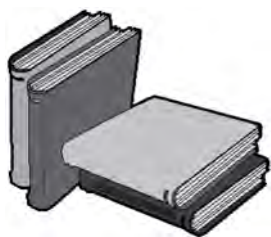
Есть о чем рассказать и сегодня, но масштабы уже не те. Организовано обеденное питание должностных лиц (пока не заработала новая столовая), налажен подвоз основных продуктов. За счет средств профсоюза выделяются средства на рождение ребенка, свадьбу, юбилеи. Оказывается материальная помощь в тяжелых жизненных ситуациях. К праздникам приобретаются подарки членам профсоюзной организации, регулярно организуются выезды в Китай. Словом, забот у профсоюзного лидера хватает. Он признается, что за все годы его работы в ДВТУ не было ни одного мероприятия, в котором он не участвовал бы в качестве организатора.

Однако Михаил Яковлевич с грустью отмечает, что энтузиазма у людей поубавилось, их стало трудно организовывать. В Управлении много молодых кадров, а вот молодежный фон не создается. Молодежь разбита по группам, живёт своими интересами. Возможно, тут недорабатывают руководители структурных подразделений, которые не могут сплотить коллектив. Есть надежда, что с переездом в одно здание люди повернутся друг к другу, будут активнее участвовать в общественной жизни. Что касается мероприятий, на которые непросто собрать большой коллектив, есть задумки проводить их по службам, учитывая, например, профессиональные праздники – День юриста, День экономиста, День строителя.

Михаил Яковлевич и сегодня полон сил и творческих планов. В его рабочем кабинете постоянно звонит телефон, приходят люди, он и сам не сидит на месте, предпочитая решать вопросы напрямую. Его легко узнать по стремительной походке и решительному голосу. Кроме таланта организатора он обладает удивительным даром – лёгок в общении и не равнодушен к судьбе каждого. Поэтому ему доверяют люди, к его мнению прислушиваются. Михаилу Яковлевичу часто звонят его бывшие коллеги, поздравляют с праздниками, спрашивают о здоровье, благодарят за участие в их судьбе. Он помнит всех, помнит имена и отчества даже тех, с кем работал 40–50 лет назад.

На мой вопрос, что держит его на работе, ответил просто: «Люди. Общение с ними дает мне силы, жизненную энергию, позитивный настрой. Мы с женой – она, кстати, до сих пор преподает в школе – решили оставаться в общественном потоке, пока хватит сил. На следующий год нам будет по 80, там посмотрим. А пока будем работать!»

Инна Бобрикова



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Малышенко, Ю.В. Инспекционно-досмотровые комплексы. Особенности конструкции и работы ИДК HCV-Mobile : учеб. пособие / Ю.В. Малышенко ; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. – Владивосток : ВФ РТА, 2008. – 226 с.

Учебное пособие предназначено для студентов (слушателей) факультетов, институтов повышения квалификации Российской таможенной академии. В пособии рассматриваются назначение, особенности конструкции, физические и организационно-методические принципы работы, а также основы безопасности при использовании инспекционно-досмотрового комплекса HCV-Mobile.

В.В. ШЕВЧЕНКО

Становление таможенных учреждений на территории ЕАО

После подписания Айгуньского (1858 г.), Тяньцзиньского (1858 г.) и Пекинского (1860 г.) договоров произошло официальное присоединение Приамурья к Российской империи, и на его землях стали создаваться все атрибуты государственной власти. Однако лишь в конце века, 4 июня 1899 г., высочайше утвержденным мнением Государственного совета во Владивостоке и Николаевске-на-Амуре учреждались первые сотрудники таможенного ведомства на далекой окраине – четыре должности таможенных чиновников с предоставлением положенных служебных прав и преимуществ. С этой даты ведет отсчёт история таможенных органов на Дальнем Востоке.

В 1902 г. началось формирование упорядоченной системы управления таможенной службой, и территория Дальнего Востока была разделена на три таможенных района: Забайкальский с центром в Чите, Приморский с центром в Хабаровске и Заамурский с центром во Владивостоке. Следующим этапом стало преобразование 20 мая 1909 г. таможенных районов в Приамурский таможенный округ. К этому времени на территории современной Еврейской автономной области существовали Екатерино-Никольская таможенная застава, Раддевский и Михайло-Семёновский таможенные посты. Уже к 1913 г. на территории в наиболее важных пунктах ввоза товаров из Китая действовали: Пашковская таможенная застава, располагавшаяся в станице Пашково, в оперативном подчинении которой находился Раддевский таможенный пост в станице Радде; Екатерино-Никольская таможенная застава в станице Екатерино-Никольской и Союзный таможенный пост в хуторе Союзном*; Михайло-Семёновский таможенный пост в станице Михайло-Семёновской**; Забеловский таможенный пост в хуторе Забеловский.

* В настоящее время этого поселения не существует.

** Ныне с. Ленинское.

Все эти таможенные учреждения входили в состав образованного в 1912 г. Хабаровского таможенного участка и подчинялись его инспектору. Во главе каждой таможенной заставы находился управляющий, таможенные посты подчинялись надзирателям. По архивным документам, находящимся в Государственном архиве Еврейской автономной области (ГА ЕАО) удалось установить число таможенных досмотрщиков в каждом из этих учреждений. Так, согласно выписке из утвержденного министром финансов 28 декабря 1912 г. штатного расписания, в Пашковской и Екатерино-Никольской заставах утверждалось по 14 штатных единиц досмотрщиков с годовым содержанием в 6594 рублей; в Забеловском таможенном посту – 12 человек с годовым содержанием 5694 рублей; в Михайло-Семёновском посту – 8 ставок досмотрщиков и отпущено 3720 рублей; Раддевском и Союзном постах – по 6 досмотрщиков с денежным содержанием 2874 рублей. Досмотрщик без добавок за выслугу лет и квартирных по низшей ставке получал в год 396 рублей (пуд пшеницы в то время стоил один рубль), а на содержание казенной лошади выделялось 200 рублей (при обычном режиме работы ей полагалось в день 10 фунтов овса и 15 фунтов сена, а при усиленном – 15 фунтов овса и до 20 фунтов сена).

Ввиду сложных условий службы (постоянное нахождение в многодневных разъездах по бездорожью в слякоть и жару, ночевки зимой в 30–40-градусные морозы около костров) к претендентам на службу предъявлялись строгие требования. В «Положении о таможенных досмотрщиках», утвержденном министром финансов 7 декабря 1912 г., говорилось: в таможенные досмотрщики принимаются лица всякого звания, но предпочтительно из запасных воинских чинов, безупречного поведения, грамотные, вполне здоровые и пригодные к таможенной службе, в возрасте не моложе 21 года и не старше 30 лет (подпрапорщики, подхорунжие, кондукторы флота, а также флотские нижние чины сверхсрочной службы принимались на особых основаниях). Досмотрщики, призванные на военную службу по случаю мобилизации, могут вновь приниматься на вакансии досмотрщиков в возрасте свыше 30 лет, но не позднее одного года по увольнению их с воинской службы¹.

Почти все таможенные учреждения создавались в населенных пунктах вдоль рек Амур и Уссури в пределах установленной русско-китайскими правилами для сухопутной торговли 50-вёрстной полосы беспошлинной торговли, отмененной русским правительством в одностороннем порядке с 1 января 1913 г. Однако по действующим на то время правилам жителям пограничных населенных пунктов не воспрещалось перевозить по этим рекам с китайского берега на русский предметы сельского хозяйства и охоты. У многих казаков на сопредельном берегу располагались основные сенокосные угодья. Так, в ведомости Союзного таможенного поста о беспошлинном ввозе приграничными жителями в 1913 г. значатся: 474 пуда пшеницы, 46 пудов ячменя, 22 пуда кирпичного чая, 6 пудов копченой кеты и почти 4 пуда соевого масла, а также 1750 пудов сена.

¹ Государственный архив Еврейской автономной области (ГА ЕАО). Ф. Р-41. Оп. 1. Д. 1. Л. 4–7.

Правила пересечения границы в начале XX в. были облегчёнными. Лишь для длительного пребывания на сопредельной территории требовался заграничный паспорт; местным жителям при выезде за границу на срок до трёх суток выдавался пограничными полицейскими властями только пропуск. Подданные Китая при переходе на российскую территорию на такой же срок платили сбор в размере 75 копеек.

Прибывающие для работы на прииски и угольные шахты были обязаны сразу явиться в управление пограничного комиссара Амурской области. При оформлении им выдавались русский билет, за который было необходимо уплатить сбор в размере 5 рублей 15 копеек и личная наёмная книжка с фотографиями (двойной снимок) стоимостью 2 рубля 75 копеек. Взимался также больничный сбор – 2 рубля, после чего человек считался застрахованным и в случае болезни он мог обращаться в российские медицинские учреждения. По возвращении в Китай эти документы изымались в пунктах пропуска, на руках выезжающего оставался только национальный паспорт².

Обстановка в пограничной полосе была сложной: большие расстояния между населёнными пунктами, никаких инженерно-технических сооружений и пограничных застав. Охрана границы осуществлялась разъездами по два-три человека, которые, конечно, не могли уследить за всем берегом. Пользуясь этим, подданные Китая вели хищническую добычу золота на нашей территории, истребляли соболей и кабаргу, спиртоносы пробирались по глухой тайге на золотые прииски, где меняли свой «ханшин» на добытые каторжным трудом самородки и золотой песок. В доказательство приведём выписку из рапорта управляющего Союзным таможенным постом инспектору Хабаровского таможенного участка от 26 мая 1914 г., в которой говорилось, что от «местечка» Поликарповка, стоящего в 18 верстах от посёлка Союзовского вверх по Амуру, на расстоянии 40–45 вёрст до «местечка» Помпеевка по всему русскому берегу в р. Амур впадает масса ключей, в которых китайцы хищническим способом добывают золото. На этом расстоянии русских жителей совсем нет, если не считать сторожей, зажигающих бакены. Пользуясь отсутствием не только какой бы то ни было администрации, но и русских жителей, китайцы беспрепятственно переходят на русский берег и начинают добычу золота, все необходимые для себя товары завозят с китайской стороны на лодках контрабандным путём, обнаружить их в тайге потом не представляется возможным. Союзный пост имеет честь покорнейше просить указания Вашего Превосходительства, можно ли руководствоваться циркуляром от 11 июня 1913 г. за № 3936, что по установлении Государственной границы по фарватеру реки Амур, и задерживать у левого, русского берега лодки, идущие с китайским товаром, без доказательства легальности их происхождения»³.

² ГА ЕАО. Д. 3. Л. 8–11.

³ Там же. Л. 63–64.

Активно занимались криминальной деятельностью и горцы (выходцы с Кавказа). В предписании административного отдела Войскового правления Амурского казачьего войска за № 1689 станичным и хуторским атаманам наказывалось проверить наличие видов на жительство у прибывавших с Кавказа. Это в основном лезгины и осетины, которые имеют при себе нарезное оружие – винтовки и маузеры, несмотря на то что разрешений на ношение оружия не имеют⁴.

Не были законопослушными и некоторые казаки, обязанные быть опорой власти. Так, 22 ноября 1914 г. в станице Екатерино-Никольской один из казаков убил из винтовки двух таможенных досмотрщиков, которые хотели проверить содержимое груза на его санях. В другом случае при попытке проверить копну привезённого с китайского берега сена казак вырвал железный щуп у одного из таможенных досмотрщиков и набросился на него с молотком.

С началом Первой мировой войны и введением в России сухого закона участились случаи контрабандного ввоза спирта и водки, при этом контрабандисты шли на невероятные хитрости. Так, при таможенном досмотре пассажиров, следовавших товарно-пассажирским поездом № 22, чины таможни при личном досмотре обнаружили у одного из пассажиров полведра спирта маньчжурского производства, который был скрыт внутри жилета, специально для этой цели сшитого из плотно прорезиненного материала. Причём «влитый в него через устроенное, вместо кармана, с левой стороны отверстие, закрываемое обыкновенной пробкой, спирт обнаружить простым, без ощупывания, наружным осмотром не представлялось возможным, так как находящийся внутри жилета спирт равномерно расходится по всему жилету, вплоть до самого верха»⁵.

В годы войны многократно увеличился и контрабандный вывоз золота в Китай. В циркулярном предписании Департамента таможенных сборов отмечалось, что, по имеющимся данным, из Благовещенска в Харбин по Китайско-Восточной железнодорожной дороге и из Владивостока пароходами в г. Тяньзинь и оттуда до Шанхая идёт систематическая отправка золота в Китай, в основном гражданами этого государства. В адрес китайских фирм и частных лиц китайского происхождения высылаются денежные переводы от 2500 до 65 000 рублей, ценными письмами пересылаются кредитные билеты на крупные суммы. В реестре об отправке шлихового золота за период с 20 июля 1914 г. по апрель 1915 г. зарегистрировано 43 отправки, из них только 5 отправок сделано гражданами Российской империи, в основном в адрес Торгового дома «Чурин и К^о» в Москве⁶.

В связи с тем что значительная часть трудоспособного мужского населения была призвана в действующую армию, стали меняться правила пересе-

⁴ ГА ЕАО. Д. 6. Л. 15.

⁵ Там же. Д. 7. Л. 28.

⁶ Там же. Л. 24–27.

чения границы для граждан Китая и Кореи, направляющихся для работы на объектах промышленности. Циркуляром Департамента полиции от 31 августа 1915 г. разрешалось пропускать китайцев и корейцев, приглашённых для работы на металлургических предприятиях и угольных шахтах при наличии национальных паспортов с визами наших консульств, без оформления обязательных русских билетов и выполнения других формальностей⁷.

Февральскую буржуазную революцию личный состав таможенных учреждений принял с воодушевлением. Получив из всех таможен, застав и постов телеграммы о поддержке Временного правительства, хабаровский таможенный инспектор Н.Н. Котлов 7 марта 1917 г. заявил о солидарности с новой властью и о полной готовности все силы использовать во благо Родины⁸. Но всеобщий порядок был уже нарушен. Некоторые комитеты общественной безопасности возбудили ходатайства об отмене импортных пошлин, другие местные общественные организации, созданные в дни революции, требовали отменить таможенную границу вообще. Шедшие из центра телеграммы предупреждали о необходимости исполнять таможенное законодательство, о недопустимости падения таможенных сборов и нанесения тем самым многомиллионного ущерба государству.

Начавшийся в условиях революции процесс демократизации отразился на деятельности таможенных учреждений. По инициативе хабаровского таможенного инспектора прошли выборы коллегиальных органов управления, в которых приняли участие все таможенные служащие и чиновники. Ограничения коснулись только мотористов таможенных судов, которые не могли избираться из-за особых условий их работы.

Воодушевлённые революцией представители почти всех профессий в столице и на местах стали создавать свои союзы. Было принято решение организовать и Всероссийский союз таможенных служащих. В низовые учреждения были разосланы образцы заявлений для желающих пополнить число его членов. Правление Таможенного союза было создано и в Хабаровске, председателем его избран контролёр Хабаровской таможни Мокеев, товарищем председателя – помощник пакгаузного и корабельного смотрителя Пашуков, секретарями – канцелярский чиновник Куликовский и досмотрщик Фильшин. В члены правления вошли помощник управляющего Петропавловской заставой Тарашкевич, досмотрщики – Горинов, Папач, Миронов, Калужин, помощник пакгаузного и корабельного смотрителя Грищук.

Сложность в обеспечении продуктами питания и повышение цен потребовали принятия решения об увеличении окладов таможенным служащим: для имеющих казённые квартиры на 160 рублей, для не имеющих – на 240 рублей. К примеру, все досмотрщики Союзного таможенного поста проживали

⁷ ГА ЕАО. Л. 23.

⁸ Там же. Д. 12. Л. 34.

в казённых квартирах, такие помещения имелись и на Екатерино-Никольской и Михайло-Семёновской заставах.

Летом 1917 г. начались первые реорганизации в таможенном ведомстве. 26 июля 1917 г. на заседании Приморского областного исполнительного комитета с участием комиссара Временного правительства по делам Дальнего Востока А.Н. Русанова было принято решение об объединении корчемной и части таможенной стражи в один институт – в гражданскую пограничную стражу, подчиненную Департаменту таможенных сборов Министерства финансов, а на местах – Амурскому и Приморскому областным правлениям. Такой проект находился в стадии рассмотрения и, если бы он вошёл в жизнь, таможенные учреждения занимались бы только пропуском товаров и конфискационным делопроизводством⁹.

18–22 августа 1917 г. в Благовещенске прошёл общий таможенный съезд Амурской области, на котором было избрано 33 делегата на Первый всероссийский съезд таможенных служащих. На состоявшемся в Петрограде съезде был образован ЦК профсоюза таможенных служащих, взявший на себя руководство Департаментом таможенных сборов. Этот профсоюз оказался единственным среди профсоюзов служащих финансовых учреждений, который был лоялен к советской власти.

Однако если февральскую буржуазно-демократическую революцию приняли все служащие Департамента таможенных сборов, то после октябрьских событий в среде таможенных служащих начались разброд и шатания. С 28 декабря 1917 г. в центральном аппарате и ряде таможен западного региона начались частичные забастовки.

К марту 1918 г. на дальневосточной границе сложилась тяжелейшая обстановка: целый ряд постов по постановлениям местных комитетов солдатских, рабочих и крестьянских депутатов был закрыт. Их имущество, а также задержанные контрабандные товары, оказались разграбленными и были розданы местным жителям. Таможенные учреждения Амурской области, которая сегодня входит в состав ЕАО, разграблены не были, но после разоружения застав и постов казаками (служащие Союзного таможенного поста, например, были разоружены 26 августа 1918 г.) местные жители и китайцы перестали платить пошлины и свободно пересекали границу без предъявления товаров к осмотру. Деньги на содержание сотрудников таможен поступали нерегулярно, поэтому отдельные служащие отказывались выполнять работу по уходу за казёнными лошадьми, нести сторожевую службу ночью.

Прошли первые месяцы неразберихи, центральная власть стала укрепляться. Подтверждением этому служит выпуск первого номера «Таможенного вестника», в котором было опубликовано положение о комиссии по делам личного состава. Членам Всероссийского союза таможенных служащих предлагалось заполнить особые регистрационные карточки – для рассмотрения

⁹ ГА ЕАО. Л. 85.

вопросов о назначениях и перемещениях по службе. С 7 марта 1918 г. было принято решение о повышении окладов не только таможенным служащим, но и курьерам, дворникам, сторожам, швейцарам и женщинам для досмотра пассажиров¹⁰.

Весной 1918 г. в таможенные учреждения стали возвращаться призванные в армию служащие. Поэтому было принято решение уволить всех временно принятых не позднее 15 апреля 1918 г. без подачи ими прошений об увольнении. В первую очередь увольнялись те, кто имел ранения или контузии, полученные во время службы в действующей армии. Казаков принимали на службу только по поручительству казачьих обществ.

В связи с повышением должностных окладов в зависимости от сложности условий несения службы и климатических условий территория страны была разбита на районы. Дальний Восток входил в третий по сложности район, соответственно к повышенному окладу добавлялся ещё и районный коэффициент – 30 %. В итоге управляющий заставой должен был получать 4830 рублей, досмотрщик по низшему разряду с надбавкой – 3600 рублей. Но уже в апреле 1918 г. поступило распоряжение о приостановке выплаты повышенных окладов.

Понимая необходимость наведения порядка в процессе ввоза и вывоза товаров Совет народных комиссаров декретом от 29 декабря 1917 г. вывоз и ввоз всех товаров допускал по разрешениям Отдела внешней торговли Комиссариата торговли и промышленности. Перемещение товаров без разрешения признавалось контрабандой, за исключением перемещения товаров, предназначенных для собственных нужд жителями приграничных населённых пунктов. Все товары, задержанные по делам о контрабанде, следовало передавать в Революционные трибуналы по протоколам, с указанием полной их стоимости и необходимых сумм таможенных сборов.

К более взвешенной политике в области регулирования ввоза и вывоза товаров переходят и местные власти. Если V объединительный съезд крестьян и казаков Амурской области вынес резолюцию об упразднении таможенных постов и закрытии Благовещенской таможни, то уже на VI чрезвычайном съезде было принято решение о немедленном принятии мер по восстановлению нормальной деятельности таможенных учреждений и возвращению разграбленного имущества¹¹. В июле 1918 г. распоряжением Дальсовнаркома был определён порядок перемещения через границу товаров и лиц. Районным, волостным, сельским советам настоятельно рекомендовалось прекратить вмешательство в деятельность таможенных органов и принять все меры к восстановлению их нормальной работы.

С приходом к власти Временного сибирского правительства адмирала Колчака в его Министерстве финансов был создан таможенный отдел, ко-

¹⁰ ГА ЕАО. Д. 14. Л. 122.

¹¹ Там же. Д. 14. Л. 50.

торый начал рассылку своих циркуляров с предписаниями увеличить активность по взиманию всех таможенных сборов. Ввиду отсутствия бланков гербовых сборов было предложено наклеивать вместо бандеролей (так назывались тогда гербовые акцизные марки) полоски белой бумаги, с погашением этих полосок штемпелем для клеймения товаров, но взыскивать все сборы по установленным нормам, а с 1 января 1919 г. увеличить их в два раза.

В связи с тяжёлым положением на рынке была введена монополия на табак и сахар. А чтобы удержать цены на сахар на высоком уровне, увеличивались пошлины на варенье, пастилу, желе и другие продукты, включающие сахар. С учётом важности таможенного ведомства как источника поступления денежных средств на базе таможенного отдела был создан Департамент таможенных сборов, наделённый широкими полномочиями. Однако восстановить объёмы таможенных сборов, как и деятельность таможенных учреждений, в полной мере не удалось. Пошлину платили в основном транзитные пассажиры, местное же население пересекало границу без документов и без уплаты сборов. Так, в ответе на циркуляр хабаровского таможенного инспектора от 24 апреля 1919 г. управляющий Союзным таможенным постом писал о враждебных настроениях населения, направленных против восстановления деятельности поста ввиду отсутствия товаров на рынке. Только доведение численности сотрудников до 20 вооружённых человек могло, по его мнению, возобновить работу поста. В это время в распоряжении таможенных служащих Союзного поста находилось шесть трёхлинейных винтовок без патронов и четыре мексиканские винтовки с боекомплект по сто патронов на каждую. Ситуация была поистине трагичной, дело нередко доходило и до кровавых стычек с контрабандистами. В ночь с 6 на 7 февраля 1919 г. на р. Амур, в 25 верстах от Хабаровска, были убиты четыре досмотрщика Забеловского поста – Феодосий Потапов, Иван Шубин, Николай Силантьев и Матвей Гушин. Оружие и казённое обмундирование были похищены, а лошадей застрелили. Управляющий Забеловским таможенным постом Пазюрич обратился к личному составу всех таможенных учреждений с просьбой прислать денежные средства семьям, оставшимся без кормильцев.

В условиях фактической прозрачности границы нередкими были случаи, когда военнослужащие китайской армии за плату сопровождали контрабандистов до нашего берега. На одном из постов был задержан офицер китайской армии, который пересёк границу вместе с двумя контрабандистами и пытался ударить шашкой одного из досмотрщиков, но был обезоружен и препровождён на пост. Ему на помощь кинулись восемь солдат китайской армии, но были задержаны на «рогатке» двумя досмотрщиками, которые без применения оружия сумели их утихомирить. Протокол об этом инциденте был передан начальнику уезда Синьдун.

Экономическое положение страны за шесть лет войны и революции стало катастрофическим. В краю, богатом лесом, был запрещён вывоз даже дров – за

это нарушение предусматривалось наказание в виде тюремного заключения на срок до трёх месяцев или штраф до 3000 рублей. Росли цены: если в августе 1919 г. пуд сахара-песка стоил 200 рублей, а рафинада – 240, то уже к декабрю цены достигли 600 и 720 рублей соответственно¹².

В целях пополнения доходов новая власть в лице Президиума областного исполнительного комитета утвердила постановление Общего присутствия таможи об обложении дополнительным налогом предметов роскоши в связи с разрешением ввоза всех товаров впредь до указаний центра. Теперь пошлина с фунта шёлковых кружев составляла 500 рублей, а с одной дамской шляпки с отделкой – до 1000 рублей. Ужесточалась ответственность за нарушение правил перехода границы – штраф достигал от 500 до 1500 рублей.

22 апреля 1920 г. областной исполком принял решение об усилении охраны границы и создании для этой цели батальона пограничной стражи. На таможенные посты возлагались только досмотр товаров и взимание сборов. Коллектив постов предполагалось сократить до 5 человек и одной лошади. Всем станичным, хуторским и сельским советам предлагалось не вмешиваться в деятельность таможенных учреждений, а оказывать содействие в борьбе с контрабандой и возвращении изъятого имущества.

Батальон пограничной стражи, набранный из обычных бойцов, оказался не готов к трудной и бескомпромиссной работе и 4 октября приказом Амурского областного народно-революционного комитета был расформирован. Среди причин этого решения назывались потеря боеспособности и моральное разложение личного состава, который не устоял перед соблазном обогащения. Потоком шли жалобы, что вещи, не подлежащие конфискации, изымаются часто без составления протокола и обращаются на собственные нужды подразделений пограничной стражи; командный состав, мало сведущий в работе таможенных служб, вмешивается в их деятельность, чем создаёт фактически двоевластие на границе. Пограничной страже предписывалось вернуть оружие, имущество, конский состав и суда, отобранные у таможенных учреждений. Таможенный инспектор был обязан разобрать и немедленно представить в Народно-революционный комитет положение и штаты вновь создаваемых постов и застав в тех местах, где их не было, но которые необходимо было открыть в интересах охраны экономического благосостояния республики.

Учитывая тяжёлое экономическое положение, правительство ДВР дало разрешение на вывоз в Китай пушнины и продуктов охотничьего промысла с уплатой 10 %-ной пошлины. Постановлением министра финансов ДВР от 23 ноября 1921 г. цена шкурки соболя экстра-класса приравнивалась к стоимости шкуры тигра – 300 рублей, шкурка 1-го сорта чернубурой лисы стоила 250 рублей, стоимость шкурки выдры равнялась медвежьей. Заметим, что 1000 рублей кредитных билетов ДВР оценивалась в одну копейку золотом¹³.

¹² ГА ЕАО. Д. 14. Л. 120.

¹³ Там же. Д. 27. Л. 4–7.

В целях пополнения бюджета было даже разрешено выращивать опийный мак и производить опий-сырец. Такое право получали частные лица, заключившие с областным аптекоуправлением договор и уплатившие большой сбор. Постановлением от 23 апреля 1922 г. было определено, что провоз опия должен быть свободным и никто не имеет права изымать его при производстве, хранении и перевозке. Однако вывоз опия в Китай был по-прежнему запрещён.

Правительство ДВР приняло меры к усилению охраны границы. 31 мая 1922 г. был принят закон «Об усилении охраны границы ДВР в экономическом отношении». Одновременно принимались меры к упорядочению работы таможенных учреждений, которые на территории нынешней ЕАО входили в состав Благовещенского таможенного участка, разделённого в соответствии с общегосударственным делением на следующие районы: 1) восьмой район – Иннокентьевская и Пашковская заставы, Никольский, Скобельницкий, Михайловский и Раддевский посты; 2) девятый район – Екатерино-Никольская застава и Союзный таможенный пост; 3) десятый район – Михайло-Семёновская застава и Венцелевский пост.

Несмотря на трудности с финансированием, самоуправство и некомпетентность местных властей и командиров воинских частей, размещённых в пограничной полосе, таможенные служащие продолжали пресекать незаконное перемещение товаров через границу. Так, только один Союзный таможенный пост за год составил восемь протоколов по контрабанде опия и конфисковал 8 фунтов и 40 золотников опия (около 3,6 кг).

Для полного представления потребности обеспечении в таможенных учреждениях инвентарём и имуществом Совет министров ДВР в августе 1922 г. обязал все министерства провести инвентаризацию имущества с составлением подробных описей при участии комиссий Народного контроля (а там, где их не было, срочно создать). Таможенные учреждения высылали свои ведомости в Читу с донесением в Инспекторство¹⁴. На учёт был взят каждый фунт овса и каждый патрон, за их бесцельное расходование предлагалось налагать взыскания вплоть до предания суду, как за растрату народного достояния. Сегодня такие нормы расхода могут показаться смешными, но на канцелярские нужды начальникам таможенных районов полагалось: 200 листов бумаги и три штуки перьев на месяц, один карандаш на два месяца, один флакон чёрных чернил на четыре месяца, флакон красных чернил и одна катушка ниток на полгода¹⁵.

После воссоединения ДВР с РСФСР охрана государственной границы в политическом, экономическом и военном отношении была возложена на органы ГПУ¹⁶. В связи с привлечением к таможенному досмотру сотрудников пограничной стражи и необходимостью обучения вновь принятых таможенных досмотрщиков была разработана специальная программа, включающая

¹⁴ ГА ЕАО. Д. 6. Л. 1.

¹⁵ Там же. Л. 6; там же. Ф. Р-14. Оп. 1. Д. 40. Л. 12.

¹⁶ Там же. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 6. Л. 126–127.

правила ввоза-вывоза и транзита товаров, порядок перемещения пассажиров, взимания таможенных пошлин и сборов, а также весь комплекс мер по борьбе с таможенными правонарушениями, права и обязанности сотрудников¹⁷.

Одновременно началась реорганизация таможенных учреждений. Постановлением Дальревкома от 10 февраля 1923 г. были введены новые штаты таможенных учреждений Благовещенского таможенного участка. Кроме Благовещенской и Хабаровской таможен 1-го класса в состав участка входили преобразованные из таможенных застав таможни 3-го класса: Пашковская (7 чел.), Екатерино-Никольская (10 чел.), Михайло-Семёновская (9 чел.), а также посты: Радевский (5 чел.), Благословенский (4 чел.), Забеловский (6 чел.). Посты могли заниматься пропуском пассажиров, их багажа и «жизненных» товаров. Часть таможенных постов закрывалась¹⁸. В процессе реорганизации таможенных структур почти полностью изменился состав служащих таможенных органов.

Постановлением Дальбюро ЦК РКП(б) от 16 февраля 1923 г. в таможенных учреждениях вводился институт комиссаров¹⁹. В связи с политикой замещения руководящих должностей членами Коммунистической партии по распоряжению начальника Дальневосточного таможенного округа комиссары заняли должности управляющих таможнями 3-го разряда, а бывшие управляющие выполняли обязанности помощников в качестве специалистов-контролёров²⁰. Приказом ДВТО от 10 ноября 1923 г. бывшие управляющие таможнями М.С. Дворжицкий (Пашковская таможня), Т.Е. Тяптев (Екатерино-Никольская таможня), Н.И. Григорьев (Михайло-Семёновской таможня) назначались контролёрами, а комиссары этих таможен И.Б. Клетченко, М.А. Пшенчиков, П.Г. Приходько занимали должности управляющих.

Анализ личных дел сотрудников Екатерино-Никольской таможни показывает, что из семи человек на 1 января 1924 г. лишь один человек имел стаж службы в таможенных органах более трёх лет. Только у одного из таможенных служащих, старшего стражника В.П. Стафеева, сдавшего экзамены экстерном за пять классов реального училища, был большой опыт работы – от чиновника почтово-телеграфного ведомства до начальника отдела в Московском международном коммерческом банке, работа в таможенном ведомстве. Большая же часть сотрудников закончили двухклассную сельскую школу или имели только домашнее образование.

В марте 1923 г. был ликвидирован Союзный таможенный пост. Служащие – управляющий Боремир Юлианович Космовский; досмотрщики 2-го разряда Павел Иванович Петухов, Илья Семёнович Макеев, Владимир Иосифович Галицкий; досмотрщики 1-го разряда Даниил Сергеевич Гринюк, Александр Алексеевич Прокопович – подлежали увольнению, досмотр-

¹⁷ ГА ЕАО. Л. 21–22.

¹⁸ Там же. Л. 163.

¹⁹ Там же. Ф. Р-30. Оп. 1. Д. 1. Л. 144.

²⁰ Там же. Д. 3. Л. 181.

щик Иван Семёнович Багаев переводился делопроизводителем в Михайло-Семёновскую таможенную, имущество передавалось пограничной заставе.

Затем пришла очередь Благовословенского и Венцелевского постов. Сотрудникам было объявлено, что они на общих основаниях могут вновь устроиться в Михайло-Семёновскую таможенную стражниками Сунгарийской таможенной брандвахты²¹. В штате Михайло-Семёновской таможни, согласно приказу начальника Дальневосточного таможенного округа от 1 июля 1924 г., состояли: управляющий – Павел Гаврилович Приходько; контролёр – Владимир Андреевич Бодиско; делопроизводитель – Иван Семёнович Багаев; помощник смотрителя складов 1-го разряда – Григорий Васильевич Елисеев; помощник смотрителя складов 2-го разряда – Афанасий Иванович Гарковенко; помощник смотрителя складов 3-го разряда – Антон Борисович Баламутов²².

Весь 1924 г. граница между СССР и Китаем по Амуру была закрыта для вывоза и ввоза товаров и пересечения в обоих направлениях. Местное население из-за острой нехватки товаров стало активно заниматься контрабандным промыслом. Каждый месяц сотрудники ОГПУ и пограничной охраны регистрировали от 15 до 23 задержаний. Среди товаров чаще всего фигурировали: хлопчатобумажные ткани – 90 % случаев; чай – 50 %; табак – 45 %; спирт – 60 %; спички – 60 %; нитки швейные на катушках – 20 %. По докладом управляющего Екатерино-Никольской таможни до 70 % населения «было подвержено» контрабанде. В качестве первоочередных мер борьбы с контрабандой предлагалось усилить погранохрану войск ГПУ и наладить снабжение населения товарами первой необходимости отечественного производства²³. На лиц, задержанных при перемещении контрабандных товаров, налагались большие суммы штрафов и пени, но взыскивалось лишь не более 1–1,5 %. Для увеличения поступления денежных средств в бюджет стали проводиться особые мероприятия, так называемые «ударники по взысканию конфискационных недоимок»²⁴. С этой целью весь участок разбивался на районы: 1-й район – Михайло-Семёновская таможня, 2-й – Екатерино-Никольская, 3-й район – Пашковская и Иннокентьевская таможни, и т. д.

Для проведения «ударников» к учреждениям прикомандировывались сотрудники из других таможен и постов. Формировались группы по два человека в каждой, которым вручались списки недоимщиков по населённому пункту (по судебным делам взыскание проводилось сотрудниками милиции). Для более точного и правильного исполнения законов каждой группе выдавались инструкции о порядке взыскания налогов и сборов, копии руководящих документов и циркуляров. Приём платежей осуществлялся по ордерам квитанционных книжек. Группы наделялись большими правами: в случае отсутствия денежных средств у недоимщика все имущество, за ис-

²¹ ГА ЕАО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 2. Л. 47.

²² Там же. Ф. Р-30. Оп. 1. Д. 4. Л. 48.

²³ Там же. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 10. Л. 362.

²⁴ Там же. Д. 12. Л. 64.

ключением предметов, не подлежащих взысканию (необходимые носильные вещи и предметы домашнего обихода; орудия промысла и продукты питания на шесть месяцев на семью; одна лошадь на десять десятин и одна корова на шесть едоков с необходимым запасом кормов, а также семенного зерна) обращалось на возмещение штрафов и пеней. На имущество и помещения составлялся протокол в присутствии органов местной власти и двух понятых, и они либо продавались с аукциона, либо передавались ответственному лицу на хранение²⁵.

Суммы штрафов и пени по контрабандным делам росли, но их собираемость, несмотря на все принимаемые меры, составляла лишь несколько процентов. В последующие годы было принято решение о списании штрафов с неимущих граждан. Например, 10 февраля 1926 г. Михайло-Семёновская таможня, «рассмотрев материалы по конфискационным делам 1924 г., по которым числились недоимки на сумму 3479 рублей 50 копеек контрабандной пени, и принимая во внимание, что имущество недоимщиков обследовано органами Рабоче-крестьянской милиции и сотрудниками таможни и усматривается их несостоятельность... постановило: обратиться к управляющему Благовещенской районной таможни с просьбой о возбуждении ходатайства перед Амурским губернским финансовым отделом о сложении числящихся недоимок со счетов ввиду безнадёжности их поступления»²⁶.

Несмотря на принимаемые меры, обстановка на российско-китайской государственной границе продолжала оставаться сложной и даже ухудшилась. Воспользовавшись тем, что малочисленные заставы пограничных частей ОГПУ не могли тогда оказывать серьёзное противодействие крупным бандам, а местное казачье население было вынуждено сдать оружие, активизировались хунхузы (китайские бандиты). Только в Михайло-Семёновской станице находился отряд конных красноармейцев, в сёлах Степановка, Головино, Надеждинское размещались заставы по три-четыре человека. Этих сил было явно недостаточно. В целях контроля над ввозом домашнего скота и мясопродуктов, защиты от проникновения болезней и эпидемий из Китая были определены пункты, через которые этот ввоз был разрешён. Одним из таких пунктов стала и Михайло-Семёновская таможня, так как в селе имелся ветеринарный пункт, в зону деятельности которой входила территория от Пашково до Нижне-Спаского²⁷.

В 1925 г. началась очередная штатная реорганизация таможенных учреждений. Приказом начальника ДВТО от 1 июня 1925 г. упразднялось управление Благовещенского таможенного участка. Благовещенская таможня преобразовывалась в Благовещенскую районную таможню с подчинением ей таможенных учреждений бывшего Благовещенского таможенного

²⁵ ГА ЕАО. Д. 12. Л. 70.

²⁶ Там же. Ф. Р-30. Оп. 1. Д. 8. Л. 4.

²⁷ Там же. Ф. Р-30. Оп. 1. Д. 9. Л. 89.

участка. Летом 1925 г. Дальневосточный таможенный округ был преобразован в Дальневосточное отделение Главного таможенного управления (ДВО ГТУ). К этому времени на территории области ещё действовали Екатерино-Никольская и Михайло-Семёновская таможни 3-го разряда со штатом пять человек в каждой, а также Усть-Сунгарийская таможенная брандвахта с правами таможни 3-го разряда, с тремя сотрудниками.

В условиях монополии внешней торговли сокращалось количество таможенных учреждений на территории, сегодня входящей в состав Еврейской автономной области. Приказами управляющего Благовещенской районной таможни в ноябре 1926 г. упразднялась Семёновская таможня²⁸, а в декабре 1926 г. Михайло-Семёновская таможня была переведена на уменьшенный штат в три человека²⁹. В мае 1928 г. предписанием Дальневосточного отделения ГТУ была закрыта и она.

За тот, кажется, короткий период времени, всего в четверть века, таможенные учреждения успели поработать по законам Российской империи и Временного правительства, сначала под руководством эмиссаров Керенского, а потом и Временного сибирского правительства, затем буферной Дальневосточной республики и, наконец, в жёстких условиях восстановления разрушенного Гражданской войной и иностранной интервенцией народного хозяйства, когда на учёте был каждый лист бумаги и карандаш. И всегда, при любой власти, таможенники стояли на страже экономических интересов России, пресекая незаконный вывоз золота и валютных ценностей, оружия и наркотических средств, а также незаконную миграцию, с честью выполняя поставленные перед ними задачи.

Таможенные учреждения вновь появились на территории Еврейской автономной области лишь в конце XX в. с открытием Нижнеленинского, а затем Биробиджанского таможенных постов, которые подчинялись тогда Хабаровской таможне.

²⁸ ГА ЕАО. Ф. Р-30. Оп. 1. Д. 15. Л. 6.

²⁹ Там же. Ф. Р-30. Оп. 1. Д. 17. Л. 107.

Региональный семинар по вопросам административных правонарушений в таможенной сфере

Во Владивостокском филиале Российской таможенной академии завершился проводимый Дальневосточной оперативной таможней региональный семинар-совещание руководителей подразделений административных расследований таможен региона. Этот семинар был посвящен проблемам правоприменительной практики, возникающим в ходе производства по делам об административных правонарушениях в таможенной сфере.

В работе семинара-совещания приняли участие представители Главного управления таможенных расследований и дознания (ГУТРД) ФТС России, Дальневосточного таможенного управления и Дальневосточной оперативной таможни, а также начальники отделов административных расследований таможен Дальневосточного региона.

В ходе семинара представители ГУТРД ФТС России рассказали о перспективах развития правоохранительной деятельности таможенных органов России, о готовящихся изменениях нормативно-правовых актов как в сфере таможенного дела, так и в области административного законодательства, о разрабатываемых методических рекомендациях по квалификации в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях России противоправных деяний, о взаимодействии с органами

государственной власти, в том числе Генеральной Прокуратурой, Высшим Арбитражным судом и Верховным судом Российской Федерации.

Кроме того, на практике были рассмотрены и разрешены наиболее актуальные и требующие первоочередного разрешения вопросы, возникающие в правоохранительной деятельности таможни Дальневосточного региона, в том числе проблемы доказывания вины автоперевозчиков и проблемы привлечения декларантов к административной ответственности по ч. 2 ст. 16.2 КоАП России при заявлении ими в ГТД недостоверных сведений о коде товара в соответствии с ТН ВЭД России, когда качественные и количественные характеристики товара указываются верно.

Особое внимание было уделено проблеме доказывания вины физических лиц при перемещении ими через таможенную границу РФ товаров не для личных целей, а также проблемам правоприменительной практики по делам об административных правонарушениях, возбужденным по ст. 14.10 КоАП России (незаконное использование товарных знаков) в отношении физических лиц.

Учитывая, что проведенное мероприятие – не только семинар, но и совещание, Дальневосточная оперативная таможня, как курирующий орган, подвела итоги правоохранительной деятельности таможен региона по привлечению лиц к административной ответственности за истекший период, поставила задачи на последний квартал этого года. Представители ФТС России оценили работу положительно и отметили, что Дальневосточный регион занимает одно из лидирующих мест среди оперативных таможен по данному направлению деятельности.

Станислав Щедрин

Семинар психологов в Сахалинской таможне

С 20 по 25 сентября 2008 г. в Сахалинской таможне прошел семинар таможенных психологов. Специалисты из Северо-Западного, Приволжского, Уральского и Центрального таможенных управлений читали лекции и проводили практические занятия для психологов всех дальневосточных таможен.

Подобного рода масштабные занятия на острове проводились впервые. Хозяевам семинара помимо богатой сахалинской природы было чем удивить гостей. У островных психологов накоплен богатый опыт работы в борьбе с бичом нашего времени – стрессами, которые неизбежно возникают при различных преобразованиях. А их в Сахалинской таможне на протяжении последних десяти лет было немало.

В течение пяти дней под руководством *Лидии Хомутильниковой*, *Майи Федотовой* (Приволжское таможенное управление) и *Ольги Нефедовой* (Центральное таможенное управление) таможенные психологи изучали тонкости развития навыков саморегуляции, проведения психо-коррекционных занятий с должностными лицами. *Михаил Токарев* (Северо-западное таможенное управление) и *Елена Еварестова* (Уральское таможенное управление) поделились практическим опытом освоения стресс-менеджмента и выработки уверенного поведения, позволяющего без ущерба разрешить любую стрессовую ситуацию.

Закончился семинар круглым столом, где были подведены его итоги и намечены темы для новых семинаров.

Юрий Гуришал

Таможенники на Форуме стран АТР

С 25 по 27 сентября 2008 г. во Владивостоке состоялся форум стран Азиатско-Тихоокеанского региона «Правовые и экономические аспекты развития международной торговли», организатором которого выступил Высший Арбитражный Суд Российской Федерации. В работе форума приняли участие представители государственных структур, науки и бизнеса таких стран, как Австралия, Казахстан, Китай, Малайзия, Монголия, Россия, Сингапур, США, Таиланд, Республика Корея и Япония.

В форуме приняли участие и представители таможенной службы – начальник Правового управления Федеральной таможенной службы (ФТС) *Андрей Струков* и начальник Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) *Игорь Власенко*, который выступил с докладом «Деятельность Федеральной таможенной службы России в Дальневосточном федеральном округе», где привел основные показатели работы управления в 2008 г., а также осветил ряд проблемных вопросов, стоящих перед таможенными органами Дальнего Востока, и возможные пути их решения.

При анализе вопроса о контроле, касающемся таможенной стоимости, И.А. Власенко отметил, что при одних и тех же обстоятельствах решения таможен, принимаемые при контроле таможенной стоимости, признаются судами Дальневосточного федерального округа неправомерными, в то время как судебные органы иных округов занимают прямо противоположную позицию. Это позволяет некоторым импортерам заявлять стоимость товаров даже ниже стоимости, которая заявлена их производителями за

рубежом. Тем самым наносится ущерб не только государству, которое недополучает огромные суммы в виде таможенных платежей, но и законопослушным участникам внешнеэкономической деятельности. Такого рода деятельность нарушает принципы добросовестной конкуренции.

Кроме того, проблемной представляется деятельность мелких фирм, созданных на непродолжительный период времени для решения определенных задач (так называемые фирмы-однодневки). Этот фактор пока не позволяет перенести основную тяжесть таможенного контроля на пост-аудит, чтобы ускорить процесс таможенного оформления.

К числу актуальных проблем, связанных с развитием международной торговли, можно также отнести проблему таможенного оформления и таможенного контроля рыбопромысловых судов и продукции морского промысла. С 1 января 2009 г. вступают в силу изменения в законе «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов», которые регламентируют обязательную поставку водных биоресурсов и продуктов их переработки на таможенную территорию России. Однако инфраструктура (причалные стенки, холодильное оборудование, погрузочно-разгрузочная техника и т. д.) большинства дальневосточных рыбных портов не готова к проведению ускоренного таможенного оформления и таможенного контроля продукции морского промысла.

Отдельным пунктом обсуждалась работа по развитию института «сухих портов». В связи с новой Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля ввозимых товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации, проект которой в настоящее время находится на рассмотрении у руководства ФТС России, прогнозируется значительный рост това-

рооборота на Дальнем Востоке, где сосредоточены крупные морские порты. Таким образом, обострится проблема хранения большого количества товаров на ограниченной площади портов во время таможенного оформления. Одним из путей решения этой проблемы может стать создание крупных терминалов (так называемых «сухих портов»), в которые и будет перенесено из морских пунктов пропуска основное таможенное оформление товаров. В этом ракурсе целесообразно привлечение иностранных инвестиций для строительства «сухих портов».

*Отделение по связям
с общественностью ДВТУ*

Вместе против наркотиков

1–3 октября 2008 г. в Республике Корея прошла 18-я конференция, посвященная организации международного сотрудничества в целях противодействия наркопреступности (ADLOMICO), которая проводилась Генеральной прокуратурой Южной Кореи. Ее основная цель заключалась в организации международного сотрудничества стран и организаций по пресечению незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ.

Делегации 27 стран из Европы, Азии, Северной Америки, Океании и трех международных организаций (ООН, Интерпола и Всемирной таможенной организации) приняли участие в этой конференции, и, как отметил генеральный прокурор Республики Корея Им Че Джин, за 18 лет проведения этой конференции в ней приняло участие наибольшее количество стран и благодаря их активному взаимодействию были достигнуты значительные результаты в деле налаживания междуна-

родного сотрудничества в борьбе с наркопреступностью.

С российской стороны на конференции присутствовали сотрудники Федеральной службы по контролю за оборотом наркотиков, Дальневосточной оперативной таможни, ответственной за борьбу с контрабандой наркотиков в АТР, а также советники Посольства России в Сеуле.

Основными вопросами на конференции были возможные направления распространения наркотиков в регионе, контроль за оборотом запрещенных синтетических наркотиков и их прекурсоров, организация международного сотрудничества. В ходе их обсуждения акцентировалось внимание на появлении новых типов наркотиков, в том числе амфетаминовой группы, распространении культивируемых наркотиков (марихуана, опиум, кокаин и др.), искоренении поступления и потребления синтетических наркотиков в регионе, а также на необходимости международного сотрудничества при проведении контролируемых поставок и других мероприятий по борьбе с наркопреступностью. В этой связи Корейская таможенная служба (КТС) напомнила о недавней успешно проведенной совместно с Дальневосточной оперативной таможней контролируемой поставке, когда оперативниками ДВОТ в аэропорту Владивостока были задержаны почти 1000 таблеток экстази, а также их получатель. Руководители отдела по борьбе с контрабандой наркотиков КТС поблагодарили руководство ФТС России за организацию международной операции «контролируемая поставка», подтвердили получение благодарственного письма от ФТС России и высказали пожелание сотрудничать и в дальнейшем и осуществлять информационный обмен о фактах задержаний наркотических средств на российско-корейском направлении на постоянной основе.

Вне конференции сотрудники ДВОТ посетили таможенно аэропорта Инчхон Корейской таможенной службы, полицейское управление г. Пусан, где провели двусторонние рабочие встречи с представителями правоохранительных органов Р. Корея.

Большим успехом конференции ADLOMICO-XVIII является то, что она имела сугубо практическую направленность. В докладах были предложены меры эффективного проведения международных совместных операций, направленных на пресечение деятельности организованной преступности, специализирующейся на незаконном обороте наркотиков, показана методика расследования преступлений, связанных с контрабандой наркотиков, и использования данных лабораторного анализа изъятых наркотических средств. Все эти меры должны улучшить результаты взаимодействия между странами и снизить количество преступлений, связанных с наркотиками.

Станислав Щедрин

Третий Консультативный совет в Камчатской таможне

В третий раз в этом году в Камчатской таможне состоялся Консультативный совет с участниками внешнеэкономической деятельности Камчатского края. Как всегда, на обсуждение были вынесены вопросы дальнейшего взаимодействия таможни и представителей бизнеса нашего региона.

По вопросу «Информирование и консультирование в области таможенного дела» выступила *Ольга Гнедая*, старший государственный инспектор право-

вого отдела, которая подробно осветила порядок предоставления государственной услуги по информированию и консультированию по вопросам таможенного дела. Участникам внешнеэкономической деятельности были разъяснены основания, по которым может быть отказано в предоставлении услуги по консультированию, а также порядок обжалования действий должностных лиц таможни при предоставлении государственной услуги не в полном объеме или несвоевременно.

Очень актуальным для участников внешнеэкономической деятельности, осуществляющих экспорт товаров, стало обсуждение вопроса «Погрузка товара на транспортные средства, убывающие с таможенной территории Российской Федерации». Заместитель начальника таможенного поста «Морской порт Петропавловск-Камчатский» *Александр Громыхалов* разъяснил представителям камчатского бизнеса порядок, согласно которому осуществляются погрузка и убытие товаров с таможенной территории, а также порядок действий должностных лиц таможенных органов, осуществляющих таможенное оформление и контроль за экспортируемыми товарами. В целях более глубокого анализа конкретных ситуаций, которые связаны с таможенным контролем и оформлением товаров и транспортных средств, Советом было решено регулярно проводить совместные совещания с участниками внешнеэкономической деятельности.

В выступлении руководителя функциональной группы валютного контроля Камчатской таможни *Дмитрия Горбачева* были подробно освещены требования валютного законодательства Российской Федерации к предприятиям-экспортерам, правила оформления паспорта сделки. Отдельно внимание участников Совета было обращено на нарушения валют-

ного законодательства, которые наиболее часто допускаются участниками ВЭД по Дальневосточному региону.

Карина Берлова

Всероссийское совещание служб организации таможенного контроля

С 7 по 9 октября 2008 г. на Камчатке проходило Всероссийское совещание служб организации таможенного контроля. Представители всех региональных таможенных управлений России приехали обсудить наиболее актуальные вопросы таможенного оформления и контроля и выработать единую позицию.

Совещание началось с короткой пресс-конференции. На вопросы журналистов отвечали начальник Дальневосточного таможенного управления *Игорь Александрович Власенко*, начальник главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России *Андрей Борисович Болдырев* и начальник управления торговых ограничений, валютного и экспортного контроля *Петр Анатольевич Баклаков*.

Представителей СМИ в первую очередь интересовали вопросы, касающиеся непосредственно перспектив развития Камчатского региона: какие изменения для рыболовцевских предприятий края последуют после вступления в силу Постановления Правительства РФ № 184 (в котором оговаривается порядок оформления судов рыбопромыслового флота, уловов водных биоресурсов); какова концепция переноса таможенного

оформления в приграничные субъекты России. Игорь Власенко, отвечая на вопросы журналистов, отметил, что в связи с изменениями в законодательстве, работа таможенников Дальневосточного региона станет напряженной, так как от нас будут требовать качественных и оперативных действий. Не вся инфраструктура и пункты пропуска Дальнего Востока готовы к предстоящим изменениям порядка оформления рыбопродукции.

На совещании обсуждались вопросы, связанные с практикой реализации Постановления № 184. Руководством ФТС были приняты предложения, поступившие от представителей таможен Дальневосточного региона, по упрощению процесса таможенного оформления продукции морского промысла в целях их дальнейшего рассмотрения на уровне Федеральной таможенной службы и внедрения в практику.

Особое внимание было уделено Концепции развития и применения системы управления рисками, а также проблемам применения инспекционно-досмотровых комплексов.

Карина Берлова

Визит китайских таможенников в Гродеково

Гродековскую таможню посетила делегация таможенной службы Китайской Народной Республики. Исполняющий обязанности начальника Гродековской таможни *Евгений Забегайло* ознакомил иностранных гостей со структурой Гродековской таможни, основными задачами, принципами и направлениями работы таможенных постов и функциональных подразделений таможни. Китайские

коллеги посетили пассажирский и грузовой модули таможенного поста МАПП «Пограничный» и Пограничного таможенного поста.

Во время знакомства с работой пассажирского и грузового направлений китайские коллеги акцентировали внимание на действующих в России правилах перемещения товаров физическими лицами через таможенную границу, документальном оформлении прибывающего из КНР автомобильного и железнодорожного транспорта.

Помимо этого, состоялась рабочая встреча с сотрудниками ДВТУ и Гродековской таможни. Заместитель начальника Суйфэньхэйской таможни *Хоу Яньминь* особый интерес проявил к процессу декларирования в РФ лесоматериалов и процедуре проведения таможенных досмотров. Евгений Забегайло ознакомил китайских товарищей со статистикой прохода лесоматериалов через железнодорожную станцию Гродеково, особенностями проведения таможенного контроля в отношении данной категории товаров. Проинформировал иностранных коллег о применении в РФ единых государственных стандартов при измерении объемов, веса лесоматериалов. Он рассказал также об опыте привлечения для подсчета круглого леса специализированных организаций, об использовании таможенными органами совместной с ОАО РЖД информационной системы обмена данными о перемещаемых товарах железнодорожным транспортом, которая позволяет сократить время документального контроля железнодорожного состава с 3 часов до 45 минут.

Заместитель начальника Суйфэньхэйской таможни *Хоу Яньминь* пояснил, что контроль за объемом поступающего леса на железнодорожную станцию «Суйфэньхэ» они осуществляют посредством обработки фотографий.

В конце рабочей встречи *Владимир Александрович Теремецкий*, начальник службы организации таможенного контроля ДВТУ, отметил, что такие встречи укрепляют фундамент отношений между обоими государствами и способствуют их дальнейшему развитию.

Светлана Блахутина

Семинар по вопросам регулирования ВЭД

25 октября 2008 г. в Биробиджанской таможне состоялся семинар по актуальным вопросам таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности, организатором проведения которого выступило Управление потребительского рынка, предпринимательства и внешнеэкономических связей Еврейской автономной области.

В работе семинара приняли участие заместитель председателя правительства области, представители Управления потребительского рынка, предпринимательства и внешнеэкономических связей, сотрудники таможни и участники внешнеэкономической деятельности.

Работу семинара открыл председатель правительства ЕАО *Валерий Гуревич*. Затем начальник отдела таможенных процедур и таможенного контроля Биробиджанской таможни *Александр Гайдидей* рассказал об особенностях таможенного законодательства, регулирующего процесс взаимодействия с таможней на современном этапе, и подробно осветил проблемные ситуации, в которых оказываются сотрудники таможни в процессе таможенного оформления. Внимание участников ВЭД было акцентировано на

необходимости правильного заполнения грузовой таможенной декларации, более точном и полном описании товаров, что важно для определения кода товара. О классификации таможенных режимов, их выборе и изменении, а также документах, необходимых участникам ВЭД для таможенного оформления, рассказал начальник Биробиджанского таможенного поста *Вячеслав Паршаков*.

Начальник отдела платежей *Елена Гайдидей* показала особенности применения таможенных платежей в различных таможенных режимах. Инспектор отдела платежей *Надежды Кузьменко* сообщила о внешнеторговом контракте, его форме и структуре, особенностях составления и основных условиях, необходимых для таможенного оформления. Она привела примеры типичных ошибок, которые допускаются при заключении и исполнении контракта, отметив влияние данных ошибок на процесс таможенного оформления.

Не осталась без внимания и правоохранительная сторона деятельности таможенного органа. Об ответственности за нарушения таможенных правил, видах административных наказаний рассказал начальник отдела административных правонарушений *Роберт Наврузов*. Руководитель функциональной группы по правовой работе *Дмитрий Барбин* напомнил присутствующим об их праве получать консультации по вопросам таможенного дела, – ведь только вооружившись знаниями, можно не допустить нарушения таможенного законодательства.

Завершая работу семинара, начальник отдела внешнеэкономических связей *Аркадий Уманский* отметил, что бесспорный позитив таких мероприятий заключается в совершенствовании взаимоотношений с участниками ВЭД, и их переводе на более высокий качественный уровень.

Елена Вербицкая

Первый выпуск таможенных кинологов

В конце ноября 2008 г. в зональном центре кинологической службы при УВД Приморского края прошел первый выпуск таможенных специалистов-кинологов. В течение трех месяцев 10 сотрудников дальневосточных таможен со своими служебными собаками проходили обучение по специальному курсу «Поиск и обнаружение наркотических средств». В процессе обучения проводились практические выезды на контейнерный терминал Владивостокского морского торгового порта, в багажное отделение аэропорта Владивостока и на Центральный почтамт. Во время одного из плановых выездов совместно с оперативной группой УВД специалистом-кинологом Хабаровской таможни с применением служебной собаки была обнаружена партия героина, весом более 40 г.

По окончании обучения были проведены итоговые соревнования по поиску и обнаружению наркотических средств. Лучшие результаты показали служебные собаки, подготовленные специалистами-кинологами Находкинской таможни (1-е место), Владивостокской (2-е место) и Биробиджанской таможни (3-е место).

В кинологическом центре Федеральной таможенной службы России проходили обучение 8 специалистов-кинологов. Обучение организовано Кинологической службой Дальневосточной оперативной таможни, основными задачами которой являются организация деятельности кинологических подразделений таможен Дальнего Востока и создание необходимых условий для участия специалистов со служебными собаками в проведении оперативно-розыскных мероприятий.

В 2009 г. Кинологической службой ДВОТ планируется полностью укомплектовать все кинологические подразделения таможен региона, провести обучение еще 30 специалистов со служебными собаками. В ближайшее время таможенные кинологи будут проходить обучение в кинологическом центре УВД Приморского края, но в конце 2009 г. начнет работу Кинологический центр Дальневосточной оперативной таможни, строительство которого ведется в г. Артем. Здесь смогут проходить обучение и переподготовку специалисты-кинологи таможенных органов Дальневосточного региона.

Справка. Кинологическая служба Дальневосточной оперативной таможни была создана в июне 2008 г. для повышения эффективности использования служебных собак в борьбе с контрабандой наркотических средств, взрывчатых веществ, оружия, боеприпасов и других товаров, незаконно перемещаемых через таможенную границу России.

Станислав Щедрин

Рабочая встреча между сотрудниками ДВТУ и Харбинской таможни

25–28 ноября 2008 г. состоялась очередная рабочая встреча между Дальневосточным таможенным управлением и Харбинской таможней. Встреча, целью которой стало подведение итогов взаимодействия в 2008 г. и определение основных задач по взаимодействию на 2009 г., проводилась на базе Хабаровской таможни в соответствии с Программой международных связей ФТС России на 2008 г.

Делегацию Дальневосточного таможенного управления возглавил начальник

ДВТУ Игорь Власенко, делегацию Харбинской таможни в составе 5 человек – её начальник Ван Сун.

Подводя итоги уходящего года, участники встречи положительно оценили результаты сотрудничества в 2008 г., и обсудили план взаимодействия на 2009 г.

В ходе рабочей встречи в очередной раз был поднят вопрос о синхронизации работы пунктов пропуска на российско-китайской границе. Стороны обменялись информацией о работе пунктов пропуска и о перспективах их развития. Достигнуто согласие в вопросе о переводе пассажирского движения в основных пунктах пропуска на 7-дневный рабочий день. Кроме того, китайские коллеги выразили надежду на то, что российская сторона будет прилагать необходимые усилия для обустройства и развития пунктов пропуска, и готовность оказать поддержку в деле развития пунктов пропуска, которые будут задействованы в процессе подготовки и проведения саммита АТЭС в 2012 г.

Обсуждая меры таможенного контроля за радиоактивными материалами, перемещаемыми через российско-китайскую границу, стороны выразили готовность рассмотреть возможность обмена информацией между ДВТУ и Харбинской таможней по выявленным радиационно-опасным объектам, а также организовать обмен опытом по вопросам проведения радиационного контроля.

В ходе встречи был положительно оценен опыт стажировки группы должностных лиц Харбинской таможни в таможенных органах Дальневосточного региона и должностных лиц ДВТУ в Харбинской таможне. Было запланировано проведение целевых семинаров для взаимного изучения таможенного законодательства двух стран. В 2009 г. обмен профессиональным опытом будет продолжен.

Не обошли стороной и культурную и спортивную жизнь таможенных коллек-

тивов. Было решено провести в 2009 г. совместные спортивные и культурные мероприятия, в частности, спортивные соревнования в Китае и совместный концерт на нашей территории.

В ходе визита китайская делегация посетила административный центр Еврейской автономной области – г. Биробиджан. В ходе встречи с вице-губернатором области были обсуждены перспективы увеличения товарооборота между ЕАО и провинцией Хэйлунцзян, а также создания железнодорожного пункта пропуска в с. Нижнеленинское в связи со строительством нового моста через Амур.

По окончании рабочей встречи главы делегаций подписали Протокол встречи, тем самым выразив единодушное мнение о необходимости дальнейшего развития двусторонних отношений по всем направлениям сотрудничества и взаимодействия между Россией и Китаем.

Снежана Кантаева

Встреча оперативников в Харбине

По инициативе Департамента по борьбе с контрабандой Харбинской таможни состоялось рабочее совещание сотрудников Дальневосточной оперативной таможни и делегации Таможенной службы Китайской народной республики. Китайскую делегацию возглавлял Ли Дапин, заместитель начальника Департамента по борьбе с контрабандой Харбинской таможни.

Основной темой совещания было обсуждение проведенных и планируемых Харбинской таможней совместно с Дальневосточной оперативной таможней

мероприятий, направленных на борьбу с контрабандой и совершением правонарушений на российско-китайской границе. В ходе встречи Ли Дапин сообщил, что основными обязанностями таможенных органов Китая являются борьба с незаконным оборотом наркотиков, оружия и объектов СИТЕС, а также обеспечение общественной безопасности, в том числе и в ходе проведения международных спортивных мероприятий. В свете того, что в феврале 2009 г. в Харбине состоятся международные студенческие игры, Ли Дапин передал просьбу руководства Главного Таможенного управления Китая принять все необходимые меры для совместного обеспечения общественной безопасности на российско-китайской границе с учетом положительного опыта работы, полученного во время подготовки и проведения Олимпийских игр в Пекине.

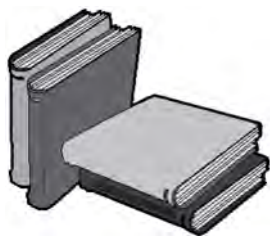
Кроме того, участниками встречи были рассмотрены вопросы, связанные с незаконным оборотом наркотических

средств, сильнодействующих веществ и их прекурсоров. А заместитель начальника Дальневосточной оперативной таможни *Дмитрий Полулях* рассказал о результатах правоохранительной деятельности таможен Дальневосточного региона на российско-китайской границе и привел данные о правонарушениях, совершенных непосредственно гражданами Китая. Так, при перемещении сильнодействующих веществ в 74 % случаев нарушают закон жители «Поднебесной», а в целом, 54 % таможенных правонарушений приходится на граждан Китая.

В завершение встречи стороны выразили надежду на дальнейшее развитие сотрудничества между нашими ведомствами, приоритетные направления которого будут обсуждаться в ходе планируемой в декабре встречи на высшем уровне заместителя начальника Федеральной таможенной службы Игоря Завражнова с руководством Главного таможенного управления КНР.

Станислав Щедрин

НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ



Зубач, А.В. Правовые и организационные основы производства по делам об административных правонарушениях, отнесенных к компетенции таможенных органов : учеб. пособие / А.В. Зубач, В.А. Колесов, А.Ю. Козловский, В.А. Файфер. – М. : РИО РТА, 2007. – 176 с.

Рассматриваются теоретические, правовые и организационные аспекты деятельности таможенных органов по осуществлению производства по делам об административных правонарушениях.

Для слушателей факультетов повышения квалификации руководящего и оперативного состава и переподготовки оперативного состава таможенных органов ИПД Академии.

Публикации 2008 г.

Официальная информация

На заседании Коллегии ДВТУ. № 1, с. 3.

Итоги работы таможенных органов ДВФО в 2007 г. № 1, с. 6.

Итоги проверочных мероприятий таможенной инспекции ДВТУ. № 1, с. 10.

О соблюдении валютного законодательства (по данным таможенных проверок в 2007 г.). № 1, с. 11.

Изменения в структуре таможенных органов Дальнего Востока. № 1, с. 12.

Сахалинский таможенный СОБР – лучший в ФТС. № 1, с. 13.

На заседании Коллегии Дальневосточного таможенного управления. № 2, с. 3.

Итоги работы Дальневосточного таможенного управления в первой половине 2008 г. № 3, с. 13.

В Биробиджанской таможне новый руководитель. № 3, с. 16.

На заседании Коллегии Дальневосточного таможенного управления. № 4, с. 3.

Итоги деятельности Дальневосточного таможенного управления за 9 месяцев 2008 г. № 4, с. 6.

В Уссурийской таможне – новый начальник. № 4, с. 8.

Новый руководитель Комсомольского-на-Амуре таможенного поста Амурской таможни. № 4, с. 8.

Юбилейная дата

35 лет Ванинской таможне. № 1, с. 14.

15 лет таможенному посту «Турий Рог». № 1, с. 15.

Н.И. Судоргин. Образовательные приоритеты – информационным технологиям: к 15-летию РТА. № 2, с. 10.

Готовы к выполнению новых задач (интервью с начальником службы силового обеспечения ДВТУ М.К. Мосем). С. Щедрин. № 2, с. 13.

Сахалинской таможне — 10 лет. Ю. Гуршал. № 2, с. 17.

15 лет экспертно-криминалистической службе. № 2, с. 19.

5 лет таможенному посту «Морской порт Петропавловск-Камчатский». № 3, с. 6.

«Вторая линия защиты»–10 лет на страже радиационной безопасности. № 3, с. 7.

5 лет Комсомольскому-на-Амуре и Ленинскому таможенным постам Амурской таможни. № 3, с. 8.

Внешнеэкономическая деятельность

Внешнеэкономическая деятельность ДВФО в 2007 году (по данным таможенной статистики). № 1, с. 16.

Запрещен ввоз растительной продукции из Индии. № 1, с. 22.

Новая форма пассажирской таможенной декларации и порядок ее заполнения. № 1, с. 23.

Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за I квартал 2008 г. (по данным таможенной статистики). № 2, с. 23.

Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за I полугодие 2008 г. (по данным таможенной статистики). № 3, с. 10.

Тао Ли. Состояние и потенциал рынка одежды в России. № 3, с. 19.

Г.Н. Романова. Морской и железнодорожный транспорт во внешнеэкономических связях Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая. № 4, с. 25.

Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 9 месяцев 2008 г. № 4, с. 40.

О порядке уплаты таможенных платежей за третьих лиц. № 4, с. 50.

Об оформлении фитосанитарных сертификатов на лесоматериалы. № 4, с. 50.

О временной ставке ввозной таможенной пошлины грузов. № 4, с. 50.

Международное сотрудничество

В.Л. Ларин. Межрегиональные отношения России и Китая в начале XXI в. № 3, с. 22.

Д.В. Стогов. Некоторые аспекты таможенного сотрудничества России, Японии и Китая. № 3, с. 40.

Л.Н. Гарусова. Особенности современного этнокультурного взаимодействия в Северо-Тихоокеанском регионе. № 4, с. 9.

Ван Чао. Перспективы культурного обмена между северо-восточными провинциями Китая и Дальним Востоком России. № 4, с. 20.

Навстречу форуму АТЭС

М.Ю. Шинковский. Организация АТЭС — новая модель экономического и политического сотрудничества. № 2, с. 30.

А.Е. Савченко. Саммит АТЭС-2012: перспективы Владивостока и условия их достижения. № 2, с. 40.

Михоко Като. Россия и АТЭС: проблемы азиатско-тихоокеанской интеграции. № 3, с. 46.

И.В. Олейников. Торгово-экономические отношения Китая и Новой Зеландии в начале XXI в. № 3, с. 52.

Зарубежный опыт

А.И. Фисенко. Таможенное тарифное и нетарифное регулирование: особенности опыта КНР. № 1, с. 24.

С.Н. Ляпустин, Н.В. Первушина. О развитии природоохранного законодательства и роли таможенных органов Китая в сохранении биоразнообразия. № 2, с. 48.

С.С. Ерошенко. Совершенствовать профессиональную подготовку (о визите российских таможенников в КНР). № 2, с. 56.

Экономика региона

М.А. Сорокин. Влияние внешних факторов на развитие территориально-производственного комплекса Дальнего Востока: проблемы и перспективы. № 1, с. 31.

Р.Г. Леонтьев, О.И. Дворко. Предпосылки, факторы и задачи транспорта Дальнего Востока. № 1, с. 41.

Ю.В. Коваленко. «Болевые точки» дальневосточного транзита. № 1, с. 55.

В.А. Останин. Приморская энергетика: потенциал и пути реформирования. № 1, с. 59.

Правоохранительный аспект

Щербина Н.Г. Закон «О морских портах...»: проблема сосуществования контроля и экономики. № 1, с. 68.

А.Ю. Сно, В.Ю. Береговский. Представление интересов лица по делам об административных правонарушениях. № 1, с. 75.

Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальнего Востока в 2007 году. № 1, с. 80.

С.Н. Овчинников. Приостановление таможенного режима временного ввоза морских судов. № 2, с. 61.

В.Ю. Розанов. Таможенные аспекты борьбы с контрабандой морских биоресурсов на Дальнем Востоке России. № 2, с. 68.

Е.В. Силаева. Процессуальное положение таможенных органов в гражданских правоотношениях. № 3, с. 65.

Адвокатские консультации. № 2, с. 71; № 3, с. 73.

Публичная лекция

С.В. Каменев. Коррупция в России: взгляд изнутри. № 1, с. 84.

Зона взаимодействия

Координационный совет Владивостокского транспортного узла: прошлое и настоящее (интервью с заместителем генерального директора ОАО «ВМТП» А.Б. Кононенко). Е. Курасина. № 1, с. 64.

Приоритеты честного брокера (интервью с генеральным директором ООО «ТЭФ «Владивостоквнештранс» Т.В. Конко). Л. Студенчикова. № 2, с. 74.

Ю.А. Авдеев. Проблемы национальной безопасности России в свете демографической и миграционной ситуации в ДВФО. № 3, с. 76.

Н.Г. Купина, С.А. Кайтанджян. Полномочия государственной службы карантина растений в области правоотношений на государственной границе. № 4, с. 62.

В.Л. Ушакова. Дальневосточный федеральный округ: миграционные процессы и перспективы их развития. № 4, с. 70.

Таможенная инфраструктура

Р.В. Вахненко. Морской транспорт Дальнего Востока в современных условиях. № 2, с. 81.

Г.Н. Романова. Транспортные коммуникации Дальнего Востока России в системе международных региональных связей. № 3, с. 88.

П.Я. Бакланов, М.Т. Романов. Программа развития дорожной сети Приморского края до 2025 г. № 3, с. 99.

Наука и техника – таможенной службе

Е.Л. Юферева. Контроль таможенной стоимости после выпуска: необходимость учёта внутренних и внешних факторов. № 2, с. 96.

Л.Г. Старокожева, Е.В. Ларькина. Определение финансовой устойчивости отрасли: проблемы построения динамической модели. № 2, с. 106.

В.Г. Морозов. Неопределенность и риск в таможенном деле. № 3, с. 102.

А.А. Полошвец, Ю.В. Малышенко. Анализ процессов таможенного оформления и таможенного контроля морских судов (на примере таможенного поста «Морской порт Находка»). № 4, с. 83.

Л.В. Сорокина. Информационные технологии для установления категорий таможенным органам Российской Федерации. № 4, с. 88.

А.С. Кайтанджян. Использование цифровых технологий при расследовании преступлений. № 4, с. 93.

Таможня в действии

А.А. Ковылин. Чтобы не менять стратегию (еще раз о таможенной инфраструктуре). № 1, с. 91.

С.Н. Коваль. Мониторинг деятельности таможенных брокеров в Дальневосточном регионе. № 1, с. 95.

И.И. Воробьев. Динамика деятельности таможенного поста «Морской порт Находка» (2005–2007 гг.). № 1, с. 99.

Биробиджанская таможня в 2007 году. № 1, с. 105.

Система борьбы с коррупцией в ДВТУ. № 3, с. 58.

Актуальные вопросы таможенного оформления продукции морского промысла и рыбопромысловых судов. № 3, с. 61.

В числе лидеров – Владивостокская таможня. № 4, с. 53.

Результаты правоохранительной деятельности органов ДВФО за 9 месяцев 2008 г. № 4, с. 63.

Недекларирование по установленной форме. № 4, с. 58.

Адвокатские консультации. № 4, с. 59.

Наши кадры

В. Шамаева. Кто управляет рисками (о главном государственном таможенном инспекторе ОПСУР О. Супруненко). № 1, с. 108.

Я.К. Якубовский. Физическое здоровье – гарант профессионального статуса таможенника. № 1, с. 110.

Итоги спортивной жизни. № 1, с. 114.

К карьерным вершинам не стремился. В. Шамаева. № 3, с. 110.

Елена неунывающая. В. Шамаева. № 3, с. 112.

Оставаться в потоке жизни пока хватает сил (о документоведке организационно-штатного отделения ДВТУ М.Я. Лавренове). И. Бобрикова. № 4, с. 101.

Охрана природных ресурсов

Под действием Конвенции СИТЕС. № 1, с. 116.

Таможенники на охране объектов дикой природы. № 1, с. 121.

Отзывы, рецензии

Уникальный обзор о незаконном обороте диких представителей флоры и фауны Дальнего Востока. № 1, с. 123.

Страницы истории

Дальневосточные таможенники накануне и в годы Великой Отечественной войны (глава из книги «Владивостокская таможня 1901–2001»). № 2, с. 116.

А.Ю. Цыбин. Роль органов ОГПУ в борьбе с контрабандой в 20–30-е годы. XX в. № 3, с. 114.

В.В. Шевченко. Становление таможенных учреждений на территории ЕАО. № 4, с. 106.

Хроника событий

У таможенников – новоселье. № 1, с. 125.

Совещание по вопросам борьбы с коррупцией. № 1, с. 125.

- На повестке – таможенное оформление мяса и мясопродукции. № 1, с. 126.
- Предложения – совместными усилиями. № 1, с. 128.
- Понятие «рейс и расчет топлива». № 1, с. 129.
- Курсы от фирмы Smiths Heimann в Санкт-Петербурге. № 1, с. 129.
- Команда ДВТУ – вторая в общем зачете. № 1, с. 130.
- Ассоциация торгово-промышленных палат ДВФО о развитии малого и среднего бизнеса. Л. Студенчикова. № 2, с. 127.
- Пресс-секретари снова за партой. В. Шамаева. № 2, с. 129.
- Первые позднеевские чтения во Владивостокском филиале РТА. Н. Беляева. № 2, с. 131.
- Всероссийская научно-практическая конференция юристов в Хабаровске. С. Ляпустин. № 2, с. 133.
- Дальний Восток России и страны АТР в изменяющемся мире. Ю. Латушко. № 2, с. 134.
- Трудовая миграция в Евразийском регионе: тенденции, проблемы и пути сотрудничества. В. Ушакова. № 2, с. 135.
- Итоги конкурса «Таможенный Олимп-2008». № 3, с. 125.
- Дальневосточные таможенники – третьи в России. № 3, с. 125.
- Цель совещания – проблемы таможенного оформления и таможенного контроля. Ю. Тисленко. № 3, с. 126.
- Совещание, посвященное экспорту леса и лесоматериалов. Т. Шелестова. № 3, с. 126.
- Визит коллег из Индии. № 3, с. 127.
- «Raffaello» с китайским привкусом. № 3, с. 128.
- Российские и китайские таможенники встретились в Харбине. № 3, с. 129.
- Региональный семинар по вопросам административных правонарушений в таможенной сфере. С. Щедрин. № 4, с. 120.
- Семинар психологов в Сахалинской таможне. № 4, с. 121.
- Таможенники на Форуме стран АТР. № 4, с. 121.
- Вместе против наркотиков. С. Щедрин. № 4, с. 122.
- Третий Консультативный совет в Камчатской таможне. К. Берлова. № 4, с. 123.
- Всероссийское совещание служб организации таможенного контроля. К. Берлова. № 4, с. 124.
- Визит китайских таможенников в Гродеково. С. Блахутина. № 4, с. 125.
- Семинар по вопросам регулирования ВЭД. Е. Вербицкая. № 4, с. 126.
- Первый выпуск таможенных кинологов. С. Щедрин. № 4, с. 127.
- Рабочая встреча между сотрудниками ДВТУ и Харбинской таможни. С. Кантаева. № 4, с. 127.
- Встреча оперативников в Харбине. С. Щедрин. № 4, с. 128.