



# ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

2.2010



# ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

2 (51)

2010

Ежеквартальный научно-практический журнал

Издается с октября 1997 г.

**Учредитель:** Дальневосточное таможенное управление ФТС России

**Издатель:** Владивостокский филиал Российской таможенной академии

## Редакционный совет:

*П.Я. Бакианов*, академик РАН,  
профессор  
*В.Л. Ларин*, доктор исторических  
наук, профессор  
*Г.П. Турмов*, доктор технических  
наук, профессор  
*И.П. Чёрная*, доктор  
экономических наук, профессор  
*А.Я. Черныш*, доктор военных  
наук, профессор

## Редколлегия:

*В.В. Горчаков*, доктор  
технических наук, профессор  
(главный редактор)  
*С.В. Пашко*, начальник  
Дальневосточного таможенного  
управления, генерал-майор  
таможенной службы  
(зам. главного редактора)  
*С.С. Ерошенко*, директор  
Владивостокского филиала  
Российской таможенной  
академии (зам. главного  
редактора)  
*В.И. Дьяков*, доктор  
исторических наук, профессор  
(ответственный редактор)  
*Н.А. Беляева*, доктор  
исторических наук, доцент  
*Ю.В. Малышенко*, доктор  
технических наук, профессор  
*В.А. Останин*, доктор  
экономических наук, профессор  
*Б.Н. Стороживых*, генерал-майор  
таможенной службы  
*В.А. Шлык*, доктор физико-  
математических наук, профессор

## Содержание

### ОФИЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

- Итоги работы Дальневосточного таможенного управления  
за 1 квартал 2010 года (по материалам заседания коллегии) 3
- Итоги правоохранительной деятельности таможен  
Дальневосточного региона за 1 квартал 2010 года.  
*С. Щедрин* 7

### НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ

- В.М. Холичев* — начальник Владивостокской таможни 9

### НАШИ ЮБИЛЕИ

- Таможенной службе на Сахалине 100 лет. *Ю. Гуршал* 10

### В ПОМОЩЬ УЧАСТНИКУ ВЭД

- Таможня и рыбопромышленники ведут диалог  
о таможенной стоимости 14
- Информация для участников ВЭД 15
- В ДВТУ изменился график личного приема граждан 16

### ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- Блау С.Л.* Методические подходы к оценке национальной  
потребности в продовольствии при таможенном  
регулировании внешней торговли 17
- Обзор внешнеэкономической деятельности  
Дальневосточного региона за 1 квартал 2010 года 26

### ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ

- Колпаков А.Ф., Яковлева С.В.* О взаимодействии  
таможенных органов с экспертами при назначении  
и производстве экспертиз 34
- Смирнов С.А., Якушевская Е.А.* Об изменениях  
в терминологии таможенного дела в связи с вступлением  
в силу Таможенного кодекса таможенного союза 42

### НАВСТРЕЧУ ФОРУМУ АТЭС

- Япония заинтересована в сотрудничестве: визит  
полномочного представителя президента России  
*В. Ишаева* в Токио. *Е. Аношин* 56

Свидетельство о регистрации  
средства массовой информации  
ПИ № ФС 19-0011 выдано  
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.И. Горбулина,*  
ответственный секретарь  
*Л.Е. Стрикаускас,* редактор  
*А.В. Третьяк,* верстка  
*Г.П. Писарева,*  
художественный редактор

При информационной поддержке  
Отделения по связям  
с общественностью ДВТУ

Адрес редакции и издателя:

690034, Владивосток,  
ул. Стрелковая, 16в

Тел.: 8 (4232) 250-237

Факс: 8 (4232) 638-968

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

Подписано в печать  
06.06.2010 г.  
Формат 70х100/16  
Усл. печ. л. 10,32.  
Уч.-изд. л. 9,72.  
Заказ 158. Тираж 210.

Отпечатано  
в редакционно-издательском  
отделении Владивостокского  
филиала Российской таможенной  
академии:  
690034 г. Владивосток,  
ул. Стрелковая, 16в.

Дата выхода в свет  
25.06.2010 г.

Цена свободная.

ISSN 1815-0683

© Владивостокский филиал  
Российской таможенной  
академии, 2010

## ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

*Бакланов П.Я., Романов М.Т.* Геополитические факторы  
развития трансграничных регионов 60

*Кожевников В.В.* Перспективы развития российско-  
японских отношений: есть ли основания для оптимизма? 72

## ВОПРОСЫ ОБРАЗОВАНИЯ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ

*Гринько Н.С., Филичев Б.Ю.* Дополнительное  
профессиональное образование должностных лиц  
таможенных органов: двадцать лет спустя 81

*Гринько Н.С.* О некоторых аспектах подготовки кадров  
для таможенных органов ДФО 92

## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

Дальневосточные таможенники приняли участие  
в российско-китайском семинаре по применению ИДК.  
*И. Бобрикова* 98

Благовещенская таможня и бизнес: эффективное  
партнерство. *В. Шабельский* 100

Роль таможенных органов в борьбе с оборотом  
контрафактной продукции. *А. Потапова* 101

## ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

*Романова Г.Н.* Переход Северо-Восточного Китая  
к политике «открытости» во внешнеэкономических связях 106

*Николаев А.М.* Борьба с контрабандой подержанных  
автомобилей в Китае 119

## ХРОНИКА

Во Владивостоке открылся Центр содействия  
в развитии бизнеса префектуры Тояма. *Л. Горбулина* 123

Контрабанда на «великой» стройке 124

Во Владивостокской таможне побывал в гостях  
партизан-разведчик. *В. Шамаева* 125

Предприимчивый хабаровчанин наказан 126

### **Итоги работы Дальневосточного таможенного управления за 1 квартал 2010 года (по материалам заседания коллегии)**

В Дальневосточном таможенном управлении 23 апреля 2010 г. состоялось заседание коллегии ДВТУ, в работе которой приняли участие заместитель руководителя Федеральной таможенной службы *К. Чайка*, начальник Главного организационно-инспекторского управления ФТС России *С. Лобанов*, руководство ДВТУ, начальники 15 таможен региона.

На повестку дня были вынесены актуальные вопросы: таможенное оформление и таможенный контроль леса и лесоматериалов, развитие таможенного контроля после выпуска товаров и транспортных средств, а также состояние работы по противодействию коррупции в таможенных органах, подчиненных ДВТУ.

Начальник службы организации таможенного контроля *В. Теремецкий* рассказал о проблемах, связанных с экспортом лесопродукции, и путях их решения. Он подчеркнул, что в связи с поэтапным увеличением экспортных пошлин, принятых для стимулирования глубокой переработки лесоматериалов, в 2009 г. по сравнению с 2008 г. почти на 40 % сократился экспорт необработанных лесоматериалов (с 10,2 до 6,2 млн т). Одновременно объем вывезенной обработанной лесопродукции увеличился в 1,7 раза и составил 563,7 тыс. т. На снижение объемов экспорта повлияла не только общая мировая экономическая ситуация, но и активизация действий правоохранительных органов по пресечению незаконного оборота древесины. В частности, таможенными органами Дальневосточного региона в 2009 г. возбуждено 109 уголовных дел и 309 дел об административных правонарушениях в сфере экспорта лесопродукции, вывозимой в Китай, Японию, Республику Корея и другие страны-контрагенты.

Поскольку в Дальневосточном регионе экспортируемые лес и лесоматериалы преимущественно транспортируются по железной дороге, отметил

докладчик, для эффективного применения интернет-декларирования необходимо совмещение программных продуктов ФТС России и ОАО «Российские железные дороги». При подключении Федеральной таможенной службы к системе ЭТРАН (электронная транспортная докладная) станет возможным:

- развитие электронного интернет-декларирования;
- предварительное информирование таможи о грузах, следующих по железной дороге;
- организация автоматизированного контроля за порядком и сроками нахождения грузов в зонах таможенного контроля, на подъездных путях, площадках, складах и иных объектах инфраструктуры железной дороги;
- исключение случаев необоснованного получения заинтересованными лицами оригиналов документов с неблагоприятными целями;
- соблюдение сроков представления в таможенные органы декларации и иных документов;
- сокращение времени таможенного оформления и, следовательно, уменьшение простоев грузов.

Начальник службы таможенной инспекции Э. Матвиенко сообщил о ходе исполнения программы «Развитие таможенного контроля после выпуска товаров и (или) транспортных средств» (далее — Программа) таможенными органами Дальневосточного региона. Он подчеркнул, что для совершенствования таможенного контроля и соблюдения баланса между содействием внешней торговле и обеспечением экономической безопасности государства в современных условиях необходимо упрощение формальностей, связанных с перемещением товаров через таможенную границу, и сокращение времени таможенного оформления, которые достигаются за счет переноса акцента на таможенный контроль после выпуска товаров.

Предусмотренные Программой мероприятия успешно выполняются, благодаря чему возросла результативность проверочных мероприятий и специальных таможенных ревизий. Так, если по итогам 2007 г. к моменту утверждения Программы результативность всех проверок и специальных таможенных ревизий по Дальневосточному региону составляли 28 % и 83 %, соответственно, то в 2008 г. эти показатели составили 47 % и 94 %, а в 2009 г. — 56 % и 94 %, соответственно.

Несмотря на сокращение проводимых проверок, возросло количество возбужденных дел об административных правонарушениях: в 2009 г. — 1274 дела (2008 г. — 625 дела). На 7 % возросло и количество возбужденных уголовных дел (2009 г. — 29), что превысило общий показатель за 2007–2008 гг. В 2009 г. доначислено таможенных платежей и пеней, наложено штрафов на сумму 347 млн р., что в 2,9 раза превышает показатель 2008 г. В 2009 г. взыскано в федеральный бюджет Российской Федерации 104,3 млн р., что на 20 % больше, чем в 2008 г. Указанный рост обеспечен в основном подразделениями таможенной инспекции Владивостокской, Находкинской таможен

и службой таможенной инспекции ДВТУ. Коллегия отметила, что не все подразделения таможенной инспекции работают в оптимальном режиме, необходимы мероприятия для повышения эффективности и качества таможенного контроля после выпуска товаров.

Коллегия ДВТУ также заслушала и обсудила доклады и.о. начальника службы собственной безопасности ДВТУ С. Криводуба и начальника кадровой службы ДВТУ А. Жестилевского о состоянии работы в дальневосточных таможенных органах по противодействию коррупции. В Дальневосточном таможенном управлении реализуется комплекс мероприятий по борьбе с коррупцией, предусмотренных федеральным законом от 25.12.2008 № М273-ФЗ «О противодействии коррупции»; Национальным планом противодействия коррупции, утвержденным Президентом Российской Федерации 31.07.2008; Перспективным планом Федеральной таможенной службы по противодействию коррупции в таможенных органах Российской Федерации на период 2010–2012 гг., утвержденным приказом ФТС России от 12.11.2009 № 2046; Кодексом этики и служебного поведения должностных лиц таможенных органов Российской Федерации; а также Планом противодействия коррупции в таможенных органах Дальневосточного таможенного управления на 2009–2010 гг.

Подразделениями собственной безопасности таможенных органов региона в процессе осуществления оперативно-служебной деятельности по выявлению, предупреждению, пресечению и раскрытию должностных преступлений в следственные органы для рассмотрения и принятия решения в порядке статей 144, 145 УГК России направлено 27 материалов с признаками составов преступлений. В результате их рассмотрения возбуждено 13 уголовных дел, из них 8 — по преступлениям коррупционной направленности.

В 2009 г. таможенными органами Дальневосточного региона проведено 910 служебных проверок (в 2008 г. — 651); в первом квартале 2010 г. — 207 (в 1 квартале 2009 г. — 202).

За первый квартал 2010 г. в таможенных органах Дальневосточного региона выявлено 97 нарушений служебной и трудовой дисциплины, в том числе 9 грубых.

В качестве превентивных антикоррупционных мер должностные лица таможен повторно ознакомлены с положениями федерального закона «О противодействии коррупции» и порядком уведомления работодателя (представителя нанимателя) о фактах склонения к совершению коррупционных правонарушений.

За 2009 г. в таможенных органах Дальневосточного региона было проведено 49 заседаний комиссий по соблюдению требований к служебному поведению федеральных государственных гражданских служащих и урегулированию конфликта интересов, на которых заслушано 127 должностных лиц. В первом квартале 2010 г. — 30 заседаний, заслушано 129 должностных лиц.



В профилактике коррупционных проявлений значительную роль играют мероприятия, проводимые в таможенных органах Дальневосточного региона по реализации ведомственной программы ФТС России «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2006–2010 гг.».

В ходе обсуждения докладов решением Коллегии выработан комплекс мер по совершенствованию работы по предупреждению, выявлению и пресечению противоправной деятельности должностных лиц (работников) таможенных органов, подготавливающих, совершающих и совершивших должностные правонарушения, склонению этих лиц к отказу от преступных намерений.

В заключение заседания коллегии *К. Чайка* отметил, что в связи с созданием единой таможенной территории продолжается подготовка законодательной и нормативной базы. 27 ноября 2009 г. в Минске подписан Таможенный кодекс таможенного союза, который является актом прямого действия, поэтому его не будут дублировать другие документы. После завершения подготовительного этапа пройдут согласование, подписание и ратификация Таможенного кодекса ТС, протокола о внесении в него изменений, международных договоров, необходимых для вступления его в силу. Предстоит также принять федеральный закон о таможенном регулировании в РФ, который заменит действующий сейчас Таможенный кодекс РФ. Как подчеркнул статс-секретарь, в связи с предстоящими с 1 июля изменениями, таможенным органам необходимо изучить новую нормативно-правовую базу и проинформировать участников ВЭД о нововведениях.

*Отделение по связям с общественностью ДВТУ*

## **Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальневосточного региона за 1 квартал 2010 года**

Сотрудниками правоохранительных подразделений таможен Дальневосточного региона в 1 квартале 2010 г. возбуждено 146 уголовных дел. Как и в предшествующие годы, в структуре таможенных преступлений преобладает контрабанда, доля которой в общем числе возбужденных уголовных дел составила 97 %, в том числе 87 % — экономическая контрабанда (112 уголовных дел возбуждено по ч. 1 ст. 188 УК РФ, 15 — по ч. 4 ст. 188 УК РФ), 10 % — особо опасные виды контрабанды (15 дел по ч. 2 ст. 188 УК РФ).

По фактам уклонения от уплаты таможенных платежей (ст. 194 УК РФ) возбуждено четыре уголовных дела. Общая сумма неуплаченных таможенных платежей по уголовным делам составила почти 12 млн р., а незаконно перемещенные товары и транспортные средства, являющиеся предметом контрабанды, оценены в 270 млн р.

По фактам незаконного экспорта лесоматериалов возбуждено 76 уголовных дел, что почти в 2 раза превышает показатель 2009 г. Наибольшее количество уголовных дел возбуждено Амурской таможней — 32 дела по ч. 1 ст. 188 УК РФ «Контрабанда», Ванинской таможней — 19, а Хабаровской таможней возбуждено 15 дел в отношении организованной группы лиц, совершившей перемещение 2 тысяч кубометров лесоматериалов стоимостью около 8 млн р. с использованием недействительных документов.

По признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 188 УК РФ «Особо опасные виды контрабанды» возбуждено 15 уголовных дел. Из них 11 — по контрабанде наркотиков и сильнодействующих веществ, 4 — по контрабанде оружия и боеприпасов.

По фактам контрабанды автомобилей и автозапчастей за первый квартал возбуждено 20 уголовных дел. Стоимость предмета преступления составила почти 10 млн р., а размер уклонения от уплаты таможенных платежей при оформлении авто и запчастей превысил 11 млн р.

Шесть уголовных дел возбуждено по фактам контрабандного перемещения более 133 т морепродуктов, на сумму свыше 22,5 млн р. Среди них два



дела по ч. 1 ст. 188 УК РФ возбуждено Сахалинской таможней, сотрудниками которой были выявлены факты подмены видового состава товара: экспертизой было установлено, что вместо заявленного для таможенного оформления краба стригуна красного были представлены на исследование варено-мороженые секции крабовых конечностей из краба-стригуна опилио. Это повлекло занижение таможенных платежей на сумму почти в 750 тыс. р. Было возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 194 УК РФ «Уклонение от уплаты таможенных платежей». В дальнейшем уголовные дела, возбужденные по ч. 1 ст. 188 и ч. 1 ст. 194 УК РФ, были соединены в одно производство.

Сотрудниками Дальневосточной оперативной таможни возбуждено уголовное дело по факту контрабанды партии спецтехники — автобетононасосов из Южной Кореи, совершенной с использованием недействительных документов. Стоимость предмета преступления превысила 44 млн р. В ходе производства по делу также были обнаружены признаки преступления, предусмотренные ст. 194 УК РФ «Уклонение от уплаты таможенных платежей» и возбуждено еще одно уголовное дело.

По фактам контрабанды энергоресурсов возбуждено пять уголовных дел. Из них четыре — Находкинской таможней в отношении капитана одного из судов, незаконно вывезшего и перегрузившего на другие суда, находящиеся в исключительной экономической зоне России, около 3,5 тыс. т дизельного топлива стоимостью почти 63 млн р. А дознавателем Якутской таможни возбуждено уголовное дело за незаконное перемещение 35 тыс. т каменного угля стоимостью более 41 млн р.

В рамках борьбы с административными правонарушениями (АП) в отчетном периоде таможенными органами округа выявлено 1513 правонарушений. Наибольшее количество дел об административных правонарушениях возбуждено Владивостокской (295), Находкинской (163), Уссурийской (287), Благовещенской (135) и Сахалинской (128) таможнями. По «контрабандообразующим» составам (статьи 16.1, 16.2, 16.3 КоАП РФ) возбуждено 771 дело об АП, что составляет более 50 % в общем числе выявленных правонарушений. Еще 23 дела об административном правонарушении связаны с ввозом товаров, имеющих признаки контрафактности.

Нарушений валютного законодательства (ст. 15.25 КоАП РФ), совершаемых участниками ВЭД, в текущем году выявлено — 112.

Таможенными органами и судами в текущем году вынесено 1351 постановление о назначении наказаний, а общая сумма санкций по данным делам превысила 1,5 млрд р.

Станислав Щедрин,  
главный государственный таможенный инспектор  
по связям с общественностью  
Дальневосточной оперативной таможни

## **В.М. Холичев — начальник Владивостокской таможни**



Приказом Федеральной таможенной службы Российской Федерации от 6 апреля 2010 г. № 781-к на должность начальника Владивостокской таможни назначен полковник таможенной службы Виктор Михайлович Холичев.

В.М. Холичев, 1960 года рождения, имеет два высших образования. В 1982 г. закончил Комсомольский-на-Амуре политехнический институт, а в 2000 г. — Российскую таможенную академию. Работал на заводе литейного оборудования «Амурлитмаш», авиационном заводе им. Ю.А. Гагарина (г. Комсомольск-на-Амуре).

В таможенных органах — с 1993 г. Работал в Представительстве таможенной службы Российской Федерации при таможенной службе Республики Казахстан, в Амурской, Камчатской, Хабаровской таможнях, Дальневосточном таможенном управлении.

Награжден медалями: «За усердие», «За службу в таможенных органах» III степени, «За укрепление таможенного содружества», «За укрепление государственной системы защиты информации» II степени, нагрудным знаком «Отличник таможенной службы».

## Таможенной службе на Сахалине 100 лет

Сахалинская область уникальна не только по своему географическому положению (единственная в России полностью расположена на островах), но и по природным запасам недр, разработкой которых в последнее время всерьез занялись международные компании, и по богатым прибрежным водам, где сотни рыбодобывающих фирм ведут промысел ценных морепродуктов. Почти все добытое и выловленное продают за рубеж. А контролирует внешнюю торговлю Сахалинская таможня, одна из крупнейших на Дальнем Востоке.

Зародилось таможенное дело на острове в далеком 1910 г. В июне император подписал закон об отпуске денег на организацию таможенного надзора в портах Александровске на Сахалине и Петропавловске на Камчатке. В августе министр финансов отдал распоряжение об открытии Александровской таможенной заставы в составе двух чиновников. Становление таможенной службы на Сахалине проходило в сложнейших условиях.

Из донесения, посланного через два месяца после открытия заставы: «Обыватели живут без всякой надежды на будущее, благодаря чему нет никакой инициативы, нет энергии, торгующий люд постепенно ликвидирует свои дела». Лишь через год столь нужное для государства учреждение обрело крышу — у богатой вдовы арендовали просторный дом, причем с «крутыми» по тем временам средствами связи — телефонными аппаратами. Хуже обстояли дела с помещениями для таможенного досмотра. Тоже арендованный у казенной морской пристани пакгауз вмещал лишь небольшую часть грузов, остальные вываливались прямо на пристань, что создавало дополнительные проблемы при досмотре. Да и хранение под часто дождливым сахалинским небом приводило к порче товаров.

Через полгода уже семь островных таможенников вели учет, контроль и оформление товаров: собирали пошлину и акцизы, вели статистику грузооборота, боролись с контрабандой. За первый год было оформлено сто пятьдесят тысяч пудов грузов на импорт и шесть с половиной тысяч пудов на экспорт.

После октябрьского переворота Сахалин полностью оккупировали японцы. В конце весны 1925 г. север острова был освобожден. А 16 мая вновь была открыта Александровская портовая таможня. С введением государственной

монополии на внешнюю торговлю советские таможенники занимались регистрацией и «клеймением» товаров иностранного происхождения.

После освобождения Южного Сахалина от японцев в г. Корсакове 17 декабря 1945 г. создана первая таможня на юге острова. Костяк коллектива составляли опытные специалисты, приехавшие из городов Владивостока и Бреста.

В середине декабря 1985 г. в г. Холмске была создана самостоятельная таможня с таможенным постом в пос. Невельске. В 1989 г. в связи с планируемым открытием в следующем году Южно-Сахалинского международного аэропорта при Корсаковской таможне создан Южно-Сахалинский таможенный пост. В это же время Невельский таможенный пост обрел самостоятельность и стал полноценной таможней. А в 1991 г. на базе Южно-Сахалинского таможенного поста создана Сахалинская региональная таможня с таможенными постами в г. Южно-Курильске, пос. Крабозаводском и пассажирским отделом в аэропорту.

Надо сказать, что на долю островных таможен выпала нелегкая ноша непрерывных преобразований. Через два года региональная таможня преобразована в Южно-Сахалинскую таможню с вновь созданными постами в городах Александровске-Сахалинском и Поронайске. Из «старых» остался Южно-Курильский таможенный пост. Через год случилась трагедия на Южных Курилах — сильное землетрясение разрушило многие здания, в том числе и Крабозаводского таможенного поста, поэтому его упразднили.

В 1994 г. для координации деятельности островных таможенных органов появился отдел Дальневосточного таможенного управления по Сахалинской области. Через три года в связи с освоением нефтяных месторождений на севере открыт таможенный пост «Ноглики».

22 апреля 1998 г. все таможни преобразованы в единую Сахалинскую таможню.

В 2002 г. создан Южно-Сахалинский таможенный пост. В 2003 г. упразднены таможенные посты Поронайский и Ногликский. В сентябре 2007 г. Де-Кастринский таможенный пост передан из подчинения Амурской таможни в подчинение Сахалинской таможни. В мае 2008 г. таможенный пост «Аэропорт. Южно-Сахалинск» в процессе реорганизации присоединен к Южно-Сахалинскому таможенному посту.

Теперь в ее состав входят Южно-Сахалинский, Корсаковский, Невельский, Холмский, Александровск-Сахалинский, Южно-Курильский и Де-Кастринский таможенные посты. Численный состав — шестьсот человек.

В начале 90-х годов в Корсаковской таможне было всего 25 человек, которые занимались абсолютно всем — оформляли суда, транспортные средства, принимали платежи, выходили на досмотры. Руководствовались в работе всего несколькими приказами. А сейчас нормативно-правовая база выросла во много раз. Работать стало одновременно и сложнее, и интереснее. Возникла необходимость в постоянном обновлении уровня знаний.

Сегодня в Сахалинской таможне около 40 подразделений — самостоятельных отделов, специализирующихся на выполнении конкретных функций. Все специалисты высокой квалификации, каждый работает в своем направлении. Они могут и оформить таможенные документы, и проконсультировать клиентов. Такие нововведения закреплены в Таможенном кодексе и направлены на сотрудничество с бизнесом, развитие торговли.

Основная задача таможенников — сбор таможенных платежей. Федеральная таможенная служба по итогам 2009 г. дала более 50 % всей доходной части бюджета России. Отличилась и Сахалинская таможня, перечислив таможенных платежей в бюджет около 4 млрд р.

В 2009 г. внешнеторговый оборот Сахалинской области с 95 странами мира составил 8 млрд 524 млн долл. США. Внешнеэкономическую деятельность осуществляли 965 участников ВЭД. Сахалинскими таможенниками оформлено 3935 морских судов, 1700 самолетов. Таможенную границу пересекло 173 869 физических лиц. Ввезено в область 2563 иномарки. Грузооборот области составил 18 млн 636 тыс. т.

Сравним: в 1993 г. (16 лет назад) внешнеторговый оборот области составил 5,5 тыс. т грузов стоимостью 256 млн долл. США. В зоне деятельности таможни работало 47 участников внешнеэкономической деятельности. Сотрудниками таможни оформлено 812 иномарок, 106 самолетов, 6347 пассажиров, 36 судов. Собрано и перечислено таможенных платежей на 120 980 долл. США.

На Сахалине — впервые в нашей стране — начата промышленная разработка нефтегазовых месторождений на условиях соглашений о разделе продукции (СРП). Чтобы заинтересовать потенциальных инвесторов, их деятельность освобождается от налогов и сборов, а часть прибыли в виде добытого сырья передается государству.

Сахалинской таможней осуществляется огромный объем работы по декларированию и контролю товаров, перемещаемых в рамках соглашения о разделе продукции. На их долю приходится более 90 % в структуре внешнеторгового оборота области. Однако именно от оформления этих грузов денег в доход государства не поступает, так как работающие на шельфовых проектах компании освобождены от таможенных пошлин. В результате начислено около 100 млрд р. таможенных платежей, а взыскана незначительная часть. Конечно, все это возмещаемые расходы. То есть специфика состоит еще и в несоответствии: по внешнеторговому обороту Сахалинская таможня на Дальнем Востоке первая, а по перечисляемым в федеральный бюджет доходам в передовиках не числится.

С большинством участников внешнеэкономической деятельности складываются конструктивные взаимоотношения. При Сахалинской таможне организованы консультативный совет и совет по взаимодействию руководства таможни с лицами, осуществляющими деятельность на рынке таможенных услуг. Представители таможни и союза промышленников на своих заседаниях

стараятся разрешить большинство проблем, мешающих развитию островного бизнеса.

В Сахалинской таможне больше 99,9 % груза оформляется и выпускается за один день. Это существенно сокращает временные затраты для всех, кто перевозит товары через границу, и способствует ускоренному развитию торговли, внешнего бизнеса, снижению затрат, обеспечению населения качественными товарами. Причем товар досматривается не полностью. Этот метод взят из общепринятой мировой практики. Она показывает, что досматривается как раз 8–10 % груза, пересекающего таможенную границу. Таков цивилизованный подход к внешнеэкономическим отношениям. С внедрением во внешнюю торговлю системы управления рисками досматривают лишь те товары, которые вызывают сомнение.

Сахалинская таможня — одна из немногих в России — имеет в своем распоряжении два быстроходных судна и два вертолета. Морские и авиационные подразделения созданы для борьбы с контрабандой биоресурсов на морской границе. Есть и свой собственный специальный отряд быстрого реагирования. Кстати, они первыми среди российских таможенников освоили десантирование в море с вертолетов на борт потенциальных судов-нарушителей, причем за штурвалом вертолетов — таможенные специалисты. Винтокрылые машины ведут воздушную разведку по контролю таможенной границы, с их помощью выявляются суда-нарушители таможенного законодательства. Участвуют они и в специальных операциях, проводимых межведомственными оперативными группами (это не только борьба с контрабандой морских биоресурсов, но и выявление посевов наркосодержащих растений, незаконных порубок леса и т. д.).

Конструктивные возможности таможенных судов позволяют им набирать ход до 100 км в час. Используя главное преимущество — скорость, самостоятельно проводятся локальные спецоперации, ограниченные по времени и месту, поэтому еще ни один нарушитель не смог уйти от морских таможенников.

За 2009 г. Сахалинской таможней возбуждено 654 дела об административных правонарушениях по фактам перемещения через таможенную границу РФ товаров и транспортных средств, сумма наложенных штрафных санкций по которым составила 29 млн р. По контрабанде биоресурсов, наркотиков и товаров возбуждено 21 уголовное дело.

Сравним: в 1991 г. выявлено 109 нарушений таможенных правил, на общую сумму 312 тыс. р.

Несмотря на то, что таможенной службе на Сахалине в августе исполняется 100 лет, сама таможня относительно молода — весной ей официально исполнилось 12 лет. Под стать таможне и коллектив, который состоит в основном из молодых специалистов, способных выполнять любые задачи, стоящие перед современной таможней.

*Юрий Гуршал*

## Таможня и рыбопромышленники ведут диалог о таможенной стоимости

В соответствии с Соглашением между Дальневосточным таможенным управлением и Управлением рыбного хозяйства Приморского края создана рабочая группа для выработки предложений по формированию информационной базы по определению таможенной стоимости продукции морского промысла.

Представители Владивостокской таможни приняли участие в рабочей встрече группы по вопросам, связанным с таможенным оформлением продукции морского промысла, экспортируемой из Российской Федерации. В диалоге, затронувшем наиболее актуальные вопросы взаимодействия таможенных органов и рыбопромышленных компаний, приняли участие представители Управления рыбного хозяйства Приморского края, Ассоциации добытчиков минтая, ЗАО «Ролиз», ОАО «Дальрыба», ЗАО «Дальрыбпром», ООО УК «БАМР», ОАО «Турниф» и др.

Заместитель начальника Первомайского таможенного поста *А. Шаповал* проинформировал о работе таможенного поста, привел данные по оформлению грузовых таможенных деклараций, количество которых в 1 квартале 2010 г. увеличилось по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Так, импортных ГТД оформлено 411 (в 2009 г. — 384), а экспортных — 665 (в 2009 г. — 311). Из более чем 1000 ГТД только 11 оформлены с превышением установленного трехчасового срока, что вызвано объективными причинами. Он отметил также, что проведенный при содействии Управления рыбного хозяйства Приморского края семинар для таможенных инспекторов оказал существенную помощь в практической деятельности таможенников при осуществлении контроля таможенной стоимости экспортируемой рыбопродукции.

Заместитель начальника таможни по экономической деятельности *Л. Гурин* рассказал о нововведениях в связи переходом таможенных органов на новый счет, открытый для перечисления и учета таможенных и иных платежей.

Начальник отдела таможенных процедур и таможенного контроля *В. Токарев* сообщил о преимуществах электронного декларирования рыбопродукции посредством Интернета, отметив, что обращаться за консультациями можно к Скорупской Жанетте Сергеевне, т. (4232) 498-091.

Начальник отдела контроля таможенной стоимости *Л. Бойкова* предложила Ассоциации добытчиков минтая совместно с Владивостокским отделом Восточного филиала ФГУ «Центр системного мониторинга рыболовства и связи» привести в соответствие коды судовых суточных донесений



о сортности мороженой икры минтая. Опираясь на унифицированную информацию таможенники смогут более эффективно осуществлять контроль таможенной стоимости рыбопродукции.

Заинтересованные стороны отметили, что применение в 1 квартале 2010 г. индикативных цен на рыбопродукцию морского промысла с учетом сортности, размерности, вида разделки, заморозки и других факторов позволило избежать конфликтных ситуаций и создало благоприятные условия для стабильной работы рыбопромышленного комплекса.

В итоге было принято решение ежемесячно проводить заседания группы для выработки предложений по определению таможенной стоимости мороженой икры минтая, краба стригуна-опилио и минтая обезглавленного.

*Пресс-служба ДВТУ*

## **Информация для участников ВЭД**

Владивостокская таможня обращает внимание заинтересованных лиц, что в соответствии с федеральным законом № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» документом, удостоверяющим соответствие или несоответствие продукции санитарным правилам, является санитарно-эпидемиологическое заключение. Отдельные виды продукции, перечень которых устанавливается Правительством Российской Федерации, до их ввоза на территорию Российской Федерации подлежат государственной регистрации с выдачей свидетельства о государственной регистрации. Выдача иных документов, подтверждающих соответствие продукции санитарным правилам, законодательством не предусмотрена.

Приказом Роспотребнадзора от 19 июля 2007 г. № 224 «О санитарно-эпидемиологических экспертизах, обследованиях, исследованиях, испытаниях и токсикологических, гигиенических и иных видах оценок» утвержден перечень видов продукции, подлежащих санитарно-эпидемиологической экспертизе с выдачей санитарно-эпидемиологических заключений. Указанный перечень является исчерпывающим, закрытым, и не предусматривает необходимость его дополнительного толкования.

Перечень продукции, в отношении которой получение санитарно-эпидемиологического заключения не требуется, расположен на официальном сайте Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (<http://www.rospotrebnadzor.ru>) в разделе «Актуальные темы». Если ваш товар включен в упомянутый список, никаких дополнительных «индульгенций» не потребуется.

## В ДВТУ изменился график личного приема граждан

Утвержден новый график личного приема граждан руководством Дальневосточного таможенного управления. Записавшись на прием, любой гражданин сможет получить ответы на вопросы, касающиеся деятельности таможенных органов.

При обращении необходимо иметь документ, удостоверяющий личность, представителю юридического лица — документ, подтверждающий его полномочия.

Адрес ДВТУ: г. Владивосток, ул. Гоголя, 48.

Должность	Ф.И.О.	Дни приема	Часы приема	Телефон для записи
Начальник управления	Пашко Сергей Викторович	2-й, 4-й вторник месяца	16.00–18.00	308-228
Первый зам. начальника управления по таможенному контролю	Берштейн Юрий Исаакович	Каждый вторник месяца	16.00–18.00	308-328
Зам. начальника управления — начальник службы федеральных таможенных доходов	Шушина Елена Александровна	Каждая среда месяца	16.00–18.00	308-329
Зам. начальника управления — начальник правовой службы	Алтуфьева Влада Анатольевна	Каждый четверг месяца	16.00–18.00	308-347
Зам. начальника управления — начальник тыловой службы	Когтев Владимир Сергеевич	Каждая среда месяца	16.00–18.00	308-917
Начальник кадровой службы	Жестилевский Александр Евгеньевич	Каждый четверг месяца	16.00–18.00	308-226
Начальник службы организации таможенного контроля	Тереমেцкий Владимир Александрович	Каждая среда месяца	16.00–18.00	308-328

Пресс-служба ДВТУ

С.Л. БЛАУ

## **Методические подходы к оценке национальной потребности в продовольствии при таможенном регулировании внешней торговли**

Рассмотрены задачи внешнеэкономической политики, определенные Доктриной продовольственной безопасности Российской Федерации. Аргументирована необходимость повышения качества оценки национальной потребности в продовольствии при разработке системы мер таможенного регулирования внешней торговли. Определены методические подходы к разработке такой оценки, основанные на измерении спроса, абсолютного и текущего потенциалов продовольственного рынка.

**Ключевые слова:** доктрина, продовольственная безопасность, таможенное регулирование, структура потребления, рациональные нормы потребления, текущий потенциал рынка; абсолютный потенциал, регрессионная модель.

Продовольственная безопасность является важнейшей частью национальной безопасности любой страны. 1 февраля 2010 г. Президентом России подписан указ «Об утверждении Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации».

Доктрина представляет собой совокупность официальных взглядов на цели, задачи и основные направления государственной экономической политики в области обеспечения продовольственной безопасности Российской Федерации.

Согласно Доктрине «продовольственная безопасность Российской Федерации является одним из главных направлений обеспечения национальной безопасности страны в среднесрочной перспективе, фактором сохранения ее государственности и суверенитета, важнейшей составляющей демографической

политики, необходимым условием реализации стратегического национального приоритета — повышение качества жизни российских граждан путем гарантирования высоких стандартов жизнеобеспечения» [3].

В качестве основных задач обеспечения продовольственной безопасности независимо от изменения внешних и внутренних условий Доктрина определяет:

- своевременное прогнозирование, выявление и предотвращение внутренних и внешних угроз продовольственной безопасности, минимизация их негативных последствий за счет постоянной готовности системы обеспечения граждан пищевыми продуктами, формирования стратегических запасов пищевых продуктов;

- устойчивое развитие отечественного производства продовольствия и сырья, достаточное для обеспечения продовольственной независимости страны;

- достижение и поддержание физической и экономической доступности для каждого гражданина страны безопасных продуктов в объемах и ассортименте, которые соответствуют установленным рациональным нормам потребления пищевых продуктов, необходимых для активного и здорового образа жизни;

- обеспечение безопасности продуктов.

Согласно Доктрине, основу продовольственной безопасности страны составляет система самообеспечения продовольствием, которая позволит России сохранить продовольственную независимость и гарантировать достаточное питание ее жителям при возникновении кризисных явлений как внешнего, так и внутреннего характера.

Доктрина ставит задачу достижения самообеспеченности продовольствием по зерну и картофелю на уровне 95 %, не менее 80 % по сахару и растительному маслу, 85 % по мясу, мясопродуктам и пищевой соли, не менее 80 % по рыбе и рыбопродуктам, не менее 90 % по молоку и молочным продуктам.

К задачам в области внешнеэкономической политики Доктрина продовольственной безопасности относит необходимость обеспечивать:

- оперативное применение мер таможенно-тарифного регулирования для целей рационализации соотношения экспорта и импорта сельскохозяйственной и рыбной продукции, сырья и продовольствия;

- активное использование защитных мер при растущем импорте сельскохозяйственной и рыбной продукции, сырья и продовольствия, а также в случаях демпинга и применения в зарубежных странах субсидий при их экспорте;

- эффективную работу системы санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля с учетом международных правил и стандартов;

- поэтапное снижение зависимости отечественного агропромышленного и рыбохозяйственного комплексов от импорта технологий, машин, оборудования и других ресурсов.

Вступление России в таможенный союз с Белоруссией и Казахстаном ставит перед таможенной службой новые задачи по формированию общего продовольственного рынка и единой товаропроводящей сети в рамках таможенного союза. В целом формирование внешнеэкономической политики должно осуществляться с соблюдением критериев продовольственной безопасности.

Предполагается, что продовольственная безопасность будет обеспечиваться за счет развития биотехнологий и импортозамещения по основным продуктам питания.

Доктрина продовольственной безопасности может рассматриваться как совокупность руководящих принципов социально-экономической политики страны. Она является стратегическим документом, на основе которого будут разрабатываться нормативные правовые акты, федеральные и ведомственные целевые программы, направленные на обеспечение продовольственной безопасности. В частности, необходимо разработать систему мер таможенного регулирования национального продовольственного рынка в рамках таможенного союза, направленных на достижение продовольственной безопасности и продовольственной независимости страны. В процессе разработки целесообразно использовать предложенный профессором С.В. Барамзиным алгоритм установления мер таможенно-тарифного регулирования внешней торговли конкретным товаром (товарной группой) [2]. Согласно этому алгоритму непосредственно после идентификации товара следует этап оценки национальной потребности в товаре и состояния его национального производства. На следующих этапах производится оценка значимости товара и определение целесообразности введения ограничений на его ввоз и вывоз, определяется размер таможенных пошлин, рациональное сочетание тарифных и нетарифных мер регулирования внешней торговли.

Что касается стратегической значимости продовольственных товаров, критических норм допустимого импорта в общем потреблении продовольствия, они достаточно четко определены Доктриной продовольственной безопасности. Более сложной задачей является разработка научно обоснованной оценки национальной потребности в продовольствии. От ее успешного решения в значительной степени зависит эффективность разработанных на следующих этапах мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования внешней торговли продовольственными товарами.

Целевой норматив потребления продовольствия населением страны на долгосрочную перспективу количественно определяет абсолютный потенциал национального продовольственного рынка. Абсолютный потенциал рынка следует понимать как предел, к которому стремится спрос на рынке. При расчете абсолютного потенциала предполагается, что каждый потенциальный потребитель товара является его реальным потребителем, причем потребляет его в оптимальном объеме.

Учитывая, что большинство видов продовольствия относится к товарам массового производства, обладающим качественной однородностью,

сопоставимостью качественных характеристик, взаимозаменяемостью отдельных партий, к продовольственным рынкам применимы методы массового маркетинга — т. е. маркетинговые действия в области производства, распределения, сбыта и стимулирования продаж однотипных товаров массового потребления. Метод массового маркетинга может быть использован для получения оценки потенциала по укрупненным группам продовольствия в первом приближении.

Более адекватно абсолютный потенциал национального продовольственного рынка может быть измерен на основе метода сегментации рынка. Объектами сегментации могут быть потребители, товары, ресурсы, предприятия (фирмы). Для оценки потенциала продовольственного рынка целесообразно, прежде всего, произвести сегментацию по потребителям, которая разделяет базовый рынок на части, однородные в отношении требований к товару. В основу сегментации могут быть положены следующие признаки: демографические (пол, возраст), уровень доходов, национальность, семейное положение, профессия, стиль жизни. Параллельно следует произвести сегментацию продовольственных товаров по отдельным их видам (мясо и мясные продукты, молоко и молочные продукты, хлебные продукты).

Предположим, что в результате сегментации мы получим  $L$  групп потребителей и  $m$  видов продовольствия. Каждой из групп потребителей соответствует некоторый оптимальный вектор потребительского стандарта продовольствия  $C_i^* = (c_i^{*1}, c_i^{*2}, \dots, c_i^{*m})$ , где  $i = 1, L$ , компоненты которого  $c_i^{*j}$  ( $j = 1, m$ ) — нормативы количества  $j$ -го вида продовольствия в год на одного человека, принадлежащего  $i$ -ой группе. Все эти наборы должны соответствовать физиологическим нормам потребления РАМН.

Если в соответствии с прогнозом численности населения  $i$ -ая его группа в рассматриваемый период времени будет состоять из  $n_i$  индивидуумов, то целевой объем деятельности продовольственного рынка страны  $W^*$  можно вычислить по формуле:

$$W^* = \sum_{i=1}^L \bar{C}_i \cdot n_i.$$

Полученный норматив имеет вид  $m$ -мерного вектора  $W^* = (w_1^*, w_2^*, \dots, w_m^*)$ , компоненты которого — целевые нормативы потребности в продовольствии по укрупненным группам.

Вектор  $W^*$  характеризует абсолютный потенциал потребительского рынка по  $m$  позициям. Он вычисляется в предположении, что потребители не стеснены бюджетными ограничениями, потребление продовольствия из нетоварных источников сведено к нулю в соответствии с глобальными тенденциями продовольственных рынков развитых стран.

При формировании маркетинговых стратегий производителей и поставщиков продовольствия на долгосрочный период (более 5 лет) целесообразно ориентироваться на компоненты вектора  $W^*$  с учетом сложившейся схемы товарообмена:

$$W^* = W^* + W^1 - W^2,$$

где  $W^* = (w_1^*, w_2^*, \dots, w_m^*)$  — абсолютный потенциал национального продовольственного рынка, определенный по  $m$  основным видам продовольствия;  $W^1 = (w_1^1, w_2^1, \dots, w_m^1)$  — вектор предполагаемых объемов вывоза продовольствия;  $W^2 = (w_1^2, w_2^2, \dots, w_m^2)$  — вектор предполагаемых объемов ввоза продовольствия в страну.

В соответствии с концепцией самообеспеченности продовольствием по дополняющим<sup>1</sup> его видам целесообразно ориентироваться на стратегию, в которой  $w_i^1 \rightarrow \max$ ,  $w_k^2 \rightarrow 0$  за счет повышения конкурентоспособности национального продовольственного комплекса.

Для характеристики исходной позиции продовольственного рынка на начальный момент времени следует определить объем и структуру спроса на основе существующей статистики.

Оценивая потребности в продовольствии на среднесрочную перспективу, следует ориентироваться на текущий потенциал национального продовольственного рынка, который зависит от социально-экономических факторов рыночной среды. Модификация этих факторов ведет к изменению величины текущего потенциала рынка. Сравнение значений текущего потенциала по конкретным видам продовольствия со спросом на этот вид продовольствия, характеризует масштаб рыночных возможностей на данном сегменте рынка. Абсолютный же потенциал позволяет оценить порядок величины экономических возможностей, который открывает данный рынок на перспективу. Спрос определяется по статистическим данным об объеме продаж продовольствия за фиксированный период.

Текущий потенциал рынка зависит от социально-экономических факторов рыночной среды. Их модификация ведет к изменению величины текущего потенциала рынка. Если спрос является ориентиром на краткосрочный период (до одного года), то текущий потенциал позволяет оценить потребности в продовольствии на среднесрочный период до 5 лет.

Прогнозирование текущего потенциала национального продовольственного рынка начинается с анализа наиболее вероятных путей развития его продовольственного комплекса при различных возможных изменениях внешней среды, общеэкономических условий в стране и демографической ситуации. При разработке возможных сценариев развития исследуемой системы необходимо опираться на такие ее свойства, как инерционность, с одной стороны, и целенаправленность — с другой. Чем меньше период прогнозирования, тем значительнее та роль, которую играет свойство инерционности при составлении прогноза. Чем более отдаленная перспектива рассматривается в исследовании, тем больше возрастает влияние на динамику национального продовольственного рынка свойства целенаправленности. Следовательно,

---

<sup>1</sup> Ввозимые продовольственные ресурсы, с методической точки зрения, целесообразно подразделять на дополняющие и недополняющие. К первой группе следует отнести виды продовольствия, производимые в стране (мясо, молоко, хлеб), ко второй — продовольствие тех видов, ввоз которых носит недополняющий характер (цитрусовые, чай, кофе и т. д.).



краткосрочное прогнозирование в большей степени ориентировано на поисковый прогноз, основанный на методе экстраполяции тенденций, в то время как долгосрочный прогноз преимущественно основывается на нормативном методе. Среднесрочное прогнозирование должно сочетать в себе оба метода, ориентируясь на достижение целей развития системы и, в то же время, учитывая сложившиеся тенденции ее динамики и реальные возможности продовольственного комплекса страны.

Одним из наиболее применяемых методов краткосрочного прогнозирования является экстраполяция по одномерному временному ряду. Этот метод определяет ожидаемые значения исследуемых экономических показателей исходя из гипотезы, что основные факторы и тенденции прошедшего периода сохранятся на перспективу. Эта гипотеза основана на свойстве инерционности экономических явлений и процессов. Отметим, что прогнозирование на основе метода экстраполяции тенденций правомерно лишь в условиях эволюционного развития экономики. К недостаткам метода экстраполяции по тренду относится то, что он предлагает моделирование любого процесса лишь как функции времени. Предполагается, что таким образом можно выразить влияние всех основных конъюнктурообразующих факторов. При этом механизм их воздействия в явном виде не учитывается.

Для того чтобы исследовать влияние каждого из основных факторов, целесообразно воспользоваться методом многофакторного моделирования, поскольку известно, что динамика экономических показателей определяется, как правило, влиянием большого числа одновременно и совокупно действующих факторов. Следовательно, многомерные модели в прогнозировании более адекватны изучаемому процессу и предпочтительны по сравнению с экстраполяционными. Однако исследование с помощью многомерных моделей более трудоемко, поскольку требует детального изучения большого числа признаков, а прогноз значений факторных переменных нередко предполагает проведение многочисленных и репрезентативных выборочных обследований. Кроме того, и это главное, в долгосрочной перспективе или в условиях нарушения эволюционного развития степень и форма влияния отдельных условий и ограничений на динамику исследуемого показателя может настолько измениться, что эмпирически найденная форма уравнения регрессии может полностью утратить свое значение. Поэтому модели многомерного статистического прогноза более всего отвечают требованиям краткосрочного и среднесрочного прогнозирования, предпочтительно при эволюционном развитии исследуемой системы, и малопригодны для прогнозирования потребности населения в продовольствии на долгосрочную перспективу, тем более в условиях кризиса.

Многофакторную модель строят по нескольким временным рядам, уровни которых относятся к одинаковым временным интервалам. Такие модели отражают сложившуюся между исследуемыми показателями взаимосвязь с достаточной степенью точности и позволяют оценить влияние на результативный

признак отдельных факторов, а также всей совокупности факторных признаков.

Уравнение множественной регрессии, основываясь на моделировании сложившихся тенденций, взаимосвязей и взаимозависимостей, предполагает прогнозирование путем их экстраполяции на предстоящий период. В то же время прогнозирование на основе такой модели имеет некоторые черты имитационного моделирования, так как с ее помощью можно, с той или иной степенью достоверности, оценить потребности в том или ином виде продовольствия при различных возможных значениях среднедушевого дохода населения, уровня цен на продовольствие, среднедушевого производства продовольствия в хозяйствах населения, перебирая варианты значений этих показателей в различных сочетаниях. В частности, можно использовать подобную модель для определения текущего потенциала национального продовольственного рынка, который сформируется при относительной стабилизации цен и ускоренном росте среднедушевого дохода населения. Его оценка может базироваться на прогнозах среднедушевого потребления продовольствия по укрупненным группам, полученного на основе модели множественной регрессии, а также на демографическом прогнозе.

Имея ряд положительных качеств, модель множественной регрессии все же не является универсальной. Недостатком методики прогнозирования потребностей в продовольствии на основе моделей множественной регрессии является то, что потребление каждого вида продовольствия рассчитывается в отдельности, без учета их взаимозаменяемости и взаимодополняемости, в то время как одно из важнейших требований к качеству продовольственного рациона состоит в его сбалансированности.

Этого недостатка лишен компаративный (сравнительный) метод, основанный на сопоставлении потребительских наборов продовольствия, складывающихся в группах населения, дифференцированных по среднедушевому денежному доходу. В качестве эталона выбирается группа населения с наиболее оптимальной структурой потребления. Как правило, это группа семей, имеющих наибольший среднедушевой денежный доход. Путем сопоставления выявляются перспективы развития структуры потребностей в продовольствии в различных по уровню доходов группах населения. На основе эталонного продовольственного набора и прогноза численности населения страны возможно оценить текущий потенциал национального продовольственного рынка на среднесрочный и долгосрочный периоды, исходя из предположения о росте среднедушевого дохода всех семей страны до уровня группы семей, имеющей наибольший среднедушевой денежный доход.

Прогноз потребности в продовольствии на краткосрочный период может быть вычислен на основе фактически сложившегося спроса той экономической группы населения, среднедушевой доход которой в базисном периоде равен или близок прогнозируемому среднедушевому доходу всего населения

страны. Недостатком такой методики является отсутствие четкой ориентации на достижение поставленных целей, на оптимизацию потребления.

Нижеизложенная методика определения потребностей в продовольствии лишена этого недостатка [1]. В качестве основы расчета потребностей населения в продовольствии выберем продовольственный набор  $Y = (y_1, y_2, \dots, y_n)$ , характеризующий среднедушевое потребление продовольствия среднестатистическим жителем по укрупненным продовольственным группам. Будем исходить из предположения, что в соответствии с глобальными мировыми тенденциями нетоварное потребление продовольствия со временем станет незначительным и что все потребители продовольствия стремятся построить свой маркетинговый план в соответствии с потребительским стандартом и сообразуясь со своими бюджетными возможностями.

Для формирования модели, оптимизирующей структуру потребления, выберем в качестве ориентира рациональные нормы потребления по основным видам продовольствия, разработанные РАМН:  $Y^* = (y_1^*, y_2^*, \dots, y_n^*)$ . Тогда задачу отдельного потребителя можно сформулировать таким образом: определить продовольственный набор  $Y = (y_1, y_2, \dots, y_n)$ , который минимально отличался бы от  $Y^*$  при соблюдении бюджетных ограничений. В качестве критерия оптимальности, соответствующего поставленной задаче, целесообразно использовать функцию:

$$F(y_1, y_2, \dots, y_n) = \sum_{i=1}^n \frac{a_i (y_i^* - y_i)^2}{y_i^{*2}},$$

где  $a_i$  — параметры, определяемые методом экспертных оценок в зависимости от значения каждого вида продовольствия и его питательной ценности.

Тогда задача примет вид:

$$F(y_1, y_2, \dots, y_n) \rightarrow \min$$

при условии  $\sum_{i=1}^n p_i y_i \leq d; y_i \geq 0$ .

Здесь  $d$  — величина той части индивидуального бюджета, которая может быть израсходована на продовольствие,  $P = (p_1, p_2, \dots, p_n)$  — вектор цен на продовольствие.

Решая эту задачу методом Лагранжа найдем:

$$y_i = y_i^* - \frac{y_i^{*2} \cdot p_i}{a_i} \cdot \frac{\sum p_i y_i^* - d}{\sum p_i^2 y_i^{*2}}, \text{ где } i = 1, 2, \dots, n.$$

Варьируя значения  $d$  и  $P$ , можно определить потребности среднестатистического потребителя в продовольствии (по укрупненным группам). Используя демографический прогноз, можно оценить текущий потенциал национального продовольственного рынка по различным видам продоволь-

ствия, то есть потребность, определяемую тем количеством продовольствия, на которое был бы предъявлен спрос при иных ценах и доходах потребителей.

Поскольку структура потребления продовольствия в значительной мере дифференцирована в зависимости от уровня дохода семей, для повышения точности прогноза целесообразно произвести сегментацию потребителей по этому признаку и, пользуясь прогнозом  $P = (p_1, p_2, \dots, p_n)$ , среднегрупповым (среднеинтервальным) значением дохода  $d^k$  определить вектор потребностей в продовольствии  $Y^k$  для каждого потребительского сегмента рынка. На основе прогнозирования роста доходов населения и численности потребителей, принадлежащих к каждому из сегментов, дифференцировано по уровню доходов на прогнозируемый момент времени, можно оценить потенциал каждого сегмента рынка. Потенциал продовольственного рынка страны может быть вычислен как сумма потенциалов его сегментов:  $W = \sum Y^k \cdot n_k$ , где  $n_k$  — численность потребителей, имеющих среднегрупповой доход  $d^k$ . В отличие от регрессионных моделей (трендовых и многофакторных) этот вариант прогноза ориентирован на достижение целевого варианта развития системы потребления продовольствия и в то же время учитывает экономические реалии, заданные в виде конкретной системы цен и доходов.

Рассмотренные методики определения перспективных потребностей населения страны в продовольствии имеют определенные достоинства и недостатки. Все эти методы являются взаимодополняющими. Для получения научно обоснованной оценки национальной потребности в продовольствии по укрупненным его группам целесообразно использовать совокупность рассмотренных методов. Адекватность такой оценки в значительной мере повысит эффективность разработанной на ее основе системы регулирующих мер таможенного регулирования внешней торговли продовольствием, направленного на формирование национальной системы продовольственной безопасности.

#### *Список литературы*

1. Блау С.Л. Управление ресурсным потенциалом региона с позиции продовольственной безопасности: монография. М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2004.
2. Барамзин С.В. Управление формированием комплекса таможенно-тарифных мер реализации государственной таможенной политики // Таможенная политика и экономическая безопасность Российской Федерации: состояние, проблемы и направления их решения: материалы междунар. науч.-практ. конф. М.: РИО РТА, 2008.
3. Доктрина продовольственной безопасности Российской Федерации. Президент России: утв. указом президента Рос. Федерации от 30.01.2010 № 120. URL: <http://www.rad.su/documents/doktrina>

# Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 1 квартал 2010 года\*

Внешнеэкономическая деятельность Дальневосточного региона в 1 квартале 2010 г. осуществлялась 3494 участниками ВЭД, количество которых сократилось на 9,4 %, или на 364 участника к уровню 1 квартала 2009 г. Количество участников, зарегистрированных вне зоны деятельности таможенных органов ДВТУ, но осуществляющих внешнеэкономическую деятельность через таможенные органы ДФО, возросло на 26,8 % и составило 885 (за 1 квартал 2009 г. — 698).

Участниками ВЭД Дальневосточного федерального округа в 1 квартале 2010 г. оформлено 34 298 ГТД, что на 23,9 %, или на 6607 ГТД, больше, чем в 1 квартале 2009 г. (табл. 1, рис. 1). Наибольшее количество ГТД оформлено в таможенных органах Приморского края — 20 762 ГТД, что составило 60,5 % от общего количества ГТД региона, в таможенных органах Хабаровского края — 4887 ГТД (14,2 %), в таможенных органах Сахалинской области — 4235 ГТД (12,3 %).

Таблица 1

Количество ГТД, оформленных за 1 квартал 2009 и 2010 гг.

Направление перемещения товаров	1 квартал 2009 г.	1 квартал 2010 г.	Темп роста (%)
Экспорт	4 810	7 322	152,2
Импорт	22 881	26 976	117,9
Всего	27 691	34 298	123,9

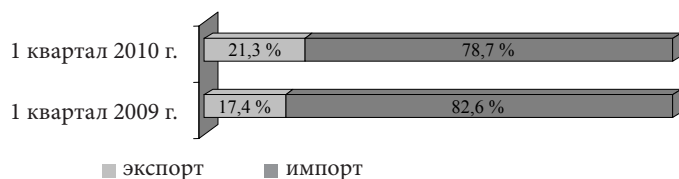


Рис. 1. Удельный вес экспортных и импортных ГТД в 1 квартале 2009 и 2010 гг.

\* Обзор проведен по результатам деятельности участников ВЭД, зарегистрированных на территории Дальневосточного региона.

Стоимость внешнеторгового оборота участников ВЭД, зарегистрированных на территории ДФО, в 1 квартале 2010 г. составила 6469,8 млн долл. США, что в 2,3 раза (на 3597,4 млн долл. США) больше, чем в 1 квартале 2009 г. Увеличение внешнеторгового оборота произошло за счет роста в 2,6 раза (на 3043,7 млн долл. США) стоимости экспорта и в 1,6 раза (на 553,7 млн долл. США) стоимости импорта (табл. 2, рис. 2).

Таблица 2

**Соотношение стоимости экспорта и импорта  
по итогам 1 квартала 2009 и 2010 гг., тыс. долл. США**

Направление перемещения	1 квартал 2009 г.	1 квартал 2010 г.	Темп роста (%)
Экспорт	1 921 337,2	4 965 057,9	258,4
Импорт	951 028,4	1 504 715,8	158,2
Всего	2 872 365,6	6 469 773,7	225,2

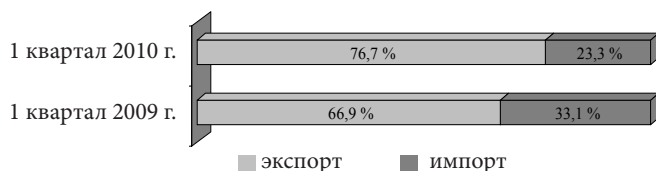


Рис. 2. Удельный вес экспорта и импорта в стоимостном выражении в 1 квартале 2009 и 2010 гг.

Наибольший удельный вес в общем объеме **внешнеторгового оборота** (табл. 3) приходится на следующие товары:

- топливно-энергетические товары — 49,0 %;
- продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного) — 11,9 %;
- в т. ч. рыба, ракообразные и моллюски — 8,9 %;
- драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них — 11,6 %;
- машины, оборудование и транспортные средства — 10,5 %.

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

- топливно-энергетические товары — 63,4 %;
- драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них — 15,0 %;
- продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного) — 11,7 %;
- в т. ч. рыба, ракообразные и моллюски — 11,0 %;
- древесина и целлюлозно-бумажные изделия — 4,6 %;
- металлы и изделия из них — 2,2 %;
- машины, оборудование и транспортные средства — 2,0 %.

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

- машины, оборудование и транспортные средства — 38,4 %;
- текстиль, текстильные изделия, обувь — 22,6 %;
- продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного) — 12,5 %;
- металлы и изделия из них — 9,7 %;
- продукция химической промышленности, каучук — 7,2 %.

Таблица 3

**Товарная структура внешнеторгового оборота  
за 1 квартал 2009 и 2010 гг.**

Код товаров	Товары	Статистическая стоимость, млн долл. США		Удельный вес (%)	Темп роста (%)
		1 квартал 2009 г.	1 квартал 2010 г.		
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	482,8	767,8	11,9	в 1,6 раза
в т. ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	317,5	572,7	8,9	в 1,8 раза
25–27	Минеральные продукты	1269,8	3219,9	49,8	в 2,5 раза
в т. ч. 27	Топливо-энергетические товары	1263,0	3171,8	49,0	в 2,5 раза
28–40	Продукция химической промышленности, каучук	73,1	120,8	1,9	в 1,7 раза
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	10,2	23,4	0,4	в 2,3 раза
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	182,1	254,5	3,9	в 1,4 раза
50–67	Текстиль, текстильные изделия, обувь	173,1	339,4	5,2	в 2,0 раза
71	Драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них	33,7	747,5	11,6	в 22,2 раза
72–83	Металлы и изделия из них	166,3	256,5	4,0	в 1,5 раза
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	447,7	678,1	10,5	в 1,5 раза
	Прочие товары	33,7	61,9	1,0	в 1,8 раза

В 1 квартале 2010 г. количество стран, осуществлявших внешнеэкономическую деятельность с предприятиями и организациями ДФО, составило 96, общее количество которых увеличилось на 1,1 % (1 квартал 2009 г. — 95), из них 8 стран СНГ и 88 стран дальнего зарубежья.

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

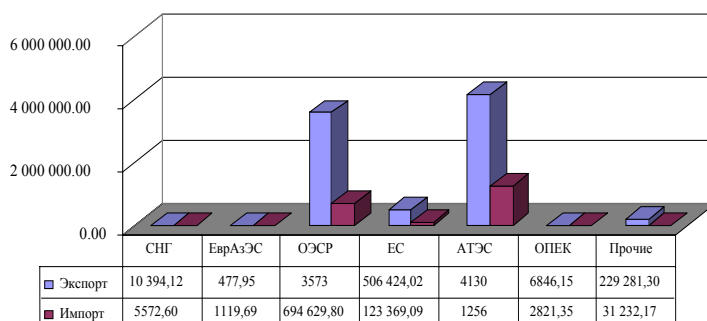


Рис. 3. Общие итоги внешнеторгового оборота по союзам стран за 1 квартал 2010 г.



**АТЭС** — 5386,7 млн долл. США, или 83,3 % от стоимости внешнеторгового оборота в 1 квартале 2010 г. (увеличение в 2,1 раза к уровню 1 квартала 2009 г.).

**ОЭСР** — 4268,3 млн долл. США, или 66,0 % от стоимости внешнеторгового оборота в 1 квартале 2010 г. (увеличение в 2,3 раза).

**ЕС** — 629,8 млн долл. США, или 9,7 % от стоимости внешнеторгового оборота в 1 квартале 2010 г. (увеличение в 3,5 раза).

Распределение стоимости **внешнеторгового оборота** между странами-контрагентами в 1 квартале 2010 г. произошло следующим образом (рис. 4):

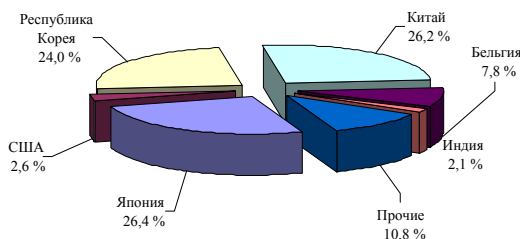


Рис. 4. Удельный вес стран-контрагентов во внешнеторговом обороте в 1 квартале 2010 г.

**Япония** — 1708,4 млн долл. США, или 26,4 % стоимости товарооборота региона, увеличение стоимости в 2,4 раза, или на 1005,3 млн долл. США. Главная статья товарооборота — нефть сырая и нефтепродукты сырые — 54,2 % от стоимости внешнеторгового оборота с Японией.

**Китай** — 1698,2 млн долл. США, или 26,2 % стоимости товарооборота региона, увеличение стоимости в 2,0 раза, или на 856,8 млн долл. США. Главные статьи товарооборота: нефть сырая и нефтепродукты сырые — 19,7 %, рыба мороженная — 19,7 %, лесоматериалы необработанные — 8,3 % от стоимости товарооборота с Китаем.

**Республика Корея** — 1550,8 млн долл. США, или 24,0 % стоимости товарооборота региона, увеличение стоимости в 2,0 раза, или на 785,2 млн долл. США. Главная статья товарооборота — нефть сырая и нефтепродукты сырые — 59,3 % от стоимости товарооборота с Республикой Корея.

Стоимость **экспортных операций** региона в отчетном периоде составила 4965,1 млн долл. США, что на 3043,7 млн долл. США больше, чем в 1 квартале 2009 г. (увеличение в 2,6 раза). На **экспорт в страны СНГ** приходится 10,4 млн долл. США, что составляет 0,2 % от общей стоимости экспорта региона. Стоимость экспортных операций региона в страны СНГ в 1 квартале 2010 г. увеличился в 3,2 раза.

Крупнейшие страны-контрагенты среди стран СНГ по экспорту (рис. 5):

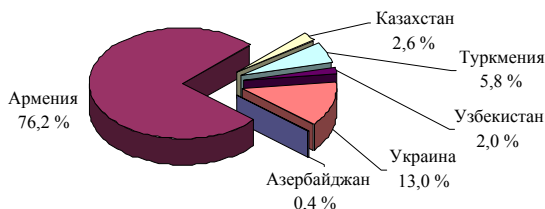


Рис. 5. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в экспортном обороте в 1 квартале 2010 г.

**Армения** — 7921,2 тыс. долл. США, или 76,2 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Главная статья экспорта — алмазы обработанные или необработанные, но не оправленные или незакрепленные (99,97 %). Экспорт в Армению в 1 квартале 2009 г. не осуществлялся.

**Украина** — 1346,4 тыс. долл. США, или 13,0 % стоимости экспорта региона в страны СНГ, сокращение стоимости на 25,1 %, или на 450,5 тыс. долл. США. Главные статьи экспорта: уголь каменный — 47,3 %, оксиды бора, кислоты борные — 27,0 %, готовая или консервированная рыба, черная икра — 20,8 % от стоимости экспорта в Украину.

**Туркмения** — 605,3 тыс. долл. США, или 5,8 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Единственная статья экспорта — насосы, компрессоры и вентиляторы. Экспорт в Туркмению в 1 квартале 2009 г. не осуществлялся.

**Казахстан** — 267,3 тыс. долл. США, или 2,6 % стоимости экспорта региона в страны СНГ, сокращение стоимости в 4,7 раза, или на 981,3 тыс. долл. США. Главные статьи экспорта: валы трансмиссионные — 18,9 %, изделия деревянные строительные — 16,7 %, оборудование с электрическим и неэлектрическим нагревом — 13,4 % от стоимости экспорта в Казахстан.

**Узбекистан** — 210,7 тыс. долл. США, или 2,0 % стоимости экспорта региона в страны СНГ, увеличение стоимости в 9,2 раза, или на 187,8 тыс. долл. США. Главная статья экспорта — машины подъемные — 97,9 %.

**Азербайджан** — 43,3 тыс. долл. США, или 0,4 % стоимости экспорта региона в страны СНГ, сокращение стоимости в 3,2 раза, или на 94,5 тыс. долл. США. Главная статья экспорта — приборы и инструменты геодезические — 64,8 %.

**На экспорт в страны дальнего зарубежья** приходится 99,8 % от общей стоимости экспорта региона, или 4954,7 млн долл. США. Стоимость экспортных операций региона в 1 квартале 2010 г. в страны дальнего зарубежья возросла в 2,6 раза.

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

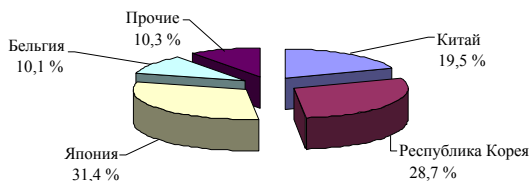


Рис. 6. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в экспортном обороте в 1 квартале 2010 г.

**Япония** — 1554,3 млн долл. США, или 31,4 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья, увеличение стоимости на 2,7 раза, или на 985,7 млн долл. США. Главная статья экспорта — нефть сырая и нефтепродукты сырые — 59,6 % от стоимости экспорта в Японию.

**Республика Корея** — 1420,6 млн долл. США, или 28,7 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья, увеличение стоимости в 2,0 раза, или на 717,3 млн долл. США. Главные статьи экспорта: нефть сырая

и нефтепродукты сырые — 64,8 %, газы нефтяные и углеводы газообразные прочие — 17,0 %, рыба мороженная — 10,1 % от стоимости экспорта в Республику Корея.

**Китай** — 968,1 млн долл. США, или 19,5 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья, увеличение стоимости в 2,2 раза, или на 536,6 млн долл. США. Главные статьи экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые — 34,6 %, рыба мороженная — 34,6 %, лесоматериалы необработанные — 14,5 % от стоимости экспорта в Китай.

**Бельгия** — 501,4 млн долл. США, или 10,1 % от стоимости экспорта в страны дальнего зарубежья, рост стоимости экспорта в 211,9 раза, или на 499,0 млн долл. США. Главная статья экспорта — алмазы обработанные или необработанные, но не оправленные или незакрепленные — 99,97 %.

Стоимость **импортных операций** региона в отчетном периоде составила 1504,7 млн долл. США, что на 553,7 млн долл. США больше, чем в 1 квартале 2009 г. (увеличение в 1,6 раза). На **импорт из стран СНГ** приходится 5,6 млн долл. США, что составляет 0,4 % от общей стоимости импорта региона.

Крупнейшие страны-контрагенты среди стран СНГ по импорту (рис. 7):

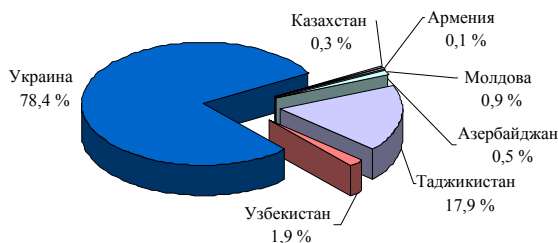


Рис. 7. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в импортном обороте в 1 квартале 2010 г.

**Украина** — 4,4 млн долл. США, или 78,4 % стоимости импорта региона из стран СНГ, увеличение стоимости импорта в 7,8 раза. Главные статьи импорта: оборудование для сортировки и промывки — 66,8 %, части для оборудования 8425–8430, что составляет 6,0 % от стоимости импорта из стран ближнего зарубежья.

**Таджикистан** — 1,0 млн долл. США, или 17,9 % стоимости импорта региона из стран СНГ, сокращение стоимости импорта в 2,1 раза или на 1,1 млн долл. США. Главные статьи импорта: фрукты сушеные — 69,1 %, орехи (кроме кокосовых, бразильских и кешью) — 13,8 %, виноград, свежий или сушеный, — 12,5 % от стоимости импорта из стран ближнего зарубежья.

**Узбекистан** — 0,1 млн долл. США, или 1,9 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Единственная статья импорта — метлы и щетки, устройства ручные для уборки. Импорт из Узбекистана в 1 квартале 2009 г. не осуществлялся.

Стоимость **импорта из стран дальнего зарубежья** в 1 квартале 2010 г. составила 1499,1 млн долл. США и по сравнению с 1 кварталом 2009 г. увеличилась в 1,6 раза.

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

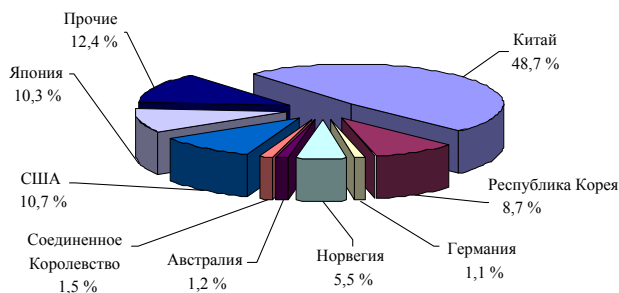


Рис. 8. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в импортном обороте в 1 квартале 2010 г.

**Китай** — 730,1 млн долл. США, увеличение в 1,8 раза. Главные статьи импорта: другие виды обуви — 14,8 %, обувь с верхом из кожи — 14,6 % от стоимости импорта из Китая.

**США** — 159,7 млн долл. США, увеличение на 41,0 %. Главные статьи импорта: вертолеты, самолеты, космические аппараты и ракеты — 6,3 %, изделия из черных металлов прочие — 5,8 %.

**Япония** — 154,2 млн долл. США, увеличение на 14,6 %. Главные статьи импорта: автомобили легковые, кроме 8702 — 17,7 %, рыба мороженая — 14,7 %, части и оборудование автомобилей 8701–8705 — 11,8 %.

**Республика Корея** — 130,2 млн долл. США, увеличение в 2,1 раза. Главные статьи импорта: нефть и нефтепродукты кроме сырых — 8,1 %, части и оборудование автомобилей 8701–8705 — 7,8 %, кузова для автомобилей 8701–8705 — 6,8 %.

**Норвегия** — 82,1 млн долл. США, увеличение в 13,5 раза. Главная статья импорта — буксиры и суда-толкачи — 93,8 %.

**Соединенное Королевство** — 22,8 млн долл. США, сокращение на 25,6 %. Главные статьи импорта: изделия из черных металлов прочие — 19,2 %, нефть и нефтепродукты, кроме сырых — 8,6 %.

**Австралия** — 17,6 млн долл. США, увеличение на 36,1 %. Главные статьи импорта: мясо крупного рогатого скота замороженное — 32,1 %, пищевые субпродукты крупного рогатого скота, свиней — 14,5 %, автомобили грузовые — 14,2 %.

**Германия** — 16,9 млн долл. США, сокращение в 2,1 раза. Главные статьи импорта: оборудование прочее для сельского хозяйства — 21,6 %, двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия — 9,0 %, изделия из черных металлов прочие — 8,3 %.

Анализ внешнеэкономической деятельности участников ВЭД, зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа, показал, что в 1 квартале 2010 г. произошло увеличение стоимости внешнеторгового оборота к уровню 1 квартала 2009 г. в 2,3 раза, или на 3597,4 млн долл. США, в том числе:

- экспорт увеличился в 2,6 раза, или на 3043,7 млн долл. США;
- импорт увеличился в 1,6 раза, или на 553,7 млн долл. США.

Увеличение объема экспорта в стоимостном выражении произошло за счет роста стоимости экспорта ряда товаров, таких как:

- топливно-энергетические товары — на 1894,1 млн долл. США (увеличение в 2,5 раза по сравнению с 1 кварталом 2009 г.);
- драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них — на 715,8 млн долл. США (в 23,9 раза);
- продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного) — на 252,8 млн долл. США (в 1,8 раза),  
в т. ч. рыба, ракообразные и моллюски — на 233,1 млн долл. США (в 1,7 раза);
- машины, оборудование и транспортные средства — на 60,4 млн долл. США (в 2,5 раза);
- древесина и целлюлозно-бумажные изделия — на 59,1 млн долл. США (на 35,2 %);
- металлы и изделия из них — на 26,0 млн долл. США (на 30,9 %).

Увеличение объема импорта региона в стоимостном выражении произошло за счет роста ввоза следующих товаров:

- машины, оборудование и транспортные средства — на 170,1 млн долл. США (увеличение на 41,7 % по сравнению с 1 кварталом 2009 г.);
- текстиль, текстильные изделия и обувь — на 166,8 млн долл. США (в 2,0 раза);
- металлы и изделия из них — на 64,2 млн долл. США (в 1,8 раза);
- продукция химической промышленности, каучук — на 47,0 млн долл. США (в 1,8 раза);
- рыба, ракообразные и моллюски — на 22,2 млн долл. США (в 5,6 раза);
- топливно-энергетические товары — на 14,6 млн долл. США (в 2,3 раза);
- кожевенное сырье, пушнина и изделия из них — на 13,2 млн долл. США (в 2,3 раза).

Сформировался активный баланс внешнеторгового оборота с положительным сальдо + 3460,3 млн долл. США.

А.Ф. КОЛПАКОВ, С.В. ЯКОВЛЕВА

### **О взаимодействии таможенных органов с экспертами при назначении и производстве экспертиз**

В статье рассматриваются особенности взаимодействия должностных лиц таможенных органов с экспертами при назначении и производстве экспертиз, а также при оценке заключения эксперта. Показано, что наиболее полное использование исследовательского потенциала эксперта достигается при хорошо спланированной организации взаимодействия субъектов экспертизы и соблюдении ими действующего законодательства.

**Ключевые слова:** должностное лицо таможенного органа, эксперт, взаимодействие, субъекты экспертизы.

Взаимодействие должностных лиц таможенных органов и экспертов можно определить как согласованную деятельность, подчиненную действующему законодательству и соблюдению ведомственных нормативных актов, основная задача которой — назначение и проведение экспертизы и решение возникающих вопросов при осуществлении таможенными органами контрольных функций, выявление и пресечение правонарушений и преступлений в области таможенного дела.

Особенность взаимодействия должностного лица и эксперта как субъектов экспертизы заключается в том, что такое взаимодействие, хотя и предполагает их тесный контакт, но часто имеет опосредованный характер и осуществляется путем выполнения каждым из них своих функциональных обязанностей. Качественное и добросовестное выполнение этих обязанностей и будет определять эффективность взаимодействия.

Взаимодействие субъектов экспертизы не означает их служебного подчинения. Административная независимость эксперта от лица, назначающего

экспертизу, является одним из главных факторов, определяющих объективность результатов работы эксперта. При производстве экспертизы эксперт независим от органа или лица, назначившего экспертизу, сторон и других лиц, заинтересованных в исходе дела.

Российское законодательство, в соответствии с которым таможенные органы назначают экспертизы, включает в себя Таможенный кодекс (ТК РФ), Кодекс об административных правонарушениях (КоАП РФ) и Уголовно-процессуальный кодекс (УПК РФ). Указанные кодифицированные законы не рассматривают вопросы взаимодействия субъектов экспертизы: должностного лица, назначающего экспертизу, и эксперта, которому поручено производство данной экспертизы, ограничиваясь лишь регламентацией деятельности каждого из субъектов в отдельности. Порядок такого взаимодействия обычно определяется ведомственными нормативными актами. Первым таким актом, утверждающим типовой порядок взаимодействия таможенных органов и таможенных лабораторий, стал ныне недействующий приказ ГТК РФ [1].

В течение последних двадцати лет, прошедших со дня создания первых экспертных подразделений Государственного таможенного комитета Российской Федерации — таможенных лабораторий, наблюдается резкий рост привлечения экспертов должностными лицами таможенных органов для решения самых разнообразных вопросов. За эти годы неоднократно изменялась структура таможенных экспертных подразделений, которая в настоящее время включает в себя:

- Центральное экспертно-криминалистическое таможенное управление (ЦЭКТУ), которое расположено в Москве и является специализированным региональным таможенным управлением;

- экспертно-криминалистические службы региональных филиалов ЦЭКТУ, расположенных в городах: Владивосток, Иркутск, Новосибирск, Уфа, Екатеринбург, Нижний Новгород, Ростов-на-Дону, Брянск, Санкт-Петербург и Калининград;

- выносные экспертные подразделения (отделы или отделения) ЭКС, филиалов ЦЭКТУ, расположенные в зоне деятельности крупных таможен с большими потоками товара, перемещаемого через таможенную границу.

Ежегодно экспертные подразделения ФТС России, в которых работает около 500 квалифицированных экспертов, выполняют до 60 тыс. экспертиз по запросам таможенных органов, что составляет более 70 % от общего числа назначаемых таможнями экспертиз. К числу иных экспертных структур, которым таможенные органы наиболее часто назначают экспертизы, следует отнести экспертные подразделения следующих министерств и ведомств Российской Федерации: Министерства внутренних дел, Министерства юстиции, Федеральной службы по контролю за оборотом наркотиков, а также территориальные органы Торгово-промышленной палаты.

Как показала практика, наибольшая результативность от экспертной деятельности наблюдается в случае организации эффективного взаимодействия



субъектов экспертизы, установленного на основании методических рекомендаций, изложенных в письме ФТС России [2]. Согласованное и хорошо продуманное взаимодействие должностных лиц таможенных органов с экспертно-криминалистическими службами ФТС России является важным фактором в поиске и выявлении фактов, которые могут лечь в основу принятия решения, например, при осуществлении таможенного контроля или стать доказательной базой совершения правонарушения или преступления при перемещении товара через таможенную границу Российской Федерации.

Проведение любой экспертизы предполагает возникновение, развитие и прекращение правоотношений между субъектами экспертной деятельности, поэтому процесс проведения экспертизы можно разделить на три основных этапа: 1) назначение экспертизы, 2) производство экспертизы, 3) оценка заключения эксперта лицом, назначившим экспертизу.

Рассмотрим деятельность субъектов экспертизы: должностного лица таможенного органа и эксперта с точки зрения особенностей их взаимодействия на этих этапах.

**Назначение экспертизы.** Экспертизы назначаются должностными лицами таможенных органов при осуществлении таможенного контроля, при производстве по делам об административных правонарушениях и дознании по уголовным делам, отнесенных к компетенции таможенных органов. В соответствии с действующими процессуальными законодательствами производство экспертизы может быть поручено государственным судебно-экспертным учреждениям, иным соответствующим организациям, а также экспертам. Государственными судебно-экспертными учреждениями (ГСЭУ) согласно ст. 11 федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» являются специализированные учреждения федеральных органов исполнительной власти, созданные для производства судебных экспертиз. Следует отметить, что ГСЭУ также проводят большое количество несудебных, т. е. назначаемых вне рамок судопроизводства, экспертиз. В число ГСЭУ входят экспертные подразделения МВД России, Минюста России, ФТС России и ряда других министерств и ведомств. Под иными соответствующими организациями следует понимать государственные и негосударственные экспертные организации, не имеющие статуса судебных. Назначение производства экспертизы конкретному эксперту — физическому лицу означает, что экспертиза будет выполняться вне экспертного учреждения. Такая ситуация чаще всего имеет место, когда в составе экспертных учреждений отсутствует эксперт требуемой специализации и квалификации. В этом случае экспертом может быть назначено любое физическое лицо, обладающее необходимыми специальными знаниями и опытом по применению своих знаний в практической деятельности.

Основанием для назначения экспертизы является необходимость использования специальных знаний в науке, технике, искусстве или ремесле должностными лицами в решении вопросов, возникающих у них при исполнении

своих обязанностей. Носителями таких специальных знаний являются физические лица — эксперты по должности или же те, которые становятся экспертами с момента поручения им производства экспертизы. Инициатором использования специальных знаний является должностное лицо, которому необходимо принять решение по проблемной ситуации и решить вопрос о целесообразности привлечения эксперта для установления определенных интересующих его обстоятельств. В настоящее время ФТС России, кроме того, определила случаи, когда назначение экспертизы является обязательным, например, при применении системы управления рисками.

Целью назначения любой экспертизы является получение доказательств, новых фактов, не являющихся очевидными, в противном случае назначение экспертизы нецелесообразно. Инициатор привлечения лица, обладающего специальными знаниями, должен определиться, какие задачи должны быть решены в ходе назначаемого им экспертного исследования.

Назначение экспертизы оформляется одним из следующих документов, формы которых приведены в письме ФТС России [2]:

- постановлением о назначении экспертизы при осуществлении таможенного контроля,
- определением о назначении экспертизы при производстве по делу об административном правонарушении,
- постановлением о назначении судебной экспертизы при дознании по уголовному делу.

Взаимодействие должностного лица с экспертом может начаться еще до составления документа о назначении экспертизы, когда ему необходимо определиться с решением вопросов относительно вида назначаемой экспертизы, круга лиц и экспертных учреждений, которым можно поручить исследование, характера вопросов, которые могут быть поставлены эксперту и разрешены путем проведения тех или иных исследований. Эти вопросы могут быть решены в случае предварительного обращения за консультацией к эксперту. Такое взаимодействие на предварительном этапе назначения экспертизы можно рассматривать как непроцессуальное. Попытка должностного лица обойти этот этап может привести к затягиванию сроков производства экспертизы, например, из-за возврата ее без исполнения по объективным причинам, которые могли быть установлены до назначения экспертизы, а в некоторых случаях и к утрате скоропортящихся объектов исследования. В целях повышения эффективности взаимодействия экспертно-криминалистические службы ЦЭКТУ регулярно, не реже одного раза в полгода, информируют таможенные органы о своих экспертных возможностях, о штате экспертов, о видах проводимых экспертиз и решаемых при этом вопросах.

Приняв решение о назначении экспертизы, должностное лицо таможенного органа вместе с постановлением (определением) о назначении экспертизы должно представить в распоряжение эксперта пробы или образцы товара. Взятие проб (образцов) производится должностным лицом в соответствии

с установленным порядком [3]. В некоторых случаях для этого может потребоваться взаимодействие с экспертом. Чаще всего это имеет место, когда товар, перемещаемый через границу, может представлять опасность для окружающих, например, ядовитое химическое вещество. В этом случае приглашается эксперт-химик для оказания профессиональной помощи во взятии проб или образцов товара. При этом следует подчеркнуть, что наиболее полное и эффективное использование познавательного потенциала эксперта при назначении экспертизы достигается не только грамотной и продуманной формулировкой вопросов эксперту, но и предоставлением ему необходимого и достаточного материала для исследования.

**Производство экспертизы.** Основанием для производства экспертизы является постановление или определение о назначении экспертизы, вынесенное должностным лицом таможенного органа. Руководитель экспертного подразделения, получив от таможенного органа документы и материалы для исследования, поручает производство экспертизы конкретному эксперту, обладающему необходимой для ее выполнения квалификацией, разъясняет ему права и обязанности и предупреждает об ответственности за дачу заведомо ложного заключения, устанавливает срок производства экспертизы. В необходимых случаях производство экспертизы может быть поручено комиссии экспертов. Один из экспертов комиссии может выполнять задачи эксперта-организатора. При назначении производства экспертизы вне экспертного учреждения конкретному физическому лицу права, обязанности и ответственность эксперта разъясняет ему лицо, назначающее экспертизу. Эксперт после изучения представленных ему документов, материалов и поставленных перед ним вопросов моделирует ход своих исследований. Важным моментом взаимодействия должностного лица и эксперта может стать предварительное, как до назначения экспертизы, так и перед началом ее выполнения, обсуждение методов и методик предстоящего исследования. Главным в этом случае должно стать обсуждение возможности применения разрушающих методов исследования, в ходе которых объект либо теряет свои первоначальные свойства, либо полностью уничтожается. В то же время лицо, обратившееся за помощью к эксперту, не вправе вмешиваться в его деятельность, наоборот — оно обязано предоставить ему полную свободу в выборе своих действий.

Задача, ставящаяся перед экспертом лицом, назначившим экспертизу, формулируется в виде вопросов эксперту. Круг и содержание вопросов, по которым должна проводиться экспертиза, определяется должностным лицом. Законодательство требует от эксперта точного следования содержанию сформулированного задания, самостоятельное изменение формулировок вопросов экспертом не допускается. При правильной формулировке вопроса эксперт не тратит время на уточнение задания, согласование его с лицом, назначившим экспертизу. От четкости поставленного вопроса зависит и ясность ответа. В практике работы таможенных экспертно-криминалистических служб довольно часто встречаются случаи, когда перед экспертом в рамках одной

экспертизы ставится большое количество однотипных, дублирующих друг друга по смыслу вопросов. В этой связи важным должно стать взаимодействие экспертных учреждений с таможенными органами, заключающееся в направлении им примерных формулировок вопросов эксперту при назначении экспертиз в отношении различных категорий товара.

При проведении предварительного осмотра представленных на экспертизу материалов эксперт может увидеть, что их количество не достаточно для ответа на поставленные вопросы, например, объектов для исследования представлено меньше, чем это предписано приложением № 3 к письму ФТС России [2]. В этом случае эксперт направляет ходатайство в таможенный орган о предоставлении ему необходимого количества проб (образцов), а также может ходатайствовать о представлении ему иных дополнительных материалов, необходимых для дачи заключения. Производство экспертизы при этом приостанавливается.

Взаимодействие лица, назначившего экспертизу, с экспертом в виде присутствия его при ее производстве регламентируется только ст. 197 УПК РФ и дает ему право получать разъяснения эксперта в ходе выполнения судебной экспертизы по поводу проводимых им действий, а также позволяет ему лучше уяснить методику экспертного исследования, на основе которой экспертом делаются выводы. Такое присутствие позволяет в некоторых случаях избежать такой формы взаимодействия субъектов экспертизы, как допрос эксперта лицом, назначившим экспертизу, после ее выполнения, для более точного уяснения результатов экспертного исследования. ТК РФ и КоАП РФ такое взаимодействие не предусматривают.

В ходе производства экспертизы эксперт может установить, что имеющихся у него специальных знаний недостаточно для ответа на все поставленные перед ним вопросы. В этом случае эксперт вправе ходатайствовать перед лицом, назначившим экспертизу, о предоставлении ему права привлечь для производства экспертизы другого эксперта, компетентного в решении поставленного вопроса и обладающего необходимыми специальными знаниями.

По результатам проведенных исследований эксперт от своего имени готовит заключение в письменной форме. При этом следует иметь в виду, что эксперт обязан провести исследования на строго научной и практической основе, всесторонне и в полном объеме в соответствии с поставленными перед ним вопросами. Содержание и форма заключения эксперта определены в ст. 379 ТК РФ, п. 5 ст. 26.4 КоАП РФ, ст. 204 УПК РФ.

Заключение эксперта состоит из трех частей. В *вводной части* содержатся сведения общего характера: какой орган и в какое экспертное учреждение назначил экспертизу, основание назначения экспертизы, данные об эксперте, которому поручено производство экспертизы, что представлено в распоряжения эксперта и какие вопросы поставлены перед ним, а также время и место производства экспертизы. В *исследовательской части* заключения подробно описывается процесс и результаты проведенных исследований в той

последовательности, как они происходили. Каждому поставленному перед экспертом вопросу должен соответствовать свой раздел в исследовательской части, заканчивающийся промежуточным выводом. Раздел, содержащий *окончательные выводы*, представляющие собой краткие и конкретные ответы на каждый из поставленных вопросов, является завершающей частью заключения эксперта.

**Оценка заключения эксперта лицом, назначившим экспертизу.** Взаимодействие лица, назначившего экспертизу, и эксперта не заканчивается после окончания производства экспертизы. Важным завершающим этапом является оценка заключения эксперта. Под оценкой в данном случае понимается процесс установления достоверности проведенных экспертом исследований и сделанных на их основе выводов, отнесенности полученных результатов экспертизы к рассматриваемым проблемным вопросам, имеющимся фактам и материалам и допустимости заключения эксперта с точки зрения соблюдения процессуального законодательства, регламентирующего экспертную деятельность. Лицо, назначившее экспертизу, оценивает заключение эксперта по своему внутреннему убеждению. Это означает, что никакие доказательства не имеют заранее установленной силы, в том числе и заключение эксперта, которое должно сопоставляться с другими уже имеющимися фактами. К числу наиболее общих элементов оценки заключения эксперта следует отнести такие, как:

- оценка порядка назначения и производства экспертизы с точки зрения соблюдения действующего законодательства;

- оценка компетентности эксперта, т. е. наличие у него документов, подтверждающих его право на самостоятельное производство назначенной экспертизы;

- оценка полноты и научной обоснованности заключения эксперта (обращается внимание на то, все ли представленные эксперту материалы были им исследованы и на все ли вопросы он дал ответы, насколько обоснованы выводы и подтверждаются ли они результатами проведенных исследований, основано ли проведенное исследование на применении необходимых научных знаний и правильно использованных специальных методик);

- оценка правильности составления заключения эксперта, в котором должны быть отражены время и место проведения экспертизы, кем и на каком основании проводились исследования, вопросы, поставленные перед экспертом, какие объекты исследования, документы и материалы были представлены в распоряжение эксперта, содержание и результаты проведенных исследований с указанием примененных методов, оценка результатов исследования, выводы по поставленным вопросам и их обоснование.

Практика взаимодействия с должностными лицами таможенных органов, назначающих экспертизы, говорит, что далеко не всегда они оценивают заключение эксперта в соответствии с вышеуказанными критериями. Иногда оценка ограничивается только изучением выводов без ознакомления со всем

ходом проведенных исследований и обоснований экспертом полученных результатов. Кроме того, можно с уверенностью сказать, что далеко не все должностные лица таможенных органов, назначающие экспертизы, могут провести оценку полноты и научной обоснованности заключения эксперта, установить, применены ли экспертом наиболее эффективные методы исследования, соответствуют ли они требованиям современной науки и техники. В этом смысле полезным было бы совместное обсуждение результатов экспертизы должностным лицом и экспертом.

После получения заключения эксперта и принятия должностным лицом таможенного органа решения на основании проведенной экспертизы, в соответствии с порядком, установленным ФТС России, в экспертно-криминалистическую службу ЦЭКТУ направляются сведения о принятых мерах по результатам проведенной экспертизы. Эти меры могут включать в себя, например, завершение таможенного режима, дополнительное начисление таможенных платежей, составление протокола об административном правонарушении, возбуждение уголовного дела.

В некоторых случаях взаимодействие должностного лица и эксперта не заканчивается процессом назначения и производства первичной экспертизы по конкретному факту или событию. В случае возникновения новых вопросов в отношении ранее исследованных объектов или в случае недостаточной ясности или полноты ранее данного заключения может быть назначена дополнительная экспертиза, производство которой может быть поручено эксперту, проводившему первичную экспертизу.

#### *Список литературы*

1. О типовом порядке взаимодействия таможенных органов и таможенных лабораторий при производстве таможенного оформления и таможенного контроля: приказ ГТК РФ от 23.12.1998 № 864. URL: <http://www.mnogozakonov.ru/catalog/data/1998/12/23/12229>
2. О методических рекомендациях: письмо ФТС РФ от 18.04.2006 № 01-06/13167. URL: <http://www.tks.ru/docs/10025283>
3. Об утверждении порядка взятия проб и образцов товаров, а также порядка их исследования при проведении таможенного контроля: приказ ГТК РФ от 23.12.2003 № 1519. URL: [http://www.alta.ru/show\\_orders.php?action](http://www.alta.ru/show_orders.php?action)



С.А. СМЕРНОВ, Е.А. ЯКУШЕВСКАЯ

## **Об изменениях в терминологии таможенного дела в связи с вступлением в силу Таможенного кодекса таможенного союза**

В данной статье проводится сравнение Таможенного кодекса Российской Федерации (далее — ТК РФ) и Таможенного кодекса таможенного союза (далее — ТК ТС) в части, касающейся таможенного контроля и помещения товаров под определенную таможенную процедуру (таможенный режим).

В статье используется терминология, принятая в ТК ТС, а для лучшего понимания излагаемого материала в скобках приводится соответствующее понятие из ТК РФ. В статье не рассматривается целесообразность изменений, внесенных в терминологию таможенного дела, и не дается оценка этим изменениям.

**Ключевые слова:** Таможенный кодекс Российской Федерации, Таможенный кодекс таможенного союза, изменения.

В соответствии с решением Межгосударственного совета евразийского экономического сообщества (высший орган таможенного союза) от 27.11.2009 № 17 с 01 июля 2010 г. вступает в силу Таможенный кодекс таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе таможенного союза, подписанному в г. Минске 27 ноября 2009 г.) в границах таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации.

Следовательно, таможенным органам Российской Федерации с 01 июля 2010 г. предстоит переход от работы по Таможенному кодексу Российской Федерации (федеральный закон от 28 мая 2003 г. № 61-ФЗ) в границах Российской Федерации к работе по Таможенному кодексу таможенного союза.

---

СМЕРНОВ Сергей Алексеевич — доцент кафедры организации таможенного контроля и ТСТК Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток.

ЯКУШЕВСКАЯ Елена Анатольевна — доцент кафедры организации таможенного контроля и ТСТК Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток.



Различия в этих документах отразились и на терминологии таможенного дела, которые были вызваны необходимостью согласовать терминологию и организацию таможенного дела трех государств — членов таможенного союза в единый порядок. Следует заметить, что изменения в терминологию вносились и ранее в связи с изменениями в таможенном деле, которые произошли с принятием ТК РФ в 2003 г.

ТК РФ и ТК ТС имеют разный правовой статус: ТК РФ — федеральный закон Российской Федерации, ТК ТС — международный договор, признанный (ратифицированный) Российской Федерацией.

Различия в Таможенном кодексе Российской Федерации и Таможенном кодексе таможенного союза, в части совершения таможенных операций и помещения под таможенные процедуры, заключаются в следующем:

1. Изменилось содержание ряда терминов (понятий), используемых в ТК ТС по сравнению с ТК РФ.
2. Изменились категории лиц, занятых около таможенной деятельностью.
3. Изменился порядок исчисления сроков, устанавливаемых таможенным законодательством, и изменились сроки совершения отдельных таможенных операций и таможенных процедур.
4. Изменился порядок перемещения товаров под таможенным контролем (таможенный транзит).
5. Изменился перечень форм таможенного контроля.
6. Сокращен список форм декларирования.

Другие изменения не столь существенны. Например: временное хранение в ТК РФ было таможенной процедурой, а в ТК ТС стало таможенной операцией, при этом сроки временного хранения, места временного хранения, разрешенные операции с товарами, в период временного хранения, практически не изменились.

Термины (понятия), которые используются в ТК РФ, изложены в ст. 11 ТК РФ. Термины, которые используются в ТК ТС, изложены в ст. 4 ТК ТС. Однако сравнивать терминологию ТК РФ и терминологию (понятия) ТК ТС только сравнивая содержание этих статей нельзя, так как и в тексте ТК РФ и в тексте ТК ТС встречаются термины, содержание которых раскрывается в иных статьях кодексов.

Так, в ст. 11 ТК РФ нет термина (понятия) *припасы* (в ТК ТС п. 23 ст. 4), однако содержание этого термина раскрывается в ст. 265 ТК РФ. Сравним<sup>1</sup>:

Статья 265 ТК РФ	Статья 4 ТК ТС
Под таможенный режим перемещения припасов допускается помещение товаров (далее — припасы):	23) припасы — товары: — необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслу-

<sup>1</sup> Здесь и далее для сравнения даются варианты контекста ТК РФ и ТК ТС.

<p>— необходимых для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов, воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки (в том числе топлива и горюче-смазочных материалов);</p> <p>— предназначенных для потребления пассажирами и членами экипажей на борту морских (речных) судов, воздушных судов или пассажирами и работниками поездных бригад в поездах, независимо от того, продаются эти припасы или нет;</p> <p>— предназначенных для продажи пассажирам и членам экипажей морских (речных) судов, воздушных судов без цели потребления указанных припасов на борту этих судов...</p> <p>3. Под таможенный режим перемещения припасов не допускается помещение <i>запасных частей и оборудования</i>, которые необходимы для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов, воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки</p>	<p>живания водных судов, воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки, за исключением <i>запасных частей и оборудования</i>;</p> <p>— предназначенные для потребления пассажирами и членами экипажей на борту водных судов, воздушных судов или пассажирами и работниками поездных бригад в поездах, независимо от того, продаются эти припасы или нет;</p> <p>— предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажей водных судов, воздушных судов без цели потребления указанных припасов на борту этих судов</p>
--	---

В ст. 4 ТК ТС нет термина *товары, находящиеся под таможенным контролем* (в ТК РФ — п. 4 ст. 11), но в ст. 96 ТК ТС «Товары, находящиеся под таможенным контролем» подробно описано, в каких случаях товары попадают под таможенный контроль, в каких случаях они выходят из-под таможенного контроля. Если сравнить п. 4 ст. 11 ТК РФ, содержание ст. 360 ТК РФ и содержание ст. 96 ТК ТС, то очевидно, что содержание термина *товары, находящиеся под таможенным контролем* совпадают в обоих таможенных кодексах.

В самом названии ст. 4 **Таможенного кодекса таможенного союза** видно изменение таможенной терминологии: слово *понятие* в ст. 11 ТК РФ в ст. 4 ТК ТС заменено словом *термин*.

По результатам сравнительного анализа ТК РФ и ТК ТС все термины (понятия) можно разделить на следующие группы:

- I. Термины (понятия), которые используются в ТК РФ и в ТК ТС и сохранили свое значение в ТК ТС. При этом в отдельных случаях сама формулировка содержания термина изменилась.
- II. Термины (понятия), которые используются только в ТК РФ.
- III. Термины (понятия), которые используются в ТК РФ и в ТК ТС, но изменили свое значение в ТК ТС.

**И. Термины (понятия), используемые в ТК РФ и сохранившие свое содержание в ТК ТС.** Среди терминов, которые используются как в ТК РФ, так и в ТК ТС, и при этом полностью сохраняют свое значение, следует обратить внимание на термины *товар* и *транспортные средства*.

Содержание термина *товар* в ТК ТС не изменилось по сравнению с его содержанием в ТК РФ, но в ТК ТС дан более подробный перечень того, что относится к товару: носители информации, валюта государств — членов таможенного союза, ценные бумаги и (или) валютные ценности, дорожные чеки, электрическая и иные виды энергии. В то же время из определения термина изъято упоминание о транспортных средствах как о товаре.

В ТК РФ транспортные средства считаются товаром, если они отнесены к недвижимым вещам (п. 1 ст. 11 ТК РФ), то есть не выполняют международную перевозку товаров и (или) пассажиров, а являются объектом купли-продажи, дарения и иных действий с ними.

В ТК ТС *транспортные средства* разделены:

- транспортные средства — категория товаров (п. 39 ст. 4 ТК ТС);
- транспортные средства международной перевозки (п. 40 ст. 4 ТК ТС).

**Внимание!** В ТК ТС контейнер отнесен к транспортным средствам (как это было в Таможенном кодексе Российской Федерации 1993 г.).

Статья 11 ТК РФ	Статья 4 ТК ТС
5) транспортные средства — любые морское (речное) судно (включая самоходные и несамоходные лихтеры и баржи, а также судно на подводных крыльях), судно на воздушной подушке, воздушное судно, автотранспортное средство (включая прицепы, полуприцепы и комбинированные транспортные средства) или единица железнодорожного подвижного состава, которые используются в международных перевозках для платной перевозки лиц либо для платной или бесплатной промышленной или коммерческой перевозки товаров, а также их штатные запасные части, принадлежности и оборудование, содержащиеся в их штатных баках горюче-смазочные материалы и топливо, если они перевозятся вместе с транспортными средствами	39) <i>транспортные средства</i> — категория товаров, включающая любое водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство (железнодорожный подвижной состав) или контейнер с предусмотренными для них техническими паспортами или техническими формулярами запасными частями, принадлежностями и оборудованием, горюче-смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами; 40) <i>транспортные средства международной перевозки</i> — транспортные средства, ввозимые на таможенную территорию таможенного союза или вывозимые за ее пределы в целях начала и (или) завершения международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа, с находящимися на них специальным оборудованием, предназначенным для погрузки, разгрузки, обработки

	и защиты грузов, предметами материально-технического снабжения и снаряжения, а также запасными частями и оборудованием, предназначенными для ремонта, технического обслуживания или эксплуатации транспортного средства в пути следования
--	---

В ст. 4 ТК ТС приводятся основные термины и их определения, в ней также даны и некоторые термины, не встречающиеся в ст. 11 ТК РФ. Например: *авария, международные почтовые отправления, меры нетарифного регулирования, оператор почтовой связи*, и т. д. Эти же термины применяются и в ТК РФ в значениях, определенных законодательством РФ о налогах и сборах, гражданским законодательством РФ, законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях и иным законодательством Российской Федерации. Например, термин *авария* используется в статьях: 70, 91, 105, 221, 246 ТК РФ, при этом его значение в ст. 11 ТК РФ не определено, оно соответствует общепринятому понятию.

Определение отдельных терминов, которые не упоминаются в ст. 11 ТК РФ, приводится в иных статьях ТК РФ, например, *припасы*.

Статья 265 ТК РФ	Статья 4 ТК ТС
<p>1. Под таможенный режим перемещения припасов допускается помещение товаров (далее — припасы):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— необходимых для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов, воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки (в том числе топлива и горюче-смазочных материалов);</li> <li>— предназначенных для потребления пассажирами и членами экипажей на борту морских (речных) судов, воздушных судов или пассажирами и работниками поездных бригад в поездах, независимо от того, продаются эти припасы или нет;</li> <li>— предназначенных для продажи пассажирам и членам экипажей морских (речных) судов, воздушных судов без цели потребления указанных припасов на борту этих судов...</li> </ul> <p>3. Под таможенный режим перемещения припасов не допускается помещение запасных частей и оборудования, которые необходимы для обеспечения нормальной</p>	<p>23) припасы — товары:</p> <p>необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов, судов внутреннего плавания, судов плавания «река-море», судов на подводных крыльях, судов на воздушной подушке и маломерных судов, включая самоходные и несамоходные лихтеры и баржи (далее — водные суда), воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки, за исключением запасных частей и оборудования;</p> <p>предназначенные для потребления пассажирами и членами экипажей на борту водных судов, воздушных судов или пассажирами и работниками поездных бригад в поездах, независимо от того, продаются эти припасы или нет;</p> <p>предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажей водных судов, воздушных судов без цели потребления указанных припасов на борту этих судов</p>

эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов, воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки»	
--	--

**II. Термины (понятия) из ТК РФ, которые не вошли в терминологию ТК ТС.** К терминам (понятиям), не вошедшим из ТК РФ в терминологию ТК ТС, относятся: *внутренние налоги; российские товары; российские лица; статус товаров и транспортных средств для таможенных целей; свободное обращение; таможенный брокер (представитель); таможенное оформление; таможенный режим.*

Термины (понятия) *российское лицо, российские товары* в ТК ТС не встречаются, так как вместо них используются термины *лицо государства — члена таможенного союза, товары таможенного союза.*

Понятия *внутренние налоги, таможенное оформление, статус товаров и транспортных средств для таможенных целей, свободное обращение* в ТК ТС не употребляются и аналогичных терминов там нет.

Понятие *таможенный брокер (посредник)* в ТК ТС заменено термином *таможенный представитель*, в принципе сохранившем содержание понятия *таможенный брокер (посредник).*

Статья 11 ТК РФ	Статья 4 ТК ТС
17) таможенный брокер (представитель) — посредник, совершающий таможенные операции от имени и по поручению декларанта или иного лица, на которого возложена обязанность или которому предоставлено право совершать таможенные операции в соответствии с настоящим Кодексом	34) таможенный представитель — юридическое лицо, совершающее от имени и по поручению декларанта или иного заинтересованного лица таможенные операции в соответствии с таможенным законодательством таможенного союза

Термин (понятие) *таможенный режим* из ТК РФ в ТК ТС заменено термином *таможенная процедура.*

Статья 11 ТК РФ	Статья 4 ТК ТС
22) таможенный режим — таможенная процедура, определяющая совокупность требований и условий, включающих порядок применения в отношении товаров и транспортных средств таможенных пошлин, налогов и запретов и ограничений, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, а также статус товаров и транспортных	26) таможенная процедура — совокупность норм, определяющих для таможенных целей требования и условия пользования и (или) распоряжения товарами на таможенной территории таможенного союза или за ее пределами

<p>средств для таможенных целей в зависимости от целей их перемещения через таможенную границу и использования на таможенной территории Российской Федерации либо за ее пределами</p>	
---	--

### III. Термины (понятия) из ТК РФ, изменившие свое значение в ТК ТС.

К терминам, перешедшим из ТК РФ в ТК ТС и изменившим свое значение, относятся: *таможенные операции* и *таможенная процедура*.

Если сравнивать только формулировки, то различия в формулировках термина *таможенные операции* не столь значительны и заключаются в том, что в ТК РФ говорилось об отдельных действиях, а в ТК ТС говорится о *действиях*. Однако из анализа текста ТК ТС видно, что произошло принципиальное изменение: *прибытие товаров, убытие товаров, временное хранение товаров* в ТК ТС относятся к *таможенным операциям*, предшествующим подаче таможенной декларации, а в ТК РФ *прибытие товаров, убытие товаров, временное хранение товаров* — относятся к таможенным процедурам.

Статья 11 ТК РФ	Статья 4 ТК ТС
20) таможенные операции — отдельные действия в отношении товаров и транспортных средств, совершаемые лицами и таможенными органами в соответствии с настоящим Кодексом при таможенном оформлении товаров и транспортных средств	29) таможенные операции — действия, совершаемые лицами и таможенными органами в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства таможенного союза

В ТК ТС изменилось содержание термина *таможенная процедура*, и теперь оно аналогично содержанию термина (понятия) *таможенный режим* из ТК РФ. При этом содержание термина *таможенная процедура* ТК ТС ни в коей мере не соответствует понятию *таможенная процедура* в ТК РФ.

Статья 11 ТК РФ	Статья 4 ТК ТС
21) таможенная процедура — совокупность положений, предусматривающих порядок совершения таможенных операций и определяющих статус товаров и транспортных средств для таможенных целей	26) таможенная процедура — совокупность норм, определяющих для таможенных целей требования и условия пользования и (или) распоряжения товарами на таможенной территории таможенного союза или за ее пределами

Большие изменения произошли с **перечнем лиц, занятых деятельностью в области таможенного дела**. В ТК РФ в перечень лиц, занятых деятельностью в области таможенного дела, входят: 1) таможенные брокеры (посредники); 2) таможенные перевозчики; 3) владельцы складов временного хранения; 4) владельцы таможенных складов.

Обязательным условием деятельности этих лиц является включение в соответствующий реестр лиц, осуществляющих деятельность в области таможенного дела.

Деятельность в качестве владельца магазина беспошлинной торговли не требует включения в реестр лиц, занятых деятельностью в области таможенного дела, и предусматривает только предварительное уведомление таможенного органа о сроке открытия магазина беспошлинной торговли. По этой причине владельцы магазинов беспошлинной торговли не входят в перечень лиц, занятых деятельностью в области таможенного дела.

В ТК ТС в перечень лиц, занятых деятельностью в области таможенного дела, входят: 1) таможенный представитель (аналог таможенного брокера (посредника) в ТК РФ); 2) таможенный перевозчик; 3) владелец склада временного хранения; 4) владелец таможенного склада; 5) владелец магазина беспошлинной торговли; 6) уполномоченный экономический оператор (аналог лиц, которым разрешено применение специальных упрощенных процедур таможенного оформления согласно ст. 68 ТК РФ).

Обязательным условием деятельности этих лиц является включение в соответствующий реестр лиц, осуществляющих деятельность в области таможенного дела. При этом порядок включения в соответствующий реестр и исключения из этого реестра определяется законодательством государств-членов таможенного союза.

В ТК ТС изменился **порядок исчисления сроков, установленных кодексом** (изложен в ст. 5 ТК ТС). В ТК РФ порядок исчисления сроков, установленных кодексом, изложен в ст. 9, при этом исчисление сроков, как правило, начинается *с момента наступления события*, например, срок временного хранения — со дня помещения товаров на склад временного хранения, со дня завершения внутреннего таможенного транзита (п. 4 ст. 103 ТК РФ). А в ТК ТС течение срока, определенного периодом времени, начинается *на следующий день после календарной даты или наступления события*, которыми определено его начало» (п. 3 ст. 5); например: «срок временного хранения товаров исчисляется со дня, следующего за днем регистрации таможенным органом документов, представленных для помещения товаров на временное хранение» (п. 3 ст. 170 ТК ТС). Однако при этом товары считаются находящимися на временном хранении (п. 3 ст. 169 ТК ТС) «со дня регистрации таможенным органом документов, представленных для помещения товаров на временное хранение».

Порядок исчисления начала сроков в ТК ТС соответствует порядку, принятому в Гражданском кодексе РФ (ст. 191 «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)» от 30.11.1994 № 51-ФЗ (принят Госдумой Федерального собрания РФ 21.10.1994)).

Так же, как в ТК РФ, в ТК ТС днем помещения товаров под таможенную процедуру считается день выпуска товара таможенным органом.

В ТК ТС изменился установленный срок ряда таможенных процедур и таможенных операций, а также срок хранения документов.



1. Срок подачи таможенной декларации на товары, ввезенные на таможенную территорию:

Статья 129 ТК РФ	Статья 185 ТК ТС
не позднее 15 дней со дня предъявления товаров таможенным органам или со дня завершения внутреннего таможенного транзита	до истечения срока временного хранения товаров

2. В случае предварительного декларирования товаров — срок, по истечении которого декларация считается неподанной:

Пункт 4 статьи 130 ТК РФ	Пункт 6 статьи 193 ТК ТС
Если товары не предъявлены в таможенный орган, принявший таможенную декларацию в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, в течение 15 дней со дня ее принятия, таможенная декларация считается неподанной	Если товары не предъявлены таможенному органу, зарегистрировавшему таможенную декларацию, либо иному таможенному органу, определенному в соответствии с законодательством государства — члена таможенного союза, в течение 30 (тридцати) календарных дней со дня, следующего за днем ее регистрации, либо в течение этого срока изменились ставки таможенных пошлин, налогов, подлежащих уплате в отношении этих товаров, таможенная декларация считается неподанной

3. Сроки выпуска товаров:

Статья 152 ТК РФ	Статья 196 ТК ТС
Таможенные органы осуществляют выпуск товаров не позднее трех рабочих дней со дня принятия таможенной декларации, представления иных необходимых документов и сведений, а также со дня предъявления товаров таможенным органам	Выпуск товаров должен быть завершен таможенным органом не позднее 1 (одного) рабочего дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации

Кроме этого в ТК ТС также установлен срок выпуска товаров, помещаемых под таможенную процедуру экспорта, и товаров, помещаемых под таможенную процедуру временного вывоза, перечень которых определяется Комиссией таможенного союза, к которым не применяются вывозные таможенные пошлины. Согласно п. 1 ст. 196 ТК ТС выпуск таких товаров должен быть завершен таможенным органом не позднее 4 (четырех) часов с момента регистрации декларации на товары.

## 4. Срок проведения таможенного контроля после выпуска товаров:

Статья 361 ТК РФ	Статья 99 ТК ТС
Проверка достоверности сведений после выпуска товаров и (или) транспортных средств может осуществляться таможенными органами в течение одного года со дня утраты товарами статуса находящихся под таможенным контролем	Таможенные органы проводят таможенный контроль после выпуска товаров в течение 3 (трех) лет со дня окончания нахождения товаров под таможенным контролем

## 5. Срок переработки товаров на таможенной территории:

Статья 177 ТК РФ	Статья 243 ТК ТС
Срок переработки товаров определяется заявителем по согласованию с таможенным органом и не может превышать два года	Срок переработки товаров на таможенной территории не может превышать 3 (три) года

6. Срок помещения товаров, ранее помещенных под таможенную процедуру (таможенный режим) выпуска для внутреннего потребления, под таможенную процедуру (таможенный режим) реэкспорта:

Статья 242 ТК РФ	Статья 297 ТК ТС
Товары, выпущенные для свободного обращения, в отношении которых установлено, что на день пересечения таможенной границы у них имелись дефекты либо они иным образом не соответствовали условиям внешнеэкономической сделки по количеству, качеству, описанию или упаковке и по этим причинам они возвращаются поставщику либо иному указанному им лицу, могут быть помещены под таможенный режим реэкспорта, если указанные товары... вывозятся в течение шести месяцев со дня их выпуска для свободного обращения	...товары, помещенные под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, если эти товары возвращаются по причине неисполнения условий внешнеэкономической сделки, в том числе по количеству, качеству, описанию или упаковке, при соблюдении следующих условий: товары помещаются под таможенную процедуру реэкспорта в течение одного года со дня, следующего за днем выпуска для внутреннего потребления

## 7. Срок хранения документов, необходимые для таможенного контроля:

Статья 363 ТК РФ	Статья 98 ТК ТС
Документы, необходимые для таможенного контроля, должны храниться лицами не менее трех календарных лет после года, в течение которого товары утрачивают статус находящихся под таможенным контролем. Таможенные брокеры (представители), владельцы складов временного хранения, владельцы таможенных складов и таможенные	Документы, необходимые для проведения таможенного контроля, должны храниться лицами и таможенными органами в течение 5 (пяти) лет со дня окончания нахождения товаров под таможенным контролем, если иной срок не установлен законодательством государств-членов таможенного союза. Лица, осуществляющие деятельность

перевозчики должны хранить документы в течение пяти календарных лет после года, в течение которого совершались таможенные операции	в сфере таможенного дела, должны хранить документы, необходимые для таможенного контроля, в течение 5 (пяти) лет после года, в течение которого проводились таможенные операции
--	---

В ТК ТС четко определен порядок окончания сроков, в ТК РФ порядок окончания сроков применялся в соответствии с правилами, установленными Гражданским кодексом Российской Федерации. Исключение — окончание срока подачи таможенной декларации, установленного ТК РФ. Согласно п. 3 ст. 129 ТК РФ «если окончание срока подачи таможенной декларации приходится на нерабочий день таможенного органа, днем окончания этого срока считается следующий за ним рабочий день таможенного органа».

В ТК РФ предусмотрено два таможенных режима и одна таможенная процедура для **перемещения товаров под таможенным контролем**.

#### ***Для иностранных товаров***

1. *Внутренний таможенный транзит* — таможенная процедура, при которой иностранные товары перевозятся по таможенной территории Российской Федерации без уплаты таможенных пошлин, налогов и применения запретов и ограничений экономического характера, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности.

2. *Международный таможенный транзит* — таможенный режим, при котором иностранные товары перемещаются по таможенной территории Российской Федерации под таможенным контролем между местом их прибытия на таможенную территорию Российской Федерации и местом их убытия с этой территории (если это является частью их пути, который начинается и заканчивается за пределами таможенной территории Российской Федерации) без уплаты таможенных пошлин, налогов, а также без применения к товарам запретов и ограничений экономического характера, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности.

#### ***Для российских товаров***

Иные специальные таможенные режимы, а именно п. 5 ст. 268 ТК РФ в отношении российских товаров, перемещаемых между таможенными органами через территорию иностранного государства.

При вывозе российских товаров, помещенных под таможенный режим, предусматривающий вывоз товаров с таможенной территории Российской Федерации, например, экспорт, переработка вне таможенной территории, временный вывоз, вышеперечисленные процедуры (таможенные режимы) не применялись.

В ТК ТС для перемещения товаров под таможенным контролем предусмотрена **единая таможенная процедура — таможенный транзит**. *Таможенный*

*транзит* — таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся под таможенным контролем по таможенной территории таможенного союза, в том числе через территорию государства, не являющегося членом таможенного союза, от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов с применением запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного и технического регулирования.

Таможенный транзит применяется при перевозке:

- 1) иностранных товаров от таможенного органа в месте прибытия до таможенного органа в месте убытия;
- 2) иностранных товаров от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа;
- 3) иностранных товаров, а также товаров таможенного союза в соответствии с подпунктом 5 настоящего пункта от внутреннего таможенного органа до таможенного органа в месте убытия;
- 4) иностранных товаров от одного внутреннего таможенного органа до другого внутреннего таможенного органа;
- 5) товаров таможенного союза от таможенного органа места убытия до таможенного органа места прибытия через территорию государства, не являющегося членом таможенного союза.

Товары, помещенные под таможенную процедуру экспорта, так же, как это предусмотрено ТК РФ, перевозятся по таможенной территории таможенного союза без помещения под таможенную процедуру таможенного транзита.

В части таможенного контроля произошли **изменения в перечне форм таможенного контроля**:

1. В ТК ТС в перечень лиц, уполномоченных принимать решение о проведении личного таможенного досмотра (личного досмотра по ТК РФ), внесен *заместитель руководителя (начальника) таможенного органа* при условии, что начальником таможенного органа заместителю будут даны соответствующие полномочия (ст. 117 ТК ТС).

2. Вместо таможенной ревизии в ТК ТС появилось три формы таможенного контроля (ст. 110 ТК ТС):

- а) учет товаров, находящихся под таможенным контролем;
- б) проверка системы учета товаров и отчетности;
- в) таможенная проверка.

*Учет товаров, находящихся под таможенным контролем*, таможенные органы Российской Федерации проводили всегда, хотя такой формы таможенного контроля в ТК РФ не установлено.

*Проверка системы учета товаров и отчетности* как форма таможенного контроля в ТК РФ также не установлена, но документы ФТС России свидетельствуют, что такие проверки проводятся. Так, в приказе ФТС России от 23.12.2008 № 1656 «Об утверждении Административного регламента Федеральной таможенной службы по исполнению государственной функ-

ции установления специальных упрощенных процедур таможенного оформления для отдельных лиц» в п. 35 пп. *г* и *д* записано: «...если Заявитель не соблюдает *порядок ведения системы учета коммерческой документации* в соответствии с установленным порядком либо, что подтверждено документально, система учета коммерческой документации содержит недостоверные сведения... если Заявитель не обеспечил доступ должностных лиц таможенных органов к системе учета коммерческой документации...». Это свидетельствует о том, что таможенные органы Российской Федерации такие проверки проводят.

*Таможенная проверка* как форма таможенного контроля во многом похожа на *таможенную ревизию*, несмотря на то, что определения этих форм таможенного контроля различны:

Статья 376 ТК РФ	Статья 122 ТК ТС
Таможенные органы проводят таможенную ревизию — проверку факта выпуска товаров, а также достоверности сведений, указанных в таможенной декларации и иных документах, представляемых при таможенном оформлении, путем сопоставления этих сведений с данными бухгалтерского учета и отчетности, со счетами, с другой информацией лиц, указанных в настоящей статье	Таможенная проверка проводится таможенными органами в целях проверки соблюдения лицами требований, установленных таможенным законодательством таможенного союза и законодательством государств-членов таможенного союза

При этом в ходе таможенной проверки таможенные органы в соответствии с п. 3 ст. 122 ТК ТС проверяют:

- 1) факт помещения товаров под таможенную процедуру;
- 2) достоверность сведений, заявленных в таможенной декларации и иных документах, представленных при таможенном декларировании товаров, повлиявших на принятие решения о выпуске товаров;
- 3) соблюдение ограничений по пользованию и распоряжению условно выпущенными товарами;
- 4) соблюдение требований, установленных таможенным законодательством таможенного союза и законодательством государств — членов таможенного союза к лицам, осуществляющим деятельность в сфере таможенного дела;
- 5) соответствие лиц условиям, необходимым для присвоения статуса уполномоченного экономического оператора;
- 6) соблюдение установленных таможенным законодательством таможенного союза и (или) законодательством государств — членов таможенного союза условий таможенных процедур, при помещении под которые товары не приобретают статус товаров таможенного союза;
- 7) соблюдение иных требований, установленных таможенным законодательством таможенного союза и (или) законодательством государств — членов таможенного союза.

Таким образом, задачи таможенной ревизии и таможенной проверки аналогичны.

В ТК ТС произошло и **сокращение списка форм декларирования**: вместо установленных в ТК РФ четырех форм декларирования, в ТК ТС установлено две формы декларирования.

Статья 124 ТК РФ	Статья 179 ТК ТС
1. Декларирование товаров производится путем заявления таможенному органу в таможенной декларации ... или иным способом, предусмотренным настоящим Кодексом, в письменной, устной, электронной или конклюдентной форме сведений о товарах, об их таможенном режиме и других сведений, необходимых для таможенных целей	3. Таможенное декларирование производится в письменной и (или) электронной формах с использованием таможенной декларации

В ТК ТС нет устной и конклюдентной форм декларирования. Сокращение количества форм декларирования не вносит кардинальных изменений в работу таможенных органов Российской Федерации. Дело в том, что устная и конклюдентная формы декларирования могут применяться только физическими лицами, перемещающими товары для личного, не коммерческого пользования, и только в случае, если у них отсутствуют товары, подлежащие обязательному письменному декларированию.

По материалам, изложенным в статье, можно сделать вывод, что различия Таможенного кодекса Российской Федерации и Таможенного кодекса таможенного союза в части совершения таможенных операций и помещения товаров под таможенные процедуры не носят принципиального характера и не должны создать серьезных проблем для работы таможенных органов Российской Федерации в рамках таможенного союза.

### **Япония заинтересована в сотрудничестве: визит полномочного представителя президента России В. Ишаева в Токио**

Полномочный представитель президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе *Виктор Ишаев* с 20 по 23 апреля 2010 г. провел в городе Токио в федерации «Кэйданрэн»<sup>1</sup> презентацию «Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года».

Мотивом к организации визита стало поручение президента России об укреплении торгово-экономического сотрудничества Дальнего Востока со странами АТР. Полпред возглавил делегацию представителей власти и бизнеса Дальнего Востока. В состав делегации вошли: губернатор Хабаровского края *Вячеслав Шпорт*, губернатор Сахалинской области *Александр Хорошавин*, заместитель полпреда *Александр Левинталь*, начальник управления Федерального космического агентства *Валерий Милогородский*, директор центра стратегических исследований развития топливно-энергетического комплекса Дальнего Востока *Игорь Светлов*, заместитель генерального директора ОАО «ТрансКонтейнер» *Павел Чичагов*, председатель совета директоров ОАО «Дальлеспром» *Зарэ Арутюнян* и др.

С японской стороны на встрече присутствовали премьер-министр *Хатояма Юкио*, министр иностранных дел *Кацуя Окада*, министр экономики, торговли и промышленности *Ноасима Масаюки*, председатель комиссии по международным делам нижней палаты парламента *Мунэо Судзуки*, заместитель министра иностранных дел *Тинами Нисимура*, президент федерации экономических организаций «Кэйданрэн» *Фудзии Митарай*.

Выступая перед деловыми кругами Японии, В.И. Ишаев отметил, что «благодаря особому вниманию высшего руководства РФ на Дальнем Востоке реализуются крупные проекты, улучшаются экономические показатели, а на принципах государственно-частного партнерства в Дальний Восток будет вложено в ближайшее время около 300 млрд р.».

«Вскоре произойдет качественный скачок в экономическом развитии региона, — заверил В. Ишаев. — Будет модернизирована транспортная инфраструктура. Увеличат пропускную способность Транссибирская и Байкало-

---

<sup>1</sup> Федерация экономических организаций создана в августе 1946 г. с целью выработки путей решения проблем послевоенной японской экономики и создания условий скорейшей интеграции Японии в мировое экономическое сообщество. «Кэйданрэн» является консультативным органом правительства, деловых кругов и политических партий Японии по важнейшим вопросам состояния и перспектив развития страны. В состав «Кэйданрэн» входит 1009 ведущих корпораций и компаний Японии, среди которых 119 известных в Японии компаний, представляющих основные секторы экономики — промышленность, торговлю, финансы, энергетику.



Амурская магистраль, на их техническое перевооружение будет направлено 18 млрд долл. США. Объем железнодорожных перевозок по БАМу возрастет с нынешних 12 до 108 млн тонн в 2050 г., из которых перевозки угля составят 70 %».

Правительство РФ приняло решение продвигать углеводородное сырье на Дальний Восток. Нефтепроводы будут перекачивать сырье из Сибири в районы Дальнего Востока для последующей переработки. В частности, отметил В. Ишаев, в Приморье нефтяная компания «Роснефть» планирует строительство одного из крупнейших в мире нефтехимических комбинатов, предположительная стоимость которого — 19,8 млрд долл. США. Планируется строительство завода по производству сжиженного природного газа. Будет серьезно модернизировано портовое хозяйство и аэропорты. Изменения коснутся лесного и рыбного комплексов, не говоря уже о масштабных изменениях в энергетике. Эти и другие проекты, отметил В. Ишаев, «станут важной составляющей Концепции развития Дальнего Востока до 2050 г., которая разрабатывается по указанию руководства страны. Конкретные детали могут стать предметом обсуждения во время предстоящего в 2012 г. саммита Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества во Владивостоке».

Для реализации намеченных планов, уверен Ишаев, «есть хорошие перспективы, экономика АТР растет быстрыми темпами. Нам предстоит в ближайшие годы завершить строительство нефтепровода Восточная Сибирь–Тихий океан, немало крупных объектов на острове Русский в связи с проведением саммита АТЭС».

Виктор Ишаев подчеркнул, что наряду с государственными финансовыми ресурсами, для осуществления столь масштабных проектов будут привлекаться частные инвестиции, в том числе и иностранные. Об этом уже велась речь в Китае, Корее и Сингапуре. Так, в Приморском крае «при участии сингапурских и южнокорейских компаний намечено построить судостроительный завод, продукцией которого станут крупнотоннажные суда водоизмещением более 100 тыс. тонн для перевозки нефти, нефтепродуктов и СПГ, еще один завод будет выпускать плавучие буровые платформы. Поставлена задача в перспективе довести возможности порта Ванино в Хабаровском крае по переработке грузов до 108 млн тонн в год»

В беседе с Хатояма Юкио полпред отметил, что «интеграция России со странами АТР пойдет через Дальний Восток. Однако Япония — ближайший наш сосед и партнер, и мы готовы создавать для взаимовыгодного сотрудничества все необходимые условия. Экономики наших стран взаимодополняемы. Учитывая наличие в Японии высоких технологий, мы просто обязаны сотрудничать». Сегодня, когда в Японию пошел сжиженный газ с Сахалина и население страны почувствовало реальные результаты сотрудничества с Россией, и японское руководство, и японские бизнесмены повели предметный разговор о дальнейших шагах.

По мнению полпреда, сферами российско-японского экономического сотрудничества на Дальнем Востоке могут стать развитие транзитных контейнерных перевозок, строительство и эксплуатация космодрома, развитие авиационного сообщения, участие в добыче и переработке нефти и газа, возведение второй нитки БАМа, а также область туризма.

Японские концерны, отметил полпред, также «хотели бы подключиться к модернизации и созданию портовой инфраструктуры, строительству мощных угольных и зерновых терминалов на дальнем Востоке». «Сейчас после глобального финансового кризиса наши японские и другие зарубежные партнеры, — сказал он, — особо заинтересованы в продвижении своей продукции и технологий на наши рынки».

«Сегодня удачно складываются отношения между первыми руководителями наших стран — между Дмитрием Анатольевичем Медведевым и Хатоямой Юкио. Это должно стать важным сигналом для бизнеса — работать друг с другом», — подчеркнул Виктор Ишаев.

Хатояма Юкио в разговоре с В. Ишаевым заявил, что понимает важность экономической модернизации Дальнего Востока, который является «воротами» России в Азиатско-Тихоокеанский регион, и что Япония заинтересована в японо-российском экономическом сотрудничестве. В частности, в разработке Эльгинского месторождения каменного угля в Якутии, в строительстве завода по сжижению природного газа в Приморье и др.

Полпред отметил возросший интерес японцев к российскому Дальнему Востоку, который прослеживается на всех уровнях. Сам уровень встреч свидетельствует о том, что сегодня Япония заинтересована в сотрудничестве с Россией на востоке.

«Главный итог встречи — Япония будет помогать модернизировать экономику Дальнего Востока, будет участвовать в реализации крупных инфраструктурных проектов», — подвел итоги беседы с японским премьером Виктор Ишаев. Также полпред выразил надежду на участие Японии в процессе подготовки саммита АТЭС-2012, и сообщил, что готов лично ознакомиться с японским опытом проведения подобного представительского форума, который состоится в этом году в Йокогаме.

В этот же день состоялась встреча Виктора Ишаева и возглавляемой им делегации с министром экономики, торговли и промышленности Японии Ноасима Масаюки, в ходе которой министр выразил желание японских инвесторов участвовать в реализации проекта «Сахалин-3».

На Кириновском газоконденсатном месторождении проекта «Сахалин-3», расположенном на шельфе Сахалина в Охотском море, уже ведутся геолого-разведочные работы. Месторождение планируется ввести в эксплуатацию в 2014 г., оно станет одним из источников газа для создаваемой газотранспортной системы «Сахалин–Хабаровск–Владивосток».

Члены российской делегации выступили с докладами о реализации проекта по созданию космодрома «Восточный» в Амурской области, об инвести-

ционных проектах, реализуемых и планируемых к реализации на территории Сахалинской области, Хабаровского и Приморского краев. Были сделаны сообщения о развитии транзитных контейнерных перевозок экспортно-импортных грузов и международного транзита грузов, о реализации проектов по созданию деревообрабатывающих производств и о проекте строительства газотурбинного завода в Хабаровском крае. Кроме того, было озвучено, что японский бизнес может принять участие в строительстве трубопроводов, реализации проекта БАМ-2, в развитии энергетической инфраструктуры, а также в таких сферах, как туризм, образование.

По словам российских специалистов, японцы преследуют сугубо экономические цели. В частности, взамен на возможные инвестиции и технологическую поддержку, Япония хотела бы получить на более благоприятных условиях доступ к российским энергоресурсам и другому сырью, в том числе через создание совместных предприятий. К тому же Дальний Восток является существенным рынком сбыта для некоторых японских компаний, и более тесная интеграция двух регионов способствовала бы росту товарооборота. Подобное сотрудничество может оказаться обоюдно выгодным. Россия получает прямые инвестиции, о необходимости которых говорит и правительство, Япония же взамен может получить выгодные контракты на поставку сырья и возможность участвовать в прибыльных проектах.

Глава экономического ведомства Японии высказал в ходе встречи общую просьбу бизнесменов Японии оказать содействие в преодолении возникающих у них в России трудностей: с оформлением виз, непрозрачными и долгими таможенными процедурами, транспортными проблемами. Заместитель министра иностранных дел Японии Тинами Нисимура отметила, что она недавно побывала во Владивостоке и была приятно удивлена скоростью подготовки города к саммиту АТЭС-2012. Тинами Нисимура также высоко оценила деятельность японских центров содействия развитию бизнеса, работающих на Дальнем Востоке, и попросила оказать им поддержку.

Виктор Ишаев сообщил, что он подписал распоряжение о создании при полпреде Совета по привлечению иностранных инвестиций. В состав Совета войдут представители региональных и федеральных органов власти и представители бизнеса. Сопредседательный орган создан в целях создания благоприятных условий для привлечения иностранных инвестиций и активизации работы по устранению административных барьеров во внешнеэкономической деятельности на Дальнем Востоке.

*Евгений Аношин, пресс-секретарь  
полномочного представителя президента Российской Федерации  
в Дальневосточном федеральном округе, г. Хабаровск*

П.Я. БАКЛАНОВ, М.Т. РОМАНОВ

## Геополитические факторы развития трансграничных регионов

В статье рассматривается геополитическое положение приграничных территорий в связи с основными категориями геополитики: геополитическими факторами, геополитическими процессами, геополитическими интересами и проблемами.

Проводится оценка геополитического положения Дальнего Востока России как важнейшего фактора развития наиболее значимого региона страны.

**Ключевые слова:** трансграничные регионы, геополитическое положение, геополитические интересы, внешнеэкономическое сотрудничество.

Приграничные территории испытывают на себе значительное влияние таких геополитических факторов, как: геополитическое положение, геополитические интересы и проблемы, геополитический потенциал и др., которые играют особую роль в развитии трансграничных территорий.

Важнейшей особенностью геополитического положения приграничных территорий является их непосредственный выход к территории соседней страны. В этой связи приграничная территория каждой из сторон испытывает разнообразное влияние, а также устойчивые интересы сопредельного государства. Это могут быть интересы к природным ресурсам данной территории, сфере рынка, транзитному потенциалу и т. п., которые могут подкрепляться соответствующими межгосударственными договорами и соглашениями. В этом случае соседняя страна заинтересована в поддержании и развитии добрососедских отношений с приграничной страной, в стабильности ее социально-экономического и политического развития, т. е. возникают определенные геополитические интересы.

При формировании подобных геополитических интересов возможны следующие варианты геополитических отношений соседних стран [5]:

---

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

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

1. Устойчивый интерес к зарубежной приграничной территории проявляет лишь одна из сторон, соседняя же страна подобных интересов не проявляет, но к интересам приграничного государства и экономическим связям с ним относится либерально.

В этом случае в сферу геополитических интересов попадает лишь одно звено трансграничной территории — приграничная территория одной из стран. Второе звено трансграничной территории — приграничная территория другой соседней страны остается вне сферы геополитических интересов.

2. Устойчивые интересы к зарубежным приграничным территориям проявляют обе соседние страны. В этом случае вся трансграничная территория, т. е. обе приграничные территории, включается в сферу взаимных геополитических интересов. В этом случае можно считать, что происходит определенное пересечение геополитических интересов.

Трансграничная территория, таким образом, практически всегда, либо полностью, либо частично, является сферой пересечения геополитических интересов соседних стран.

В этой связи можно говорить и об определенной симметрии и асимметрии геополитических отношений, в том числе и интересов в обоих звеньях трансграничной территории. Разумеется, полной симметрии (полного сходства) практически быть не может. Всегда будут те или иные отличия геополитических отношений, интересов, влияний, форм их проявления со стороны соседних стран к зарубежным приграничным территориям. Такие различия в целом и будут определять степень асимметрии геополитических отношений соседних стран в трансграничной территории.

3. Соседние страны не проявляют в явной форме каких-либо интересов к зарубежным приграничным территориям. Социально-экономические связи между соседними приграничными территориями также ограничены. Подобные отношения могут сохраняться в течение длительного времени, затем может наступить этап развития определенных отношений. Отсутствие устойчивых существенных отношений между двумя соседними странами может характеризовать и наличие определенной геополитической проблемы между этими странами, ее зарождение или существование в скрытом виде. В этом случае странам приходится прилагать определенные усилия по сдерживанию развития межгосударственных связей и отношений. Государственная граница при этом выполняет в основном разделительную, барьерную функцию.

4. Две соседние страны могут иметь протяженную границу, как например, Россия и Китай, Россия и Казахстан. В этом случае формируются и выделяются две, три и более целостных трансграничных территории с соответствующими парами приграничных.

Как правило, в таких трансграничных территориях устанавливаются сходные геополитические отношения, со сходной асимметрией. Однако в отдельных случаях и отдельные периоды времени геополитические отношения в трансграничных территориях соседних стран могут развиваться с более

или менее разной степенью асимметрии. Например, различная асимметрия геополитических отношений складываются в приграничных районах России и Китая в бассейне р. Амур и на алтайском участке границы.

5. Одна из соседних стран имеет определенные интересы к зарубежной приграничной территории и предпринимает усилия по установлению определенных отношений и связей, другая же — этому препятствует. Чаще всего это временная ситуация, которая может перейти либо во взаимную конфронтацию, либо в развитие двухсторонних отношений. Соответственно будет формироваться и изменяться и асимметрия геополитических отношений этих стран. Возможны ситуации, когда целостную трансграничную территорию образуют не две, а три и более приграничные территории трех и более стран. Например, трансграничная бассейновая геосистема р. Туманная состоит из приграничных территорий трех стран: России, Китая и КНДР. Крупнейшая трансграничная геосистема бассейна р. Амур включает в себя территории России, Китая, Монголии и частично КНДР.

В подобных случаях устанавливаются более сложные геополитические отношения в пределах трансграничных регионов. Отдельные приграничные территории могут входить в сферу геополитических интересов одновременно двух и более стран. В этом случае происходит пересечение их геополитических интересов в пределах отдельных частей трансграничной территории, в основном в природно-ресурсной, социально-экономической и геополитической сферах. В трансграничных бассейновых геосистемах предпосылки пересечения геополитических интересов усиливаются за счет более высокой связанности здесь природных процессов, а также связанности в экологической сфере.

Например, исследования [5] показывают, что к крупнейшему трансграничному региону, бассейну р. Амур, у некоторых стран уже существуют геополитические интересы, которые в перспективе, возможно, будут усиливаться. Этому способствуют реально существующие предпосылки роста геополитических интересов как у России и Китая, так и у Монголии и КНДР и даже Японии.

Предпосылки роста геополитических интересов России к бассейну Амура связаны с тем, что это — ключевой район Дальневосточного региона по населению, освоенности, сельскому хозяйству, природным ресурсам (лес, уголь, руды металлов, нефтегазовые месторождения, водные, земельные, рекреационные ресурсы и др.), гидроэнергетическому потенциалу. Бассейн р. Амур — зона контакта с крупнейшей страной мира — Китайской Народной Республикой, а также с формированием трансграничных структур: транспортных переходов, нефтепроводов, газопроводов, сетей электропередач. Этот регион обладает высоким транзитным потенциалом, в том числе по перевозкам «река–море». Рост геополитических интересов России к этому бассейну связан и с растущим осознанием природно-ресурсной и экологической связанности территорий разных стран в бассейновой геосистеме в целом.

Для Китая бассейн р. Амур — важнейший ресурсный район (лесные, земельные ресурсы и др.), район больших запасов пресной воды и энергетических ресурсов (гидроэнергетики, нефтегазопроводов, энергосетей), один из возможных транспортных путей, используемый в настоящее время для судоходства, а в перспективе не исключается возможность использования для перевозок на судах класса «река–море». По бассейну р. Амур проходит протяженная зона контакта КНР и России с формированием различных трансграничных структур. Этот регион обладает высоким транзитным потенциалом для развития устойчивых связей Китая не только с западными районами России, но и с другими странами Европы и Северной Америки.

Для Японии экологическое состояние бассейна р. Амур — важнейший фактор сохранения высокой биопродуктивности Охотского и Японского морей. Кроме того значительный интерес представляет наличие здесь ряда важных для японской экономики природных ресурсов (леса, руд металлов, энергетических и др.). Для Японии рост геополитических интересов к региону поддерживается и его высоким транзитным потенциалом. Растущее осознание Японией высокой связанности бассейновых геосистем Амура, Охотского и Японского морей на природно-ресурсном, экологическом, а возможно, и на геополитическом уровнях уже привело к ряду крупных российско-японских научных проектов и практических действий по разработке мер поддержания высокого экологического потенциала р. Амур [7].

Все это не только способствует росту, но и усложнению пересечений геополитических интересов ряда стран в бассейне р. Амур (рис. 1).



Рис. 1. Перехлест интересов Великого Китая и американо-японской коалиции

В условиях роста геополитических интересов ряда стран важными геополитическими инструментами устойчивого развития бассейна р. Амур могут стать:

- межгосударственные долговременные правительственные договоры по вопросам устойчивого природопользования и развития;



- формирование Международной комиссии по устойчивому развитию бассейна р. Амур;
- выполнение международных исследовательских программ по устойчивому природопользованию и развитию бассейна р. Амур;
- разработка международной программы по устойчивому развитию бассейна р. Амур;
- формирование международной сети экологического мониторинга;
- образование международных финансовых и страховых инструментов устойчивого природопользования и развития.

Российские территории, входящие в бассейны дальневосточных морей, также являются трансграничными. При этом неоднократно подчеркивалась целесообразность концентрации финансовых средств, инвестиционных ресурсов на приоритетном развитии крупных центров внешнеэкономического сотрудничества, расположенных на тихоокеанском побережье России [6, 8, 13, 15, 16, 28, 28]. Развитию таких центров и тяготеющих к ним приморских зон во многом способствуют геополитические факторы, направленные на укрепление геополитических интересов и потенциала России на тихоокеанском побережье. Сочетание российских районов, прилегающих или экономически тяготеющих к Тихому океану выделяется нами как Тихоокеанская Россия (ТР) [6].

В настоящее время в ТР имеется несколько городов с развитой транспортной инфраструктурой, которые осуществляют внешнеэкономические связи, имеют таможенные службы и испытывают влияние геополитических факторов. Однако многие из них небольшие, с малым собственным экономическим, демографическим, инфраструктурным потенциалом. Наиболее крупными являются Владивосток и Хабаровск, которые сформировали обширные зоны своего социально-экономического влияния, поэтому в перспективе они и должны развиваться как наиболее крупные региональные центры внешнеэкономического сотрудничества с концентрацией соответствующих геополитических функций.

Основным экономическим центром на тихоокеанском побережье в силу уникального экономико-географического положения и имеющегося потенциала является Владивосток. В настоящее время в данном регионе ему нет значимых альтернатив для выполнения важнейших контактных геополитических, внешнеэкономических функций России в АТР. По демографическому потенциалу (численности населения, его качеству) Владивосток превышает значения любого другого города тихоокеанского побережья России как минимум в 3,5 раза, по валовому региональному продукту — в 4–5 и более раз. Уровень развития во Владивостоке производственной, транспортной, социальной и научно-образовательной инфраструктуры (включая вузы, НИИ, театры, объекты торговли и пр.) также несопоставимо выше, чем в других городах тихоокеанского побережья России. О большей привлекательности Владивостока для иностранных граждан, в сравнении с прочими городами, можно судить

по численности иностранных граждан, работающих здесь (около 40 % от всех работающих в Приморском крае).

Следует также упомянуть и о своеобразном «генетическом коде» Владивостока, который в течение всей своей истории формировался как форпост России на Тихом океане и как город-порт. Во многом через Владивосток Россия реализует свое геополитическое влияние в зоне Тихого океана. А сам Владивосток и его окружение является зоной притяжения и пересечения геополитических интересов ряда других стран. Поэтому укрепление и развитие Владивостока является стратегической задачей России. По нашим оценкам, дальнейшее наращивание потенциала Владивостока целесообразно осуществлять уже в территориальных границах Владивостокской агломерации.

Значительны перспективы и приграничных с Китаем крупных городов Хабаровска и Благовещенска, которые отделяет и одновременно связывает с сопредельной страной КНР одна из крупнейших в Азии — судоходная река Амур. Она же связывает эти центры с Тихим океаном. Растет значимость и других приморских центров внешнеэкономического сотрудничества, прежде всего Находки, Советской Гавани, Ванино, Петропавловска-Камчатского, Холмска, Корсакова, Зарубино, Ольги, как наиболее развитых и перспективных центров внешнеэкономического сотрудничества на тихоокеанском побережье России. Они образуют обширные трансграничные территории на побережье, а также выполняют определенные функции геополитического влияния России в зоне Тихого океана.

С точки зрения геополитического положения на Дальнем Востоке России нами выделяются четыре наиболее важные приграничные регионы, которые следует рассматривать как ключевые контактные зоны: 1) Приморский; 2) Курило-Сахалинский; 3) Камчатско-Берингийский; 4) Приамурский. Их особая геополитическая значимость обуславливается, во-первых, широким выходом к Тихому океану и его ресурсам, а во-вторых, — соседским (контактным) географическим положением относительно наиболее мощных мировых «центров силы». В то же время эти субрегионы, будучи частями бассейнов морей, входят в международные трансграничные регионы.

Наибольшая концентрация «силовых полей», в том числе возможных геополитических интересов мировых «центров силы», отмечается в *Приморском районе*, где Россия территориально сопряжена одновременно с тремя «центрами силы» — Китаем, Республикой Корея (дополненной военными базами США) и КНДР. *Курило-Сахалинский район* — зона контакта с другой мощной в экономическом и военном отношении державой — Японией, также подкрепленной, в соответствии с двухсторонним соглашением, вооруженными силами США. *Камчатско-Берингийский район* граничит с США и входит в зону влияния этой крупнейшей страны мира.

Собственный геополитический потенциал приграничных субрегионов Тихоокеанской России, граничащих с мировыми «центрами силы», пока несопоставимо мал, особенно по таким его составляющим, как экономический

и демографический потенциалы. В результате происходящих в АТР демографических процессов на российском Дальнем Востоке и в сопредельных странах сложилась крайне полярная плотность населения — в среднем по сопредельным странам АТР 139,6 чел./кв. км, а на юге Российского Дальнего Востока — 3,7 чел./кв. км, на севере — всего 0,4 чел./кв. км. Плотность населения, например, в Приморском крае в 2006 г. в сравнении с сопредельными провинциями Китая была ниже в 11,2 раза; с КНДР — в 15,7; с Республикой Корея — в 40,4 раза. Экономическая плотность ниже, чем в сопредельном Китае в 18,9 раза и в 338,1 раза ниже, чем в Южной Корее.

**Демографическая и экономическая плотность в трансграничных  
контактных зонах Тихоокеанской России и сопредельных стран (2006 г.)**

Трансграничная контактная зона	Плотность населения, чел./кв. км	Экономическая плотность, тыс. долл./кв. км
<i>Приморская:</i> Приморский край	12,2	32,0
<i>Сопредельные страны:</i> Китай	136,9	606
КНДР	191,7	0,3
Республика Корея	492,9	10 820
<i>Курило-Сахалинская</i> Сахалинская область	6,0	36,5
<i>Сопредельные страны:</i> Япония	337,3	11 164
<i>Камчатско-Берингийская</i> Камчатский край + Чукотский АО	0,3	1,5
<i>Сопредельные страны:</i> Соединенные Штаты Америки	31,9	1386
<i>Приамурская</i> Амурская обл. + Еврейская АО + Хабаровский край	2,1	11,5
<i>Сопредельные страны:</i> Китай	136,9	606

Соотношение между российской и сопредельной японской (Курило-Сахалинская контактная зона) сторонами по демографической и экономической плотности сложилось соответственно в 56 и 300 раз. Наибольшие различия между российской и сопредельной американской сторонами по этим показателям отмечаются в самой северной и малоосвоенной Камчатско-Берингийской контактной зоне.

В этих условиях именно геополитические факторы определяют необходимость устойчивого наращивания демографического и экономического

потенциала приграничных ключевых территорий Тихоокеанской России в целях обеспечения соответствующих форм контроля над собственным, в том числе морским, пространством, а также определенного геополитического равновесия в Мировом океане.

Осуществление различных форм контроля над собственным пространством в складывающихся геополитических условиях может быть крайне затруднительным, если в приграничных ключевых субрегионах Тихоокеанской России не будут достаточно высокими собственные демографический, экономический и оборонный потенциалы. Поэтому столь важны оценки собственных ресурсных и иных возможностей для их приоритетного наращивания.

Таким образом, геополитическое положение Приморья разнообразно и контрастно, его территория входит одновременно в несколько трансграничных регионов: все восточное побережье — в Япономорский трансграничный регион, южное Приморье — в трансграничный бассейн р. Туманная, а западная часть края — в трансграничные регионы бассейнов р. Уссури и оз. Ханка. Подобные особенности геополитического положения Приморского края требуют, кроме всего прочего, постоянной международной координации с соседними странами и регионами. Схожая ситуация с учетом геополитических факторов складывается и в других трансграничных регионах российского Дальнего Востока [1–4, 6, 9, 10, 20, 21, 14, 19, 20, 22, 25, 30, 32, 35–37].

Интерес к геополитическим аспектам развития приграничных территорий обусловлен тем, что в результате политического и экономического кризиса 1990-х годов существенно снизился уровень национальной безопасности России, а особенно ее дальневосточного региона, граничащего с такими крупными, геополитически динамичными державами мира, как США — самая мощная в военном и экономическом отношении держава мира (рис. 2); Китай — нарождающаяся сверхдержава; Япония (дополненная 7-м флотом и военными базами на о-ве Окинава и др.); КНДР, обладающая значительным геополитическим потенциалом; Республика Корея (дополненная 7-м флотом и военными базами США).

В то же время следует отметить, что по мере удаления от западного макрорегиона России экономические и демографические потенциалы территорий неуклонно снижаются, что связано с общим объемом инвестирования на их социально-экономическое развитие. Как видно из рис. 3, в Сибирском и Тихоокеанском макрорегионах России, в совокупности занимающих почти 3/4 территории страны, проживает лишь 20,7 % ее населения и производится 26,3 % ВРП [24].

Негативные изменения соотношений геополитических потенциалов приграничных районов Тихоокеанской России и сопредельных стран продолжают нарастать. Особенно это касается демографических процессов, темпов экономического развития, динамики военных потенциалов.

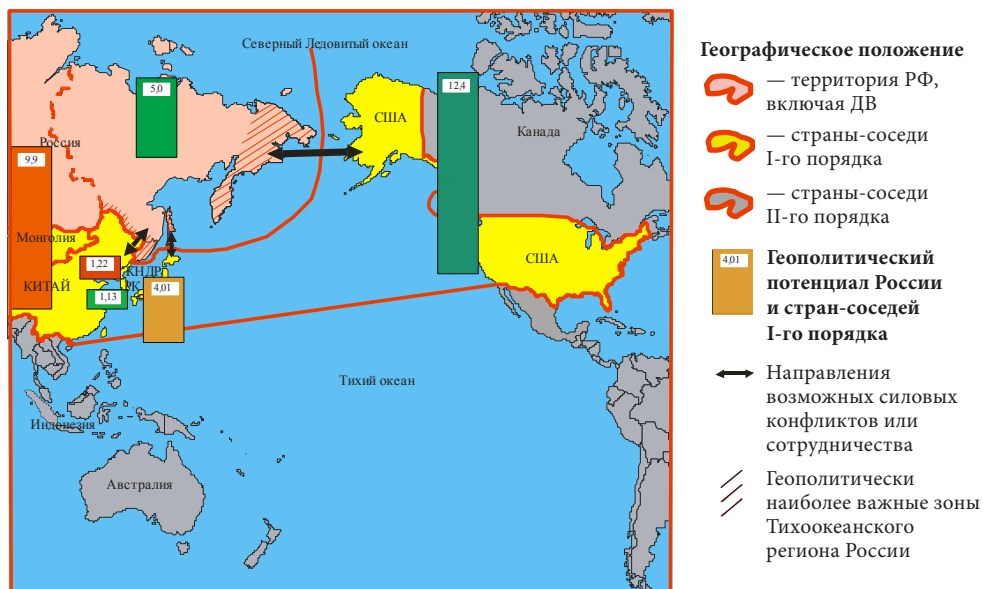


Рис. 2. Геополитическое положение Тихоокеанского региона России в АТР

В связи с этим следует отметить, что все страны-соседи Тихоокеанской России — крупнейшие инвесторы на военные нужды (рис. 4). Так, граничащие с Тихоокеанской Россией через Берингов пролив США по военным расходам не сопоставимы ни с одной страной — в 2007 г. на военные нужды ими было израсходовано 547 млрд долл. США (45 % военных расходов мира); в 2008 г. — 607; в кризисном 2009 г. — 625,3 млрд долл. США. На 2010 г. новый президент США Барак Обама запланировал 636,7 млрд долл. США.

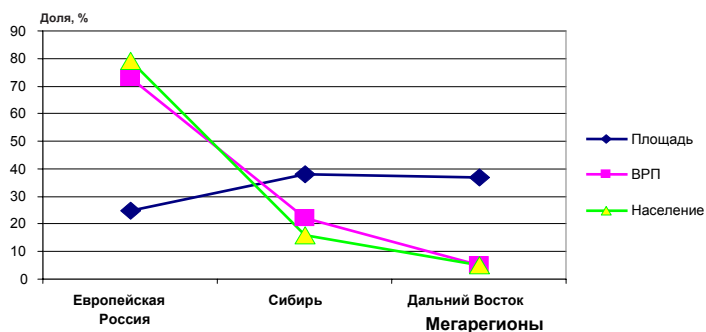


Рис. 3. Изменения долей макрорегионов России по основным показателям с запада на восток страны (по данным на 2006–2007 гг.)

Другой сосед Тихоокеанской России — Китай, конечно, не имеет столь масштабного военного бюджета, как США. В 2008 г., по данным Стокгольмского Международного института исследований проблем мира (SIPRI), Китай на военные нужды потратил 84,9 млрд долл. США.

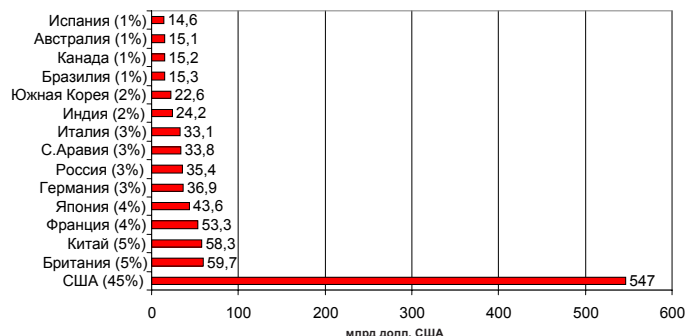


Рис. 4. Расходы на военные нужды в 2007 г. (данные в млрд долл. США по курсу валют 2005 г.; в скобках указана доля от мировых расходов)

Для сравнения: расходы России на военные нужды (по данным SIPRI) составляют 58,6 млрд долл. США; Японии — 46,3; Китай — «...за последнее десятилетие почти утроил свои военные расходы, и теперь по их объему уступает только США» [37].

Таким образом, в условиях непосредственного соседства с крупнейшими мировыми «центрами силы» российский Дальний Восток должен стать ключевым геополитическим регионом страны. Его стратегическое значение устойчиво возрастает в связи с активно происходящими в сопредельных странах экономическими и военно-политическими процессами.

#### Список литературы

1. Алексеев В.В. Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике: постановка проблемы. Владивосток: Вестник ДВО РАН, 1998. № 3. С. 63–66.
2. Бакланов П.Я. Геополитические и экономико-географические факторы развития интеграционных процессов на Дальнем Востоке России // Российский Дальний Восток и страны АТР: экономический рост и интеграционные процессы: материалы междунар. науч. конф. 13–15 октября 2004 г. Владивосток: ТГЭУ, 2004. С. 3–12.
3. Бакланов П.Я. Геополитические процессы в АТР // Двадцатый японо-российский науч. симп. по проблемам Дальнего Востока. Осака, 2005. С. 1–4; 75–76 (на рус. и яп. языках).
4. Бакланов П.Я. Дальневосточный регион России: проблемы и предпосылки устойчивого развития. Владивосток: Дальнаука, 2001. 144 с.
5. Бакланов П.Я. Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования / П.Я. Бакланов, С.С. Ганзей. Владивосток: Дальнаука, 2008. 216 с.
6. Бакланов П.Я. Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанского региона России / П.Я. Бакланов, М.Т. Романов. Владивосток: Дальнаука, 2009. 168 с.

7. Бжезинский З. Великая шахматная доска. Господство Америки и его геостратегические императивы. М.: Междунар. отношения, 1999. 256 с.
8. Быстрицкий С.П., Заусаев В.К., Хорошавин А.В. Дальний Восток России: становление новой экономики. Хабаровск: Изд-во ДВГАС, 2008. 346 с.
9. Васина А.Н. Геополитические проблемы в Северо-Западной части Тихого океана: теоретический и прикладной аспекты: автореф. дис. ... канд. полит. наук. Владивосток, 2006. 27 с.
10. Вахненко Р.В. Роль геополитических факторов в развитии транспортной инфраструктуры // Актуальные проблемы политической географии и геополитики: материалы всеросс. науч. конф. (5–8 декабря 2005). Биробиджан: ТИГ-ИКАРП ДВО РАН, 2005. С. 22–27.
11. Замятин Д.Н. Метагеография: Пространство образов и образы пространства. М.: Аграф, 2004. 512 с.
12. Ишаев В.И. Перспектива экономической интеграции Дальнего Востока России с АТР // Вестник ДВО РАН. 2003. № 4. С. 10–18.
13. Левинталь А.Б. Экономика Хабаровского края: проблемы и перспективы развития. Владивосток: Дальнаука, 2004. 324 с.
14. Матузенко Л.И. Геополитическое значение Дальнего Востока для России в условиях глобализации и формирования миропорядка в XXI веке // Российский Дальний Восток и страны АТР: экономический рост и интеграционные процессы: материалы междунар. науч. конф. Владивосток: ТГЭУ, 2004. С. 199–201.
15. Меламед И.И. Стратегия развития Дальнего Востока России. М.: Современная экономика и право, 2008. 464 с.
16. Минакир П.А. Об экономическом и социальном развитии Дальнего Востока и Забайкалья: программы и реалии (корректировка «Президентской» программы) // Дальневосточный ученый. 2002. № 7 (1209).
17. Минакир П.А. Россия не развивает Дальний Восток! // Дальневосточный ученый. 2003. № 104 (3098).
18. Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток / отв. редактор А.Г. Гранберг. М.: Экономика, 2006. 848 с.
19. Миндогулов В.В. Геополитические аспекты формирования расселенческой схемы Дальневосточного региона // Россия и страны АТР в военных конфликтах и мировых войнах XX века. Т. 2. Хабаровск, 2005. С. 182–190.
20. Моисеев Р.С. Дальний Восток: Геополитические проблемы региональной стратегии развития. Петропавловск-Камчатский: ПКВМУ, 1996. 63 с.
21. Песков В.М. Китайский фактор и российская дальневосточная политика // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2004. №1 (1). С. 96–105.
22. Приходько Н.Н. Геополитические реалии Приамурского фронта // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2005. № 2. С. 89–91.
23. Приходько Н.Н. Геополитические процессы в свете фронтирной теории // Проблемы устойчивого использования трансграничных террито-



рий: материалы междунар. конф. / под общ. ред. П.Я. Бакланова, С.С. Ганзея. Владивосток: ТИГ ДВО РАН, 2006. С. 60–63.

24. Прокапало О.М. Региональная социально-экономическая динамика (на примере Дальнего Востока): автореф. дис. ... д-ра экон. наук. Хабаровск, 2007. 46 с.

25. Резун Д.Я. Русский фронт на Дальнем Востоке // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Благовещенск, 2001. Т. 2. С. 444–448.

26. Регионы России. Социально-экономические показатели: статист. сб. М.: Росстат, 2007. 981 с.

27. Романов М.Т. Направления территориального развития хозяйства Приморского края // Стратегия территориальной организации хозяйства Приморского края. Владивосток: ДВО РАН, 1991. С. 228–239.

28. Романов М.Т. Территориальное устройство хозяйства и населения на российском Дальнем Востоке. Владивосток: Дальнаука, 2004. 232 с.

29. Романов М.Т. Территориальная организация хозяйства слабоосвоенных регионов России. Владивосток: Дальнаука, 2009. 344 с.

30. Рубан Л.С., Катаева Е.Г., Хегай В.К. Геостратегические интересы Российской Федерации на Дальнем Востоке / отв. ред. В.Н. Иванов; Ин-т соц.-полит. исслед. РАН. М.: Наука, 2006. 404 с.

31. Савченко В.Н. Геополитический и экономический кризисы на оси глобального исторического аттрактора // Российский Дальний Восток и страны АТР: экономический рост и интеграционные процессы: материалы междунар. науч. конф. Владивосток: ТГЭУ, 2004. С. 196–198.

32. Теоретико-методологические основы экономической интеграции России в Азиатско-Тихоокеанский регион / под ред. В.Г. Белкина. Владивосток: Дальнаука, 2005. 216 с.

33. Тушков А.А. Национальная морская политика и национальные морские интересы России на Тихоокеанском региональном направлении // Национальная морская политика Российской Федерации на Дальнем Востоке: проблемы и пути обеспечения стратегических интересов государства в Мировом океане: материалы междунар. науч.-практ. конф. (16–17 декабря 2003 г.). Владивосток: ДВГТУ, 2003. С. 296–307.

34. Храмчихин А. Желтое господство // Политический журнал. 2005. № 27. С. 61–64.

35. Шинковский М.Ю. Российский регион: Становление политического режима в условиях глобализации. Владивосток: ДВГУ, 2000. 336 с.

36. Шинковский М.Ю., Шведов В.Г., Волынчук А.Б. Геополитическое развитие Северной пачифики (опыт системного анализа): монография. Владивосток: Дальнаука, 2007. 338 с.

37. Экономическая интеграция: пространственный аспект. М.: Экономика, 2004. 352 с.

В.В. КОЖЕВНИКОВ

## Перспективы развития российско-японских отношений: есть ли основания для оптимизма?

В статье анализируется современное состояние российско-японских политических, экономических отношений; их психологическая составляющая. Автор продемонстрировал оригинальный комплексный подход к исследованию двусторонних отношений.

**Ключевые слова:** история российско-японских отношений, политика, экономика, психология, территориальный вопрос, международные отношения.

В России изменился взгляд на российско-японские отношения в связи с приходом к власти в сентябре 2009 г. Демократической партии Японии и нового премьер-министра Ю. Хатояма. На сессии ООН в Нью-Йорке Д.А. Медведев сказал, обращаясь к Ю. Хатояма, что премьер-министр Японии хорошо знает Россию, и это важный фактор, который должен способствовать укреплению двусторонних отношений, развитию не только торгово-экономического сотрудничества, но и сотрудничества по всем остальным вопросам, включая наиболее сложные.

Ю. Хатояма, в свою очередь, подчеркнул, что между нашими странами существует территориальная проблема и «мы хотели бы окончательно решить этот вопрос и заключить мирный договор в нынешнем, нашем поколении».

После этой встречи на высоком уровне многие российские аналитики выражали надежду, что Япония изменит жесткую позицию в территориальном вопросе.

Попытаемся выяснить, насколько обоснованы эти надежды, поэтому прежде всего посмотрим, как обе стороны оценивают перспективы развития российско-японских отношений.

Российская позиция традиционна и может быть проиллюстрирована выступлением заместителя министра иностранных дел России А.Н. Бородавкина на Шестом Российско-японском форуме: «Перспективы российско-японского сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе в условиях глобализации» [10]. Он говорит о необходимости серьезного укрепления российско-японского сотрудничества по преодолению таких проблем, как мировой финансово-экономический кризис, глобальное изменение климата, распространение оружия массового уничтожения, международный терроризм, наркопреступность, бедность, деградация окружающей среды, дефицит энергоресурсов, инфекционные заболевания и т. д. А.Н. Бородавкин отмечает: «Нас не разделяет идеологическая или военно-политическая конфронтация, мы, в отличие от эпохи «холодной войны», не принадлежим к противоборствующим и политически несовместимым лагерям, у нас единые ценностные ориентиры. Мы не являемся антагонистами и в мировой экономике, не конкурируем друг с другом на зарубежных рынках, наши экономические структуры, как ни банально это напоминание, взаимодополняемые» [10].

Такой же оптимистический подход российской стороны к двусторонним отношениям продемонстрировал представитель МИДа А.А. Нестеренко в мае 2010 г. Он говорил о том, что «потенциал российско-японского торгово-экономического сотрудничества огромен. Российский рынок привлекает все больше японских корпораций, о чем свидетельствует двукратный рост в 2009 году до 8,3 млрд долл. США японских инвестиций, накопленных в России. Все это — несмотря на глобальный финансово-экономический кризис». При этом подчеркивал, что развитие торгово-экономического и инвестиционного взаимодействия играет исключительно важную роль в продвижении всего комплекса двусторонних отношений и создании благоприятной атмосферы, способствующей урегулированию любых, даже самых сложных проблем [3].

Подобные заявления в последние годы неоднократно делались представителями России на встречах разных уровней. Поэтому такой обостренной была реакция России летом 2009 г. на новый закон, принятый в Японии, где речь идет о «японской исконности Южных Курил». Как в официальных заявлениях, так и в средствах массовой информации России утверждалось, что не стоит связывать развитие экономических отношений с территориальным вопросом, что это осложняет двусторонние отношения.

Следует отметить, что в Японии к современному состоянию российско-японских отношений и перспективам их развития относятся неоднозначно. Здесь можно выделить два подхода: сдержанный и радикальный.

Представителем первого является президент Японского фонда Ё. Сасакава, который недавно писал: «Природные ресурсы Сибири, в частности природный газ и нефть, стали жизненно необходимыми для Японии, которая в настоящее время практически полностью опирается на энергоносители с Ближнего Востока. А для России не может быть лучшего партнера, чем

Япония, которая располагает и финансовым и техническим потенциалами, и в то же время является миролюбивым государством [12].

Ё. Сасакава демонстрирует достаточно взвешенный, аналитический подход, учитывающий взаимную заинтересованность и в чем-то перекликающийся с позицией российской стороны. Но это не преобладающая точка зрения в японском политическом мире.

Немалая часть консервативных японских политиков и аналитиков были обеспокоены заявлениями Ю. Хатояма, из которых можно было сделать вывод о компромиссной позиции нового премьера в территориальном вопросе. В частности, профессор С. Хакамада, который долгое время был одним из основных консультантов правительства по российским делам, считает, что Япония долгое время не соблюдала «баланса между политическими и экономическими отношениями» и развивала экономические отношения с Россией, несмотря на то, что не было прогресса в решении территориальной проблемы: «И Путин и Медведев подчеркивают стремление решать территориальный вопрос на базе Совместной декларации 1956 г., то есть на базе передачи двух островов. Для Японии это неприемлемо. Новая администрация должна серьезно обсудить подход к России» [13]. Складывается впечатление, что в целом внешняя политика Японии не претерпевает значительных изменений, несмотря на обнадеживающие заявления премьер-министра, а в позициях сторон сохраняется традиционное статус-кво.

Многие российские политики утверждают, что подписание мирного договора между двумя странами на основе решения территориального вопроса откроет двери для японских инвестиций в российскую экономику и принесет нашей стране другие экономические дивиденды. Японскую сторону они стараются убедить в том, что необходимо наращивать экономические и прочие связи и тем самым создавать благоприятную атмосферу для нахождения взаимоприемлемого варианта решения территориальной проблемы.

В Японии же считают наоборот — решение политических вопросов (т. е. территориальной проблемы) приведет к активизации экономических отношений. Посол Японии в России М. Коно, говоря о перспективах сотрудничества России и Японии в энергетической области, особо отметил: «... если мы перестанем требовать возвращения северных территорий, это будет политическим самоубийством для японских политиков» [6].

Чтобы понять, насколько подобные утверждения соответствуют действительности и, вообще, как увязаны между собой политический и экономический аспекты двусторонних отношений, необходимо хотя бы кратко остановиться на состоянии и тенденциях развития торгово-экономических отношений между Россией и Японией.

В настоящее время масштабным и имеющим реальное значение для экономики и внешнеэкономических связей Дальнего Востока проектом с участием Японии является освоение нефтегазовых ресурсов шельфа о. Сахалин, оказывающее широкомасштабное влияние на ситуацию в регионе. Но сахалинские

проекты на сегодня остались едва ли не единственным крупным примером участия Японии в развитии российского Дальнего Востока. Возникшие в конце 1980-х — начале 1990-х годов совместные российско-японские предприятия практически прекратили существование.

На Японских островах ожидание больших успехов от сотрудничества с Россией за последнее десятилетие сменилось пессимизмом. Лишь немногие инвесторы, пришедшие на Дальний Восток в начале 1990-х годов, смогли адаптироваться к российским реалиям. Японцы тяготеют к комфортному бизнесу и исключительно чувствительны к отсутствию таких условий для нормального предпринимательства, как соблюдение законов, стабильность власти и правовой системы, обязательность и порядочность партнеров. Россия в глазах японцев не только унаследовала пороки советского государства — неповоротливость, забюрократизированность и т. п., но и приобрела новые: криминализацию общества, коррупцию, беззаконие. Дорогие японские товары, несмотря на их высокое качество, в условиях обнищания местного населения не выдерживают конкуренции с дешевой китайской продукцией.

Есть препятствия и концептуального характера. Они связаны с отсутствием «большой азиатской стратегии России», которая бы «во внутреннем плане» учитывала географическую и экономическую специфику огромной по территории, но малонаселенной «азиатской России», а «во внешнем» четко определила бы приоритеты многостороннего взаимодействия России с Восточной Азией.

С. Хакамада отмечает, что во времена В. Путина продвигалось сотрудничество в освоении сахалинских ресурсов. Однако, несмотря на то, что экономические отношения развивались, прогресса в переговорах по территориальной проблеме не видно, скорее наоборот, усиливается жесткая позиция по отношению к Японии [13].

Разумеется, фактом является то, что несмотря на неурегулированность территориальной проблемы и отсутствие мирного договора экономические отношения за последние годы заметно активизировались. Существенно вырос объем торговли. В 2008 г. он составил около 30 млрд долл. США. Вроде бы неплохой показатель. Однако от общего объема экспорта России на долю Японии приходилось всего лишь 2,1 % и импорта — 6,4 [8]. Следовательно, роль Японии во внешней торговле России весьма незначительна. Еще менее значима Россия во внешней торговле Японии. Ее доля — как в экспорте, так и в импорте — колеблется в пределах 1–2 %. Товарооборот же Японии с Китаем — в 10 раз больше, в стоимостном выражении — 238 млрд долл. США в год. Столь же велика разница в отношении японских инвестиций в китайскую и российскую экономики. В общем объеме иностранных инвестиций в российскую экономику на Японию приходится всего 1,4 % [9].

Структура торговли России с Японией на протяжении долгих лет не претерпевает серьезных изменений: Япония закупает у России преимущественно цветные металлы, энергоресурсы, морепродукты и лес. На эти товары

приходится свыше 90 % всего стоимостного объема российского экспорта в Японию. В российском же импорте из Японии главной статьёй являются автомобили. В отличие от Советского Союза, который закупал в Японии наряду со стальными трубами для бурно строившихся нефтепроводов огромное количество так называемого комплектного оборудования (т. е. целые заводы), нынешняя Россия практически не ввозит из нее производственного оборудования для крупномасштабного обновления основного капитала своих предприятий [8]. Наша торговля с Японией носит характер обмена топлива, сырья и продовольствия (морепродуктов) на готовую промышленную продукцию, в основном потребительского характера. Если называть вещи своими именами, то мы как были, так и остаемся сырьевым придатком нашей дальневосточной соседки и рынком сбыта ее автомобилей (как новых, так и бывших в употреблении). По объему всех инвестиций в экономику России Япония, являющаяся второй экономической державой мира, находится где-то в конце первой десятки зарубежных стран-инвесторов [8]. Японские капиталы на сегодняшний день не играют сколько-нибудь заметной роли в экономике России, за исключением нефтегазовых проектов на Сахалине. Что касается российского предпринимательского капитала в Японии, то там его просто нет. Объективно говоря, на сегодняшний день Россия и Япония весьма слабо зависят друг от друга в сфере экономики. В этих условиях не приходится говорить о том, что какое-то ограничение или даже сворачивание в той или иной форме торгово-экономических отношений между двумя странами во имя политических целей будет иметь серьезный эффект для обеих стран [7].

Сейчас много говорится о необходимости развития Дальневосточного региона с помощью японских капиталов и технологий, но почему-то упускается из виду, что крупный отечественный капитал на это не очень-то хочет идти. И серьезные японские капиталы придут в Россию, и прежде всего на Дальний Восток, только тогда, когда будет создан подходящий инвестиционный климат, производственная, транспортная, финансовая и социальная инфраструктуры. А до тех пор японцы будут вкладываться в более развитые регионы, что мы видим на примере японских автопроизводителей. «Тойота», «Ниссан» и «Судзуки» строят автосборочные заводы под Санкт-Петербургом и в Ульяновске, а вовсе не в Хабаровске и Владивостоке. На Дальнем же Востоке и в Сибири японские инвестиции идут главным образом в энергетические и сырьевые проекты.

Что же касается политического фактора, то, например, наличие территориальных и политических проблем в отношениях Японии с Китаем и Южной Кореей (кстати, более острых, чем в отношениях с Россией) не является препятствием для успешного развития всеобъемлющих торгово-экономических отношений между ними. А по объему и качеству эти отношения значительно превосходят отношения Японии с нашей страной. Это с одной стороны.

А с другой стороны, как показывает опыт, колоссальная экономическая взаимозависимость Японии с Китаем и Южной Кореей отнюдь не



благоприятствует решению их территориальных споров. Отсюда можно сделать вывод: Москве и Токио следует продвигать развитие экономических и политических связей на параллельных курсах и не отягощать это развитие их взаимной увязкой.

Кроме того, ни в Японии, ни в России нет соответственно «российского» и «японского» лобби в положительном значении этого явления. Иными словами, нет или мало представителей деловых кругов, которые в интересах продвижения своего бизнеса оказывали бы воздействие на политические круги, побуждая их создавать благоприятные условия для их деятельности в стране-партнере. А эти благоприятные условия есть не что иное, как политическое сближение двух стран, урегулирование политических проблем, мешающих в том числе и строительству отношений экономической взаимозависимости.

Часто говорят, что «нерешенность территориального вопроса является сдерживающим фактором для экономического сотрудничества». Вряд ли это убедительный аргумент. В 70-е годы прошлого века, когда Советский Союз не признавал наличие в двусторонних отношениях территориальной проблемы, советско-японская торговля бурно росла и были реализованы крупнейшие экономические проекты, в том числе по освоению ресурсов Сибири и Дальнего Востока.

Проблема территориального размежевания между Россией и Японией имеет длительную историю, обсуждение которой, однако, не в состоянии на сегодняшний день привести к ее урегулированию. Несмотря на кардинально изменившееся за последние годы состояние двусторонних отношений, Россия и Япония «все еще весьма далеки друг от друга». И в России, но в большей степени в Японии, отсутствует осознание того, что радикальное улучшение отношений отвечает глубинным стратегическим интересам каждой из стран. Россия и Китай смогли окончательно урегулировать свои территориальные проблемы только после того, как их отношения вышли на уровень стратегического партнерства. Возможно ли это в российско-японских отношениях? Это не так просто, в том числе и из-за сложившихся за многие десятилетия стереотипов восприятия друг друга.

Поэтому важно учитывать и психологические моменты в двусторонних отношениях, в том числе представления друг о друге. Как известно, Россию в Японии всегда оценивали скорее негативно, чем позитивно. В списке стран «нелюбимых японцами» Россия традиционно занимает одно из первых мест, тогда как среди «любимых» — одно из последних, обычно она по популярности соседствует с Северной Кореей. Например, согласно данным опроса общественного мнения кабинета министров Японии, проведенного в октябре 2009 г., на вопрос, «с симпатией ли вы относитесь к России», положительно ответили 15,4 % опрошенных, не испытывают симпатии — 79,6 %. Что касается оценки двусторонних отношений, то «хорошими» считают отношения 21,7 %, не считают «хорошими» — 68,2 %. Эти пропорции существуют уже много лет.



Возможно, именно психология часто мешает решению международных проблем, приводит к непониманию позиций друг друга. Поэтому проблемы «менталитета» двух стран, проблемы их психологии являются важнейшими в российско-японских отношениях.

Создается впечатление, что обе стороны на переговорах не понимают друг друга, точнее сказать, «не слышат» друг друга.

Вероятно, во многом «виновата» история двусторонних отношений. Ведь большую часть ее занимают конфликты и недоверие. Определенный имидж России в Японии имеет 250-летнюю историю, в ходе которой он не претерпел существенных изменений. Суть его — осознание России как огромной и непонятной страны на севере, таящей в себе скрытую угрозу. Политические споры, территориальная проблема, взаимное непонимание, нестабильность в экономике России, сложная ситуация в международной обстановке, расхождение интересов в регионе АТР — все это повлияло на то, что и в России, и в Японии сложились определенные взаимные стереотипы, которые закрепились в менталитете обоих народов.

Следовательно, нельзя не сказать об ответственности политиков и исследователей обеих стран, которые формируют общественное мнение своими выступлениями и публикациями. Акцентируя внимание на негативном прошлом, они мешают созданию новых отношений доверия.

История показывает, что сотрудничество с Японией возможно и в условиях нерешенности территориальной проблемы. Однако его продолжению мешают многие факторы. И это также вызвано взаимным непониманием.

Кроме прочего, для определения перспектив двусторонних отношений необходимо выяснить, какое же место занимает Россия во внешней политике Японии. Заявлениям о стремлении сотрудничать с Россией противоречит стратегическая линия государства. Она выражается в определяющих иерархию отношений Японии с другими странами документах, таких, как «Голубая книга» по вопросам внешней политики Японии и «Белая книга» по вопросам обороны, издающиеся каждый год и в силу этого позволяющие определить долгосрочную внешнюю политику Японии.

Так, в «Голубой книге» 2009 г. показан следующий порядок внешнеполитических приоритетов Японии: 1) Азия и Тихий океан; 2) Северная Америка; 3) Латинская Америка и бассейн Карибского моря; 4) Европа; 5) Россия, Центральная Азия и Кавказ; 6) Ближний Восток и Северная Африка; 7) Африка [4]. В последние годы — это традиционный порядок.

Важно, что в разделе, посвященном России, в издании 2009 г. отмечено, что «Россия — важная соседняя страна для Японии, и укрепление сотрудничества между Японией и Россией в Азиатско-Тихоокеанском регионе не только отвечает стратегическим интересами обеих стран, но и может способствовать стабильности и процветанию региона». Это традиционный зачин, характерный для всех изданий, но что конкретно Япония ждет от России? Далее читаем: «...чтобы способствовать стабильности и процветанию Азиатско-

Тихоокеанского региона, японское правительство активно вело переговоры с российским правительством, стремясь достигнуть окончательного решения проблемы северных территорий, самой большой проблемы в двусторонних отношениях» [4]. Обращает на себя внимание и то, что в последних изданиях все меньше места уделено экономическому сотрудничеству с Россией, по сравнению с изданиями 90-х годов, тем более в сравнении с оценками двусторонних отношений Японии с другими странами, в том числе с Китаем и Южной Кореей.

Интересно содержание «Белых книг» по вопросам обороны. Россия в военных концепциях Японии представлена достаточно полно. Сравним издания конца 90-х годов и 2009 г. Так, в Книге 1998 г. в отношении России выделяются три следующих момента: Россия разместила свои вооруженные силы на незаконно оккупированных северных территориях, неотъемлемой части японской территории; там сохраняется военный потенциал; будущее российских вооруженных сил неопределенно [1]. В издании 2009 г. говорится: «С 1978 г. еще при существовании СССР Россия неоднократно разворачивала наземные войска на японских северных территориях Итуруп, Кунашир, Шикотане. Эти территории незаконно заняты Россией, несмотря на то, что они — неотъемлемая часть японской территории» [2].

Таким образом, очевидно, что для Японии цель ее внешней политики в отношении России — достижение в первую очередь политических целей, а не экономических. Поэтому при анализе перспектив развития русско-японских отношений следует учитывать ее политические цели. Россия, в отличие от Японии, в своей внешней политике ставит во главу угла именно экономические цели, поэтому важно определиться прежде всего самим, чем Россия сможет заинтересовать Японию в первую очередь в экономическом плане и сосредоточиться на этом.

Конечно, в настоящее время новое правительство Японии стоит на распутье: придерживаться старой политики, развивая экономические связи с Россией в надежде на ее уступчивость в территориальном вопросе или вернуться к тактике «неразделения политики и экономики», увязывая экономическое сотрудничество с продвижением в территориальном вопросе. И этот выбор пока не очевиден. На недавней сессии парламента Ю. Хатояма, говоря об отношениях с Россией, подчеркнул, что планирует параллельно развивать политические и экономические отношения, и будет добиваться заключения мирного договора на основе решения территориальной проблемы. Также он заявил, что рассматривает Россию как партнера в АТР [2].

Первая часть его заявления говорит о том, что скорее всего, политика Японии в отношении России и при новом правительстве Демократической партии не претерпит изменений, так как это традиционная государственная политика Японии на протяжении многих десятилетий и ранее она не зависела от партий, которые находились у власти.

Таким образом, строить политику России в отношении Японии следует без иллюзий, нужно объективно оценивать собственные возможности

и подходить к ее выработке исключительно на прагматической основе — т. е. с позиций собственной выгоды. Такая позиция будет понятна и нашим партнерам, которые строят политику в отношении России именно на такой базе.

*Список литературы*

1. Белая книга по вопросам обороны Японии. 1998. URL: [http://www.mod.go.jp/e/publ/w\\_paper/1998.html](http://www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/1998.html) (на яп. яз.).
2. Белая книга по вопросам обороны Японии. 2009. URL: [http://www.mod.go.jp/e/publ/w\\_paper/2009.html](http://www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/2009.html) (на яп. яз.).
3. Брифинг официального представителя МИД России А.А.Нестеренко. 12 мая 2010 года. URL: [http://www.mid.ru/brp\\_4.nsf/0/C81CBBFEF69A9C6AC3257721004B4BFB](http://www.mid.ru/brp_4.nsf/0/C81CBBFEF69A9C6AC3257721004B4BFB)
4. Голубая книга по вопросам дипломатии Японии. 2009. URL: <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/bluebook/2009/html/index.html> (на яп. яз.).
5. Демократическая партия Японии: официальные обязательства власти // Манифест. Токио, 2009. 18 августа. 24 с. (на яп. яз.).
6. Интервью с послом Японии Масахару Коно // АиФ. 07.04.2010. № 14.
7. Итоги японо-российской торговли за 9 месяцев 2009. URL: <http://www.jfir.or.jp/j/mailmagazine.htm> (на яп. яз.).
8. Кистанов В.О. Взаимовлияние политических и торгово-экономических отношений между Россией и Японией // Российско-японские отношения на современном этапе: будет ли качественный сдвиг?: материалы I науч.-практ. конф. ассоциации японоведов. 14 ноября 2008 г. URL: <http://kulanov.livejournal.com/13327.html#cutid1>
9. Панов А. Российско-японские отношения в XXI веке // Российско-японские отношения на современном этапе: будет ли качественный сдвиг: материалы I науч.-практ. конф. ассоциации японоведов. 14 ноября 2008 г. URL: <http://kulanov.livejournal.com/55818.html>
10. Перспективы российско-японского сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе в условиях глобализации: материалы шестого Российско-Японского Форума / А.Н. Бородавкин (зам. министра иностранных дел РФ): стенограмма выступления. Иркутск. 3 октября, 2009 г. URL: [http://www.mid.ru/brp\\_4.nsf/0/6D42D6FB04236BEAC32576440036B2AA](http://www.mid.ru/brp_4.nsf/0/6D42D6FB04236BEAC32576440036B2AA)
11. Речь премьер-министра Ю. Хатояма на 173 сессии парламента. 26 октября 2009. URL: <http://www.kantei.go.jp/jp/hatoyama/statement/200910/26syosin.html> (на яп. яз.).
12. Сасакава Ё. Можно ли оставаться России и Японии «далекими соседями» в XXI веке. URL: <http://www.eri-21.or.jp/disclosure/pdf/200906-07.pdf> (на яп. яз.).
13. Хакамада С. Новой администрации необходимо изучать опыт политики в отношении России у кабинета Т. Асцо. URL: [http://www.ceac.jp/cgi/m-bbs/index.php?title=&form\[no\]=1156](http://www.ceac.jp/cgi/m-bbs/index.php?title=&form[no]=1156) (на яп. яз.).

Н.С. ГРИНЬКО, Б.Ю. ФИЛИЧЕВ

### **Дополнительное профессиональное образование должностных лиц таможенных органов: двадцать лет спустя**

В статье рассматривается история создания, формирования и совершенствования системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации должностных лиц таможенных органов на Дальнем Востоке с момента ее образования до наших дней. Приведены основные этапы развития и рассмотрено современное состояние системы подготовки и переподготовки должностных лиц таможенных органов на Дальнем Востоке.

**Ключевые слова:** дополнительное профессиональное образование; подготовка, переподготовка и повышение квалификации; должностные лица таможенных органов; нормативно-правовая база.

Зональные курсы по начальной подготовке таможенных кадров были созданы на базе Дальневосточной региональной таможни на основании приказа начальника ГУГТК СССР В.К. Боярова от 21.11.1989 № 194. Основная задача зональных курсов — организация начальной подготовки лиц, впервые принятых на службу в таможенные учреждения Дальнего Востока и Восточной Сибири.

Эта дата и является отправной точкой создания системы дополнительного профессионального образования (далее — ДПО) должностных лиц таможенных органов на Дальнем Востоке.

Создание Зональных курсов было связано с необходимостью ускоренной подготовки кадров для растущей сети таможенных учреждений, что, в свою очередь, определялось отказом государства от монополии на внешнюю торговлю и расширением числа субъектов внешнеторговой деятельности.

---

ГРИНЬКО Наталья Степановна — начальник отдела подготовки кадровой службы Дальневосточного таможенного управления.

ФИЛИЧЕВ Борис Юльевич — декан факультета повышения квалификации Владивостокского филиала Российской таможенной академии.

Последующие организационно-структурные изменения организации подготовки таможенных кадров на Дальнем Востоке были связаны с экономическими, социальными и геополитическими изменениями в стране.

Так, в связи с созданием Управлений ГУГТК СССР в ряде республик и регионов страны и ростом количества таможенных учреждений, приказом ГУГТК СССР от 18.07.1990 № 153 Зональные курсы были преобразованы в Дальневосточные зональные курсы при Институте повышения квалификации (далее — ИПК) ГУГТК СССР по переподготовке сотрудников таможенных учреждений, вновь принятых на работу. Главная задача Курсов осталась прежней — оперативная подготовка вновь принятых в систему государственного таможенного контроля работников к выполнению своих профессиональных обязанностей.

Дополнительно на Курсы были возложены задачи по проведению кратковременных семинаров по актуальным проблемам таможенного дела, оказанию учебно-консультативной помощи слушателям ИПК по иностранному языку, техническим средствам таможенного контроля и вычислительной технике, стажировке, подготовке выпускных работ и рефератов, оказанию помощи таможням в проведении экономической и политической учебы.

В последующем в связи со значительным увеличением количества таможенных органов Сибири и Дальнего Востока и в целях совершенствования системы профессиональной подготовки и повышения квалификации работников таможенных органов приказом ГТК России от 21.04.1993 № 144 Дальневосточные зональные курсы при ИПК были упразднены, а на их базе был создан Дальневосточный филиал ИПК ГТК России (далее — ДВ филиал ИПК).

На ДВ филиал ИПК была возложена задача не только проведения курсов начальной подготовки вновь принятых на службу в таможенные органы и краткосрочных целевых семинаров по актуальным проблемам таможенного дела, но и проведения курсов повышения квалификации по направлениям деятельности структурных подразделений таможенных органов.

Дальнейшие изменения, происходившие в таможенной службе России, привели к необходимости поиска новых подходов в решении задач формирования кадрового состава таможенных органов высококвалифицированными специалистами с глубоким знанием организации, технического оснащения, экономических и правовых основ таможенного дела [1].

Именно поэтому в соответствии с постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации от 22.09.1993 № 940 на базе ИПК ГТК России была создана Российская таможенная академия, ведомственное высшее учебное заведение таможенной службы России, с целью подготовки собственных кадров для таможенной системы, переподготовки и повышения квалификации уже действующих кадров.

В связи с созданием Российской таможенной академии на базе упраздняемого ДВ филиала ИПК в декабре 1994 г. был создан Владивостокский филиал

Российской таможенной академии (далее — ВФ РТА), в структуре которого был организован факультет повышения квалификации (ФПК), с теми же задачами, которые решал ДВ филиал ИПК.

В соответствии с международными обязательствами, принятыми на себя Россией в деле нераспространения ядерных технологий, потребовалась организация специализированной подготовки должностных лиц таможенных органов Российской Федерации по организации таможенного контроля деющих и радиоактивных материалов и других источников ионизирующего облучения (далее — ТКДРМ), в связи с этим в мае 1997 г. на базе отдела технических средств обучения ВФ РТА была начата подготовка должностных лиц таможенных органов по данному направлению.

В мае 2003 г. в ВФ РТА был организован Учебно-методический центр таможенного контроля деющих и радиоактивных материалов (УМЦ ТКДРМ) для организации и учебно-методического обеспечения подготовки и повышения квалификации должностных лиц подразделений ТКДРМ таможенных органов. Зона деятельности УМЦ ТКДРМ — таможенные органы Дальневосточного, Сибирского и Уральского региональных таможенных управлений.

#### **История создания системы дополнительного профессионального образования должностных лиц таможенных органов на Дальнем Востоке**

Этап	Месяц, год основания	Наименование организации
Первый	Ноябрь 1989	Зональные курсы по начальной подготовке таможенных кадров на базе Дальневосточной региональной таможни
Второй	Июль 1990	Дальневосточные зональные курсы при ИПК ГУГТК СССР по переподготовке сотрудников таможенных учреждений, вновь принятых на работу
Третий	Апрель 1993	Дальневосточный филиал ИПК ГТК России
Четвертый	Декабрь 1994	Владивостокский филиал Российской таможенной академии, в структуре которого факультет повышения квалификации
Пятый	Май 1997	На базе отдела ТС ВФ РТА — подготовка должностных лиц таможенных органов по организации ТКДРМ
Шестой	Май 2003	Учебно-методический центр ТКДРМ

В настоящее время организация образовательного процесса и его учебно-методического обеспечения в системе ДПО должностных лиц таможенных органов в ВФ РТА делится на два структурных подразделения: ФПК и УМЦ ТКДРМ, которые осуществляют подготовку, переподготовку и повышение квалификации должностных лиц таможенных органов по следующим направлениям:

- первоначальная подготовка впервые принятых на службу в таможенные органы по программе «Основы таможенного дела»;
- профессиональная переподготовка по направлению «Организация таможенного дела»;
- повышение квалификации (по различным направлениям деятельности структурных подразделений таможенных органов);
- начальная подготовка персонала инспекционно-досмотровых комплексов;
- повышение квалификации с частичным отрывом от работы на основе применения дистанционных образовательных технологий;
- специализированная подготовка в УМЦ ТКДРМ (по восьми программам).

По отдельным направлениям (специализированная подготовка по вопросам таможенного оформления и таможенного контроля делящихся и радиоактивных материалов, начальная подготовка персонала инспекционно-досмотровых комплексов, повышение квалификации с частичным отрывом от работы на основе применения дистанционных образовательных технологий) проводится обучение должностных лиц таможенных органов не только Дальневосточного, Сибирского и Уральского региональных таможенных управлений, но и Приволжского, Южного, Центрального, Северо-Западного региональных таможенных управлений и таможен непосредственного подчинения ФТС России.

Всего с 1995 по 2009 г. в филиале прошли обучение около 14 тыс. должностных лиц таможенных органов России. Динамика этого процесса приведена на рис. 1.

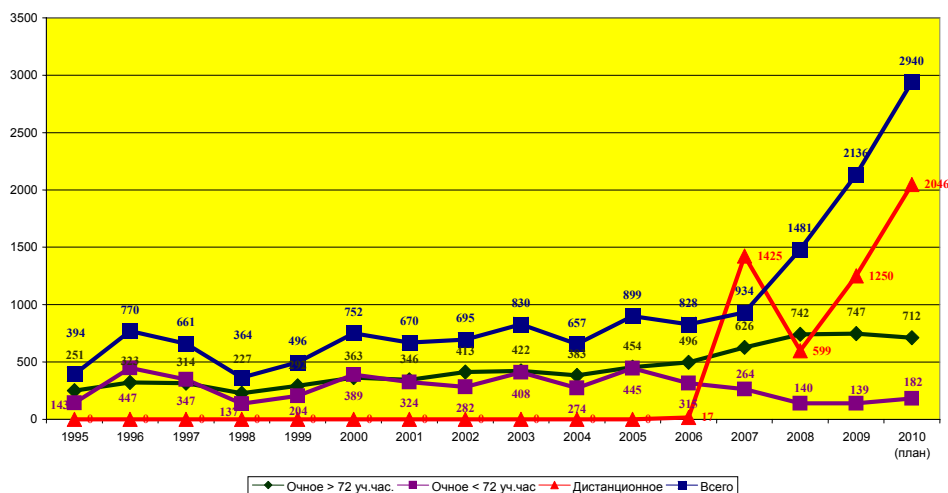


Рис. 1. Подготовка должностных лиц таможенных органов в ВФ РТА в 1995–2010 гг.



За двадцатилетний период существования курсов подготовки, переподготовки и повышения квалификации должностных лиц таможенных органов произошли значительные структурно-качественные изменения в организации и содержательной части образовательного процесса в системе ДПО.

С 1989 по 1993 г. перед вновь организованными Зональными курсами была поставлена задача организации проведения начальной подготовки лиц, впервые принятых на службу в таможенные учреждения. Это было связано с необходимостью обеспечения функционирования растущей сети таможенных учреждений страны.

С 1993 по 2004 г. в связи с усложнением задач, стоящих перед таможенной службой, нормативно-правовыми изменениями в организации таможенной службы возникает необходимость формирования высокопрофессионального кадрового состава таможенных органов. На этом этапе постепенно расширяется перечень направлений повышения квалификации должностных лиц таможенных органов, что в первую очередь связано с организационно-структурными изменениями в таможенных органах, созданием новых подразделений в соответствии с новыми задачами, поставленными перед таможенной службой России.

При этом на ФПК ВФ РТА осуществлялась подготовка и повышение квалификации только инспекторского состава на базе типовых программ повышения квалификации, разрабатываемых в Институте повышения квалификации и Институте правоохранительной деятельности Российской таможенной академии.

С 2004 г. в системе ДПО должностных лиц таможенных органов вводятся инновационные направления в организации подготовки, переподготовки и повышения квалификации:

1. С 2004 г. начала проводиться профессиональная переподготовка по направлению «Организация таможенного контроля» для должностных лиц подразделений Службы таможенного контроля, не имеющих профильного для данного вида профессиональной деятельности образования. Обучение по этой программе ведется с применением модульно-рейтинговой системы оценки получаемых знаний. В ходе трехмесячных курсов слушатели сдают зачеты и тесты по 40 дисциплинам, что позволяет им успешно освоить программу обучения. Всего за этот период прошли обучение и получили дипломы о профессиональной подготовке по новому виду деятельности 264 слушателя ФПК.

2. С 2006 г. в филиале реализуются программы повышения квалификации должностных лиц, зачисленных в кадровый резерв, и руководителей среднего звена по вопросам организации управленческой деятельности. До 2006 г. повышение квалификации и подготовка управленческих кадров в системе таможенных органов была возложена на ИПК Российской таможенной академии. Однако возможности его были ограничены, а потребности таможенных органов Дальневосточного региона в этом виде повышения квалификации — значительны. Необходимость организации специализированной

подготовки управленческих кадров в системе таможенных органов возникает в связи с тем, что «...управление без специальных управленческих знаний иногда приводит в таможенных органах к существенным просчетам в оперативно-служебной деятельности, наносит определенный вред в деле обеспечения экономической безопасности Российской Федерации и защиты ее экономических интересов» [1].

Всего в 2006–2009 гг. повышение квалификации по вопросам организации управленческой деятельности прошли 277 руководителей структурных подразделений таможенных органов и должностных лиц, зачисленных в резерв на выдвижение.

3. В 2007 г. в ВФ РТА был разработан первый электронный учебно-методический комплекс дополнительной профессиональной образовательной программы «Правовые аспекты профессиональной деятельности государственных гражданских служащих таможенных органов» (обучение с частичным отрывом от работы на основе применения дистанционных образовательных технологий). Повышение квалификации по этой программе в 2007 г. прошли 1380 должностных лиц таможенных органов Российской Федерации. Комплекс получил положительную оценку со стороны региональных таможенных управлений и таможен Российской Федерации и успешно реализуется уже четвертый год (с внесением соответствующих коррективов в связи с изменением нормативно-правовой базы).

Всего за период с 2007 по 2009 г. повышение квалификации по этой программе прошли 3827 должностных лиц таможенных органов России.

Следует отметить, что применение дистанционных образовательных технологий становится все более популярным в организации повышения квалификации. Эта технология позволяет организовать обучение с минимальным отрывом от работы и существенным сокращением финансовых затрат. Именно поэтому коллегия ФТС России при рассмотрении вопроса «О направлениях развития Российской таможенной академии как ведомственного вуза ФТС России» в качестве приоритетного направления совершенствования информационно-образовательной службы выделила проблему развития дистанционного обучения должностных лиц таможенных органов.

В связи с этим ВФ РТА в 2009 г. апробировал в таможенных органах Дальневосточного таможенного управления еще один электронный учебно-методический комплекс дополнительной профессиональной образовательной программы «Актуальные вопросы организации таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств», повышение квалификации по данной программе в 2009 г. прошли 211 человек.

В 2010 г. запланирована разработка электронного учебно-методического комплекса дополнительной профессиональной образовательной программы «Основные положения организации государственного регулирования внешнеторговой деятельности в Российской Федерации», по которой в 2010 г. будет проведено повышение квалификации 122 человек.

Всего по вышеуказанным программам дополнительного профессионального образования в режиме обучения с частичным отрывом от работы на основе применения дистанционных образовательных технологий в 2010 г. запланировано повышение квалификации более 1900 человек.

Отличительной особенностью программной оболочки указанных электронных комплексов является возможность его доставки непосредственно на рабочие места и сокращение финансовых затрат на основе использования возможностей Интернет-технологий и ведомственной электронной почты Novell GroupWise.

4. В 2008 г. ВФ РТА приступил к реализации программы начальной подготовки персонала мобильных инспекционно-досмотровых комплексов. Для организации проведения подготовки персонала ИДК создан специализированный компьютерный класс, оснащенный всеми современными видами компьютерной и мультимедийной техники. Это позволяет применять инновационные образовательные технологии и существенно повышает эффективность образовательного процесса. Всего за 2008–2009 гг. обучение по этой программе прошли 197 человек.

5. В соответствии с решением коллегии ФТС России от 03.07.2007 и во исполнение «Перспективного плана работы ФТС России по совершенствованию предупредительной и воспитательно-профилактической работы в борьбе с коррупционными проявлениями в таможенных органах Российской Федерации на 2007–2009 годы» в 2008 г. преподавателями ВФ РТА совместно с руководителями и должностными лицами структурных подразделений ДВТУ разработаны следующие образовательные модули антикоррупционной направленности:

- Государственный гражданский служащий: права и обязанности, ограничения и запреты, требования к служебному поведению;
- Профессиональная этика государственного служащего;
- Организация воспитательной и профилактической работы в таможенных органах;
- Организация противодействия коррупционным деяниям в государственной службе.

Указанные модули включаются практически во все программы повышения квалификации (за исключением специализированных: подготовки должностных лиц службы ТКДРМ, персонала ИДК, языковой подготовки).

Более того, в соответствии с решением Ученого совета ВФ РТА от 29.12.2009 и приказом ВФ РТА от 24.02.2010 № 24-П запланирована разработка электронного учебно-методического комплекса по программе дополнительного профессионального образования «Организация противодействия коррупции в системе государственной службы Российской Федерации», повышение квалификации по которому планируется начать в 2011 г.

Последующие изменения в организации подготовки, переподготовки и повышения квалификации должностных лиц таможенных органов будут

связаны с изменениями нормативно-правовой базы, определяющей как условия прохождения службы в таможенных органах, так и порядок организации ДПО должностных лиц таможенных органов.

До вступления в силу федерального закона № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации» [5] и принятых в соответствии с положениями закона соответствующих нормативных актов, в частности указа Президента Российской Федерации № 1474 «О дополнительном профессиональном образовании государственных гражданских служащих Российской Федерации» [4] и постановления Правительства Российской Федерации № 362 «Об утверждении государственных требований к профессиональной переподготовке, повышению квалификации и стажировке государственных гражданских служащих Российской Федерации» [2], правовое регулирование организации ДПО должностных лиц таможенных органов в основном незначительно отличалось от соответствующей нормативно-правовой базы, регламентирующей организацию ДПО специалистов других направлений служебной и профессиональной деятельности.

Однако с вступлением в силу вышеуказанных правовых актов с 1 января 2009 г. организация ДПО государственных гражданских служащих строится по значительно изменившимся правилам.

В первую очередь эти изменения касаются организации ДПО должностных лиц и работников таможенных органов РФ, что связано с наличием в таможенной системе трех категорий работающих: федеральных государственных гражданских служащих таможенных органов, сотрудников таможенных органов, работников таможенных органов.

Нормативно-правовое регулирование ДПО двух последних категорий основывается на общих подходах организации ДПО специалистов, в то время как регулирование ДПО государственных гражданских служащих имеет свои особенности, касающиеся иных нормативных сроков периодичности прохождения повышения квалификации, длительности сроков обучения, форм итоговой аттестации и выдаваемых по результатам итоговой аттестации документов государственного образца.

Обобщение многочисленных нормативно-правовых документов, регулирующих организацию ДПО специалистов, сотрудников и работников таможенных органов, позволяет выделить следующие основные позиции:

1. Нормативные сроки повышения квалификации определяются работодателем по мере необходимости, но не реже одного раза в пять лет.
2. Повышение квалификации включает следующие виды обучения:
  - повышение квалификации по краткосрочным программам (от 72 до 100 часов), по итогам аттестации выдается удостоверение о повышении квалификации государственного образца;
  - среднесрочное повышение квалификации (от 100 до 500 часов), по итогам аттестации выдается свидетельство о повышении квалификации государственного образца;

- профессиональная переподготовка специалистов (свыше 500 часов), по итогам государственной аттестации выдается диплом о профессиональной переподготовке государственного образца.

В связи с вступлением в силу федерального закона «О государственной гражданской службе Российской Федерации» [5] были изменены сроки периодичности прохождения повышения квалификации, которая в соответствии со ст. 62 указанного закона должна осуществляться по мере необходимости, но не реже одного раза в три года. При этом основаниями для направления гражданского служащего на профессиональную переподготовку, повышение квалификации или стажировку были определены следующие:

- назначение гражданского служащего на иную должность гражданской службы в порядке должностного роста на конкурсной основе;
- включение гражданского служащего в кадровый резерв на конкурсной основе;
- результаты аттестации гражданского служащего.

Следующим шагом в вопросе совершенствования нормативно-правовой базы организации ДПО государственных гражданских служащих Российской Федерации стало издание указа Президента Российской Федерации № 1474 [4]. В данном указе определены условия прохождения повышения квалификации и профессиональной переподготовки в зависимости от категорий и групп должностей федеральной государственной гражданской службы, обязательность прохождения повышения квалификации впервые принятыми на должность гражданской службы, по истечении испытательного срока или шести месяцев после поступления на гражданскую службу. Кроме того указано на необходимость разработки трехлетних индивидуальных планов профессионального развития гражданских служащих и, основанных на них, трехлетних программ государственных органов по профессиональному развитию гражданских служащих, по категориям и группам должностей гражданской службы, направлениям, видам, формам и продолжительности.

С 1 января 2009 г. в связи с вступлением в действие постановления Правительства Российской Федерации № 362 [2] организация ДПО государственных гражданских служащих вступила в новый этап, характеризующийся дальнейшим повышением требований к эффективности обучения. Новации указанного Постановления касаются широкого круга вопросов, связанных с увеличением объема недельной аудиторной учебной нагрузки до 41 часа против 36 — у специалистов прочих отраслей, повышением требований к практической составляющей учебных занятий, выражающихся в установленных нормативах численности учебных групп при проведении практических и семинарских занятий (не более 6 человек), а также сокращения объема лекционных занятий (не более 30 % от общего объема аудиторных занятий).

Кроме того, существенно меняются цели, виды и сроки повышения квалификации и формы итоговой аттестации. Так, при проведении повышения квалификации в целях освоения актуальных изменений в конкретных вопросах

профессиональной деятельности гражданских служащих (тематические и проблемные конференции и семинары) — устанавливаются нормативы объема учебных программ от 18 до 72 аудиторных часов (краткосрочное повышение квалификации). При этом итоговая аттестация проводится в форме тестирования, а по результатам выдается удостоверение о краткосрочном повышении квалификации.

При проведении повышения квалификации в целях комплексного обновления знаний гражданских служащих по ряду вопросов в установленной сфере профессиональной служебной деятельности для решения соответствующих профессиональных задач — устанавливаются нормативы объема учебных программ от 73 до 144 аудиторных часов. Итоговая аттестация в этом случае проводится в форме тестирования и защиты итоговой работы, а по результатам выдается свидетельство о повышении квалификации.

При освоении программы профессиональной переподготовки объемом более 500 часов итоговая государственная аттестация проводится в форме экзамена и защиты выпускной квалификационной (аттестационной) работы, по результатам — лицам, прошедшим обучение по программе объемом более 500 аудиторных часов выдается диплом о профессиональной переподготовке, а прошедшим обучение по дополнительной профессиональной образовательной программе для получения дополнительной квалификации объемом более 1000 часов — диплом о дополнительном (к высшему) образовании.

В целях совершенствования системы ДПО кадров таможенных органов и в связи с необходимостью ее приведения в соответствие с новыми требованиями, предъявляемыми к организации ДПО государственных гражданских служащих Управлением государственной службы и кадров ФТС России был разработан Порядок организации дополнительного профессионального образования должностных лиц и работников таможенных органов Российской Федерации, утвержденный приказом ФТС России № 915 [3].

Таким образом, за прошедшие 20 лет с момента создания Зональных курсов по начальной подготовке таможенных кадров на базе Дальневосточной региональной таможни была создана многопрофильная система повышения квалификации, охватывающая практически все направления деятельности таможенных органов, гибко реагирующая на изменения нормативно-правовой базы, которая, в целом, позволяла обеспечивать выполнение основных задач ДПО должностных лиц таможенных органов.

#### *Список литературы*

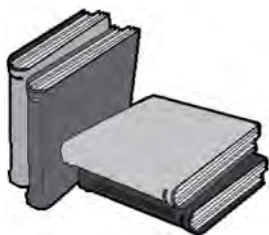
1. Основы таможенного дела: учебник / под общ. ред. В.Г. Драганова. М.: Экономика, 1998. 687 с.
2. Об утверждении государственных требований к профессиональной переподготовке, повышению квалификации и стажировке государственных гражданских служащих Российской Федерации: постановление Правительства Рос. Федерации от 06.05.2008 № 362. URL: <http://wingi.ru/content>



3. Об утверждении Порядка организации дополнительного профессионального образования должностных лиц и работников таможенных органов Российской Федерации: приказ ФТС России от 25.07.2008 № 915. URL: <http://www.referent.ru/1/120490/faile>

4. О дополнительном профессиональном образовании государственных гражданских служащих Российской Федерации: указ Президента Российской Федерации [от 28.12.2006 № 1474]. URL: <http://www.referent.ru/1/115873>

5. О государственной гражданской службе Российской Федерации: федер. закон № 79-ФЗ: [принят Гос. Думой 27 июля 2004 г.: одобрен Советом Федерации 15 июля 2004 г.]. URL: <http://consultant.ru/doc/67614>



## НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

---

**Уткин, В.Б.**

Информационные системы в экономике : учеб. для студ. высш. учеб. заведений / В.Б. Уткин, К.В. Балдин. — 5-е изд., стер. — М. : Издат. центр «Академия», 2010. — 288 с.

Содержит систематизированное изложение теоретических основ современных информационных систем в области экономики. Основное внимание уделено методологическим основам применения средств автоматизации профессиональной деятельности, теории и практике моделирования экономических информационных систем, а также основам построения и использования систем искусственного интеллекта.

Для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности «Прикладная информатика» (по областям) и другим междисциплинарным специальностям.



Н.С. ГРИНЬКО

## О некоторых аспектах подготовки кадров для таможенных органов ДФО

В статье рассматриваются актуальные вопросы состояния подготовки кадров Владивостокским филиалом Российской таможенной академии для таможенных органов Дальневосточного федерального округа. Анализируется состояние работы по закреплению выпускников в таможенных органах, высказываются предложения по повышению качества подготовки молодых специалистов для таможен.

**Ключевые слова:** качество подготовки специалистов, адаптация, практическая подготовка выпускников.

В 2009 г. Владивостокский филиал Российской таможенной академии (ВФ РТА) отметил свое пятидесятилетие, состоялся юбилейный, десятый выпуск молодых специалистов для таможенных органов. В настоящее время филиал — единственный таможенный вуз в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) и его роль в подготовке кадров для таможенных органов региона неопределима.

За прошедшие годы вуз подготовил в очной и заочной формах, на бюджетной и коммерческой основах, около 1,6 тыс. человек (рис. 1), из которых свыше половины — 828 чел. (17,3 % от общего количества должностных лиц, т. е. каждый шестой) проходят в настоящее время службу в ДВТУ и таможенных органах, расположенных в ДФО.

Наибольшее количество выпускников дальневосточного таможенного вуза трудятся во Владивостокской (192), Находкинской (143), Уссурийской (130), Сахалинской (53), Дальневосточной оперативной (63) таможнях и в аппарате ДВТУ (103). Увеличивается доля выпускников ВФ РТА, принятых на службу в таможенные органы Дальнего Востока (рис. 2), из них выпускники факультета таможенного дела составили 36,8 %, экономического — 33 %, юридического —

30,2 %. Большинство выпускников успешно служат на различных должностях и проявляют себя как знающие и легко обучаемые специалисты.

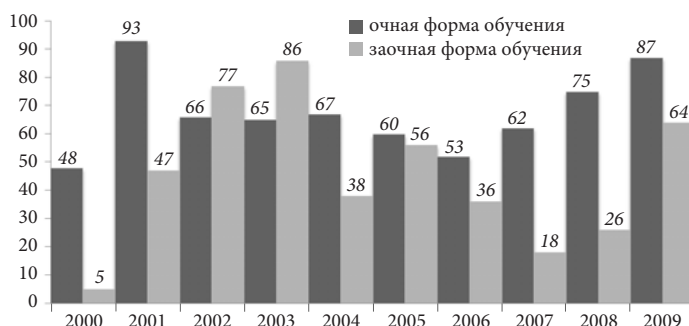


Рис. 1. Количество должностных лиц таможенных органов ДФО, выпускников ВФ РТА

Следует сказать, что между Владивостокским филиалом РТА и ДВТУ установилось тесное взаимодействие по всем вопросам подготовки кадров для таможен региона: свыше 50 практиков таможенного дела из ДВТУ и таможен ежегодно привлекаются к учебному процессу, входят в аттестационные комиссии, принимают участие в обсуждении выпускных квалификационных работ. Ежегодно более 600 студентов филиала проходят практику в таможнях региона и ДВТУ, и каждый из них имеет руководителя-таможенника. Целью взаимодействия вуза и ДВТУ является качественная подготовка специалистов для системы таможенных органов.

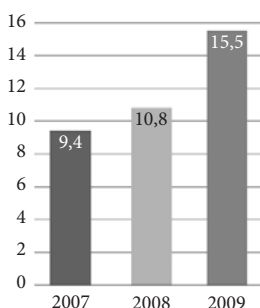


Рис. 2. Количество выпускников ВФ РТА, принятых на службу в ДФО (в %)

Среди многообразных направлений деятельности кадровой службы управления работа с выпускниками Владивостокского филиала РТА выделена особо, поскольку требует постоянного внимания и в течение учебного года и, особенно, на этапе распределения выпускников в таможенные органы. Ежегодно формируется комиссия ДВТУ и Владивостокского филиала по распределению с участием представителей кадровых подразделений крупнейших таможен.

В практику вошло предварительное, в конце предшествующего выпускного года, собеседование представителей отдела подготовки кадров кадровой службы управления с выпускниками на предмет личного видения своего будущего места службы, уточнения семейного положения и личных планов, обеспеченностью жильем и т. д. Это помогает максимально учитывать возможности и желания выпускника. В этот же период изучается предполагаемая потребность таможен в выпускниках на следующий год, начинается резервирование вакантных должностей. Конечно, есть и потери. За 10 лет из 650 выпускников, получивших направление на службу в таможенные органы Дальнего Востока, не прибыли к месту распределения 61 чел., или 9,4 %. Причем, если в первых выпусках «потери» составляли 1–6 чел., или 2–8 % от направленных, то в 2003, 2006 и 2009 гг. до места распределения не доехали уже по 10–11 чел., или 14–16 % направленных специалистов (рис. 3). Основная причина этого — нежелание выпускников ехать в отдаленные таможни, в северные регионы федерального округа.

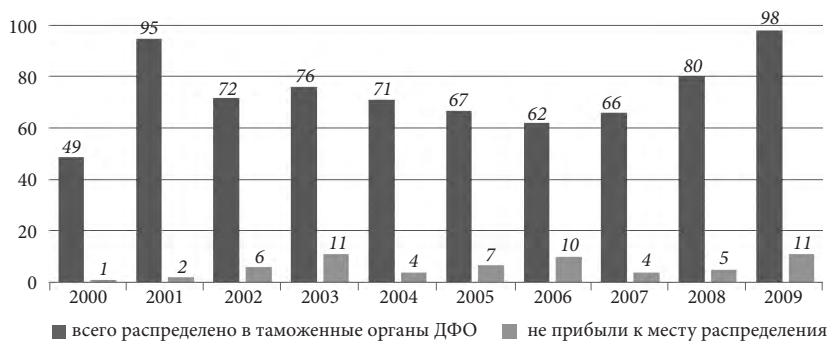


Рис. 3. Количество выпускников ВФ РТА, получивших распределение в таможенные органы ДФО

Несмотря на то, что подавляющее большинство выпускников успешно адаптируются в таможнях, опыт десяти лет работы с выпускниками показывает, в каких областях подготовки специалистов для таможен имеются недостатки, где необходимо нарастить усилия. Помогает этому периодически проводимый среди руководителей структурных подразделений таможен и ДВТУ мониторинг, а также опросы самих выпускников.

В определении наиболее слабых сторон подготовки специалистов для таможен помогает и анализ итогов работы государственных аттестационных комиссий филиала, которые возглавляют, как правило, руководители ДВТУ.

Так, в 2009 г. на расширенном совещании ДВТУ рассматривался вопрос о качестве выпускных квалификационных работ студентов ВФ РТА. Было принято решение об усилении роли и ответственности практиков таможенного дела в осуществлении руководства этими работами.

Как правило, выпускники очной формы обучения демонстрируют достаточный уровень компетентности в вопросах теории таможенного дела,

владении информационными технологиями. К сожалению, заметно отличается качество выпускных работ, да и итоги сдачи государственных экзаменов студентами-заочниками. Преподаватели проявляют, порою, излишнюю снисходительность к заочникам, что негативно сказывается на качестве ВКР, итогах сдачи экзаменов, а значит, и на качестве практической деятельности выпускника.

Эти вопросы регулярно обсуждаются и в ДВТУ, и на Ученом совете филиала, принимаются определенные меры. Так, было установлено, что если к руководству выпускными работами привлекаются наиболее опытные таможенники-практики уровня не ниже главного инспектора, то рецензентами назначаются начальники структурных подразделений. В практику вошло обязательное согласование в ДВТУ тематики ВКР, списков руководителей и рецензентов из числа специалистов таможен и ДВТУ. Для руководителей ВКР и рецензентов разработаны методические рекомендации, проводятся методические семинары, консультации.

Стало правилом выполнение отдельных ВКР по заявке ДВТУ, в том числе по комплексной тематике. При оценке выпускных квалификационных работ приоритетными считаются студенческие исследования, уровень практической значимости которых наиболее высокий. Например, в 2009 г. по итогам защиты ВКР только по факультету таможенного дела рекомендованы к опубликованию 14, к внедрению — 4 работы.

Все виды практики студентов очень тщательно организуются ДВТУ и таможнями региона.

Указанные меры безусловно способствуют повышению уровня подготовки молодых специалистов в стенах вуза. И все же замечания к качеству подготовки таможенников во Владивостокском филиале РТА пока есть. Как правило, неудовлетворенность уровнем подготовки молодого специалиста таможня испытывает в первый год его работы. Чаще всего это претензии к недостаточному владению текущей нормативной базой, отсутствием практических навыков. Это и понятно, выпускник получил базовое образование и по ходу службы накапливает необходимые практические знания и навыки.

И вместе с тем, по мнению специалистов таможен, помимо более активного вовлечения таможенников-практиков в процесс обучения, необходимо внести некоторые коррективы в образовательные программы таможенного вуза, приближающие теорию к практике таможенного дела.

Ослабляет уровень практической подготовки выпускников порядок организации производственной и преддипломной практики студентов. Из-за отсутствия финансирования расходов филиала на проезд и проживание не представляется возможным прохождение студентами практики в отдаленных таможнях, на местах будущего распределения. Фактически, подавляющее большинство студентов практикуется во Владивостокской таможне, ДВОТ и ДВТУ, т. е. в городе Владивостоке.

Особого внимания требует уровень психологической готовности выпускника к службе в отдаленных регионах. Пока не всегда удается в стенах вуза сформировать у всех студентов понимание необходимости отдать государству, таможенной системе должное за бесплатное обучение в вузе; желание, начиная с отдаленных таможен, а значит, небольших объемов товарооборота, накопить необходимый практический опыт.

Завышенная самооценка, возрастной максимализм нередко становятся преградой при адаптации выпускника в больших таможенных коллективах со специфической корпоративной культурой. Это же нередко мешает и продвижению по службе. По состоянию на сегодняшний день, только немногим более половины выпускников очной формы обучения получили повышение по службе.

В настоящее время из общего количества выпускников очной формы обучения на должностях инспекторов и старших государственных таможенных инспекторов проходят службу 61,4 % выпускников, на должностях ведущих инспекторов и главных государственных таможенных инспекторов — 27,0 %, на должностях начальников, заместителей начальников отделов и отделений — 10,1 %, заместителями начальника таможенного поста стали шесть выпускников, или 1,3 %, один выпускник очной формы обучения, или 0,2 %, стал заместителем начальника таможни. Среди должностных лиц таможен, закончивших заочную форму РТА, показатели служебного продвижения гораздо выше.

Кадровыми подразделениями таможен региона принимаются разнообразные меры по адаптации выпускников РТА очной формы обучения.

Например, в Находкинской таможне, куда ежегодно прибывают на службу от 10 до 20 выпускников филиала, проводится определенный ритуал встречи молодых специалистов, их знакомства с таможней, ее ветеранами. Каждому из них выдается план вступления в должность, закрепляется опытный наставник, и в течение первого года службы все вновь принятые находятся под особым контролем отдела кадров.

Показателен процесс ротации выпускников РТА в таможнях Дальнего Востока. В целом по региону за десять лет уволились из таможенных органов 287 из 1115 выпускников РТА очной и заочной форм обучения, или 25,7 %, из них 280 чел. — по собственному желанию, в основном, в связи с переездом. По выпускникам очной формы обучения показатель по уволенным почти в два раза выше, чем по заочникам (16,9 % и 8,9 % соответственно). Вместе с тем этот показатель не всегда свидетельствует о недостаточной адаптации выпускников очной формы обучения в таможнях. Более молодые по возрасту, не связанные семейными узами, не имеющие, зачастую, собственного жилья, выпускники-очники ищут более комфортные условия не столько прохождения службы, сколько бытовой жизни.

В подавляющем большинстве уволившиеся проходят службу в других таможенных органах, как на Дальнем Востоке, так и за его пределами, то есть из профессии не уходят.

В этой связи необходимо дополнительное принятие некоторых конкретных мер, которые могут способствовать повышению качества подготовки специалистов для таможен, стабилизации процесса ротации выпускников, большей их закрепляемости на местах распределения. В первую очередь — в большей степени, чем это осуществляется в настоящее время, связать студенческую практику с местами будущей службы. Если раньше только к моменту выпуска становилось понятно, в какой таможенный орган будет распределен выпускник, то в условиях целевого набора, который осуществляется в ВФ РТА с 2007 г., место будущего распределения выпускника, получившего характеристику-рекомендацию конкретного таможенного органа, заранее известно. Прохождение практики именно в этом таможенном органе существенно повысит профессиональный уровень студента-выпускника.

Для этого необходимо предусмотреть в смете расходов на содержание РТА и филиалов средства на командирование студентов 4–5 курсов целевого набора на практику в таможни будущего распределения.

Значительно поможет подготовить выпускника к будущей трудовой деятельности в таможне специальная психологическая подготовка. В этих целях целесообразно ввести в штат РТА и филиалов должность практического психолога.

Нуждается в усилении профориентационная и воспитательная работа со студентами по формированию ответственности, чувства долга, патриотизма.

Значительная роль в становлении выпускника отводится тем, кто встречает его в таможне, кто передает ему свой опыт, помогает формированию мировоззрения человека, служащего государству, народу, на котором лежит особая ответственность. Поэтому целесообразно возродить в таможнях официальный институт наставничества.

Предлагаемые меры, наряду с другими, помогут в решении важной задачи — эффективной работы по подготовке современных специалистов для таможенной службы Российской Федерации.

### **Дальневосточные таможенники приняли участие в российско-китайском семинаре по применению ИДК**

В мероприятии, которое прошло в Суйфэньхэ (КНР) в 1 квартале 2010 г., приняли участие представители Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ), а также специалисты таможен, в обязанности которых входит обслуживание инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК): Биробиджанской, Благовещенской, Владивостокской, Находкинской, Хабаровской и Уссурийской. Таможенников КНР представляла делегация Харбинской таможни, в состав которой вошли специалисты из таможен городов Суйфэньхэ, Дуннина, Фуюаня и Тунцзяна.

С основным докладом на семинаре с российской стороны выступил начальник службы организации таможенного контроля ДВТУ *В. Теремецкий*. Он отметил, что одной из приоритетных задач, стоящих перед нашей страной, является интеграция России в мировую экономическую систему. Федеральная таможенная служба в силу специфики своей деятельности активно участвует в этом процессе. Основная функция таможенных органов сегодня — создание условий для активизации внешнеэкономической деятельности, поэтому усилия таможенников направлены на сокращение количества проверок ввозимых товаров, уменьшение времени таможенного оформления и таможенного контроля, повышение эффективности выявления нарушений таможенного законодательства.

Одним из путей создания эффективной современной системы таможенного контроля является оснащение пунктов пропуска стационарными и передвижными (мобильными) инспекционно-досмотровыми комплексами. ИДК позволяет за 3–5 минут без вскрытия и разгрузки грузового транспортного средства получить его сканируемое изображение и изображение перевозимых в нем товаров. Это позволяет обнаруживать в них тайники и предметы контрабанды, а также проводить ориентировочную оценку количества перевозимых товаров. Таким образом, отпадает необходимость в проведении разгрузочно-погрузочных работ, что существенно сокращает временные и финансовые затраты участников внешнеэкономической деятельности, при этом качество таможенного оформления не снижается.

В настоящее время в регионе деятельности ДВТУ функционируют шесть мобильных инспекционно-досмотровых комплексов, два из которых — в морских пунктах пропуска и четыре — на автомобильных переходах. В 2010 г. планируется начать эксплуатацию стационарного инспекционно-досмотрового комплекса в Находкинской таможне.



В подтверждение эффективности применения ИДК в процессе таможенного контроля В. Теремецкий привел статистику: в 2009 г. осмотрено с применением МИДК 29 650 объектов контроля. Это четвертая часть от общего количества объектов контроля, прошедших через пункты пропуска, где дислоцированы МИДК. На таможенный досмотр был направлен 271 объект. В результате было возбуждено 178 дел об административных правонарушениях и уголовных дел. Эффективность применения МИДК составила 66 %. Далее были приведены примеры случаев задержания товаров с использованием ИДК:

31 июля 2009 г. в пункте пропуска «ДАПП Полтавка» Уссурийской таможни после осмотра анализа рентгеновского снимка транспортного средства, прибывшего из Китая, было установлено, что в контейнере транспортного средства перемещается 15,5 т незадекларированного груза: матрацев надувных, рыболовных снастей, столов складных походных, палаток туристических на сумму более 500 тыс. р.

25 ноября 2009 г. в пункт пропуска «Морской порт Восточный» прибыл контейнер из Китая с антеннами и ресиверами. После идентификации товаров и анализа полноты загрузки с применением МИДК обнаружены неучтенные телевизионные усилители (ресиверы) в количестве 2249 штук и головки к спутниковым антеннам — 617 штук.

26 ноября 2009 г. из пункта пропуска «ДАПП Полтавка» Уссурийской таможни убывало порожнее транспортное средство. В результате осмотра с применением МИДК выявлен сокрытый в топливном баке автомобиля товар (корень женьшеня, трепанг).

В свою очередь китайские коллеги рассказали о досмотровых комплексах, установленных на таможенных пунктах КНР. В Харбинской таможне функционируют восемь стационарных ИДК. С начала 2002 г., с момента ввода данного оборудования в эксплуатацию, было проверено более 40 тыс. машин, что составляет 20 % от общего количества транспортных средств, пересекавших границу. Было выявлено 30 случаев нарушения таможенных правил. По словам представителей Харбинской таможни, применение ИДК позволило упорядочить приграничную торговлю, поставило надежный заслон на пути контрабандного груза.

Как и российские таможенники, докладчики с китайской стороны отметили экономическую эффективность применения ИДК. Если раньше им для досмотра одного грузового автомобиля требовалось шесть человек и 3–4 часа времени, то теперь с этой работой комплекс справляется за 5 минут. Это положительно сказалось на товаропотоке. Его скорость, например, на автопереходе Суйфэньхэ значительно возросла.

В ходе семинара шел активный обмен опытом, таможенники двух стран рассказали о применяемых методах использования ИДК и перспективах работы в этом направлении, высказали предложения по организации более эффективного взаимодействия. В частности, российская сторона предложила направить на рассмотрение в вышестоящие органы России и КНР вопросы

о разработке определенных форм коммерческих документов, предъявляемых в таможенный орган Российской Федерации китайскими перевозчиками; о возможности передачи по электронным каналам связи информации (изображения, товаросопроводительные документы), полученной при проведении таможенного контроля товаров с применением ИДК.

*Инна Бобрикова,*  
главный государственный таможенный инспектор  
отделения по связям с общественностью ДВТУ

## **Благовещенская таможня и бизнес: эффективное партнерство**

На территории ответственности Благовещенской таможни в международной торговле принимают участие 537 представителей бизнеса. Руководство таможни, таможенных постов и функциональных отделов и отделений постоянно совершенствуют формы и методы взаимодействия и поддержки участников внешнеэкономической деятельности. При таможне работает Консультативный совет, рабочая группа по координации действий при оформлении товаров и транспортных средств, перемещающихся через государственную границу в закрытой зоне временного международного пункта пропуска «Сковородино» для строительства нефтепровода под дном р. Амур и осуществлении процедур таможенного контроля на пункте налива нефти в г. Сковородино.

В эти организационные формы координации действий по информированию и сотрудничеству с участниками ВЭД вошли представители контрольных органов, торгово-промышленной палаты и бизнеса. Участникам ВЭД, таможенным брокерам, владельцам складов временного хранения, таможенным перевозчикам даются консультации и разъяснения положений Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров, в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации; по изменениям, внесенным в Таможенный кодекс РФ, касающимся уплаты таможенных платежей, по Таможенному кодексу таможенного союза. Рассматриваются конкретные вопросы, касающиеся проблем, препятствующих эффективной работе участников ВЭД, таможенных брокеров, владельцев СВХ, таможенных перевозчиков, а также даются консультации по электронному декларированию через Интернет.

Деятельность Благовещенской таможни связана с такими крупными странами-контрагентами по импортным торговым операциям, как Китай, США, Филиппины, Швеция и Казахстан. Всего в 2009 г. импортные товары поставлялись из 39 стран.

Поставка товаров на экспорт производится в основном в КНР, КНДР, Республику Корея, Латвию, а также страны СНГ — Туркмению, Узбекистан,

Казахстан. Основной номенклатурой экспорта через Благовещенскую таможню является древесина и изделия из нее (93,9 % веса, 76,1 % стоимости от экспорта всех товаров). Кроме того, заметная доля экспорта приходится на машины, оборудование и транспортные средства.

В рамках таможенного сотрудничества установлены прочные связи с Хэйхэской таможней: проводятся стажировки и обмен опытом по вопросам таможенного контроля, продолжают развиваться культурные связи.

Все подразделения таможни постоянно проводят профилактическую работу среди участников ВЭД и физических лиц по предупреждению нарушений таможенных правил. В 2009 г. по различным нарушениям возбуждено 24 уголовных дела, зарегистрировано 678 дел об административных правонарушениях, включая и нарушения физическими лицами. Суммы наложенных взысканий составили более 16 млн р.

Таким образом, таможней создаются все предпосылки для увеличения количества участников внешнеэкономической деятельности, наращивания объемов экспорта и импорта товаров, перечисления таможенных платежей в доходную часть российского бюджета.

*Владимир Шабельский,*  
помощник начальника Благовещенской таможни

## **Роль таможенных органов в борьбе с оборотом контрафактной продукции**

Генеральная ассамблея Всемирной организации интеллектуальной собственности (ВОИС) в октябре 1999 г. приняла решение учредить Международный день интеллектуальной собственности 26 апреля, в день основания ВОИС — 26 апреля 1970 г.

В ознаменование этой даты в Дальневосточном таможенном управлении 26 апреля 2010 г. состоялся брифинг, посвященный защите таможенными органами Российской Федерации прав интеллектуальной собственности.

В целях приведения национального законодательства в соответствие с международными стандартами, в частности, с положениями TRIPS (the Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights — Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности), касающимися особых требований в отношении пограничных мер, за российскими таможенными органами закреплены функции обеспечения, в пределах своей компетенции, защиты прав интеллектуальной собственности и пресечения незаконного оборота через таможенную границу Российской Федерации объектов интеллектуальной собственности (контрафактной продукции).

В соответствии с полномочиями, предоставленными Таможенным кодексом Российской Федерации (ТК РФ), таможенные органы осуществляют

деятельность по контролю соблюдения прав на интеллектуальную собственность, в том числе в рамках процедуры, связанной с применением мер по приостановлению выпуска товара.

Согласно положениям ТК РФ таможенные органы принимают меры, связанные с приостановлением выпуска товаров в отношении таких объектов интеллектуальной собственности, как:

- 1) объекты авторского права и смежных прав,
- 2) товарные знаки и знаки обслуживания,
- 3) наименования места происхождения товара.

Глава 38 ТК РФ предусматривает основные меры по приостановлению выпуска товаров, содержащих признаки контрафактных, определяет порядок подачи правообладателем заявления в ФТС России о принятии таких мер, а также порядок включения объектов интеллектуальной собственности в Таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности (ТРОИС). На настоящий момент в ТРОИС включено более 1600 товарных знаков.

В случае, если товарный знак внесен в ТРОИС, таможенные органы имеют право выпуск товара с признаками контрафактности, маркированного таким товарным знаком, приостановить на 10 дней с правом продления еще на 10 дней, что дает возможность правообладателю в соответствии с законодательством РФ использовать разнообразные средства защиты своих прав, в том числе и методы гражданско-правовой защиты.

Следует отметить, что в соответствии со ст. 400 Таможенного кодекса РФ меры, связанные с приостановлением выпуска товаров, не применяются таможенными органами в отношении товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности и перемещаемых через таможенную границу физическими лицами или пересылаемых в международных почтовых отправлениях в незначительном количестве, если такие товары предназначены для личных, семейных, домашних и иных не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд. В соответствии с п. 2 ст. 281 ТК РФ предназначение товаров определяется таможенным органом исходя из заявления физического лица о товарах, перемещаемых через таможенную границу, характера товаров и их количества, а также из частоты перемещения товаров через таможенную границу.

Соседство Дальневосточного федерального округа с КНР является фактором, обуславливающим ввоз большей части контрафакта из Китая. Основными таможенными, регулярно выявляющими товары с признаками контрафактности, являются Биробиджанская, Благовещенская, Владивостокская, Находкинская, Уссурийская и Хабаровская.

В 2009 г. количество товаров с признаками контрафактности, выявленных таможенными органами ДФО, составило более 1,9 млн единиц, из них уже признано контрафактными более 320 тыс. в 2009 г. и 596 тыс. в 2010 г.

В первом квартале 2010 г. в результате работы таможенных органов ДФО, признано контрафактными более 670 тыс. единиц товаров. Основными груп-

пами товаров с признаками контрафактности, регулярно выявляемых таможенными органами ДФО, являются: одежда и обувь, машины, оборудование, кожгалантерея, разные промышленные товары, в том числе игрушки, продукция химической промышленности, в том числе косметическая продукция и изделия из пластмассы.

Среди выявленных контрафактных товаров большую долю, как и в прошлые периоды, занимают спортивные товары, маркированные обозначениями, сходными до степени смешения либо тождественными товарным знакам «Adidas», «Nike», «Reebok», «Puma», кожгалантерея — «Louis Vuitton», «Hugo Boss», «Chanel», «Gucci», сотовые телефоны и их комплектующие — «Nokia».

Так, например, в регионе деятельности Хабаровской таможни в ходе таможенного контроля товаров, прибывших из КНР, был выявлен товар — сумки женские, с нанесенным на лицевую поверхность сумки обозначением «Louis Vuitton». В результате проведенных проверочных мероприятий Хабаровской таможней было возбуждено дело об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена ст. 14.10 КоАП РФ, за незаконное использование обозначения, сходного с товарным знаком «Louis Vuitton». По решению Арбитражного суда Хабаровского края товар признан контрафактным и подлежит уничтожению, назначено наказание в виде штрафа 30 тыс. р.

По итогам 2009 г. можно отметить наличие тенденции к изменению перечня используемых товарных знаков на ввозимых контрафактных товарах по сравнению с предыдущими годами: данный перечень пополнился товарными знаками на пробках для закупоривания алкогольной продукции — «Журавли», «Пять Озер», «Stolichnaya»; на ввозимых игрушках и прочих детских товарах — «Смешарики» и «Disney»; на обуви — «UGG», «ECCO»; товарным знаком «Zinger» маркированы маникюрные принадлежности, товарным знаком «Shimano» — спиннинги и рыболовные снасти.

К примеру, пробки для водки с товарным знаком «Пять озер» производятся только в некоторых странах Европы, соответственно, имевший место в Находке случай ввоза из Китая пробок, маркированных обозначением «Пять озер», заведомо указывал на контрафактность ввозимого товара. Таким образом, в Находкинской таможне было выявлено нарушение прав на интеллектуальную собственность при перемещении данного товара через таможенную границу, в результате чего были приняты меры по предотвращению ввоза на территорию России товара (пробок), маркированного товарными знаками «Пять озер» и «Журавли». По решению Арбитражного суда Приморского края импортер был привлечен к административной ответственности по ст. 14.10 КоАП РФ. Товар в количестве около 600 тыс. пробок конфискован, назначено наказание в виде штрафа 10 000 рублей.

Работа по выявлению товаров, обладающих признаками контрафактности, проводилась в первом квартале 2010 г. Биробиджанской, Уссурийской, Хабаровской таможнями: из 14,9 тыс. пар обуви, маркированных товарным

знаком «UGG» (так называемые «Угги»), более семи тысяч пар признаны судами контрафактными.

Необходимо отметить, что зачастую правообладатели, возлагая ответственность по защите прав интеллектуальной собственности на таможенный орган в рамках привлечения к административной ответственности по ст. 14.10 КоАП РФ, не используют всего спектра возможностей по защите своих прав, либо вообще не реагируют на извещения таможи о приостановлении выпуска товаров по признакам контрафактности.

В решении задач по защите прав интеллектуальной собственности, предотвращении правонарушений при перемещении товаров через таможенную границу требуется совершенствование механизма взаимодействия таможи с правообладателем. Только совместными усилиями можно достичь ощутимых результатов, поскольку прерогатива правообладателей — использование всех средств противодействия контрафакту, в том числе гражданско-правового способа защиты.

В целях интеграции России в мировую экономику, внедрения международных правил в практику работы Федеральной таможенной службы необходимо расширение сотрудничества с таможенными службами иностранных государств, в том числе в рамках участия в международных объединениях.

В 2009 г. организованы совместные семинары между таможенными службами России и Китая в целях изучения законодательства в области таможенного дела. Так, таможенники ДВТУ приняли участие в организуемом китайской стороной совместном семинаре в г. Суйфэньхэ (провинция Хэйлунцзян, КНР), в ходе которого были обсуждены, в том числе, вопросы защиты прав интеллектуальной собственности, способы предотвращения перемещения через таможенную границу контрафактных товаров. В г. Уссурийске на базе Уссурийской таможи состоялась ответная встреча; с китайской стороны присутствовали представители Дуннинской, Мишаньской, Хулиньской, Харбинской таможен, с российской — должностные лица ДВТУ, Владивостокской, Гродековской, Находкинской, Уссурийской, Хабаровской таможен.

В 2010 г. в результате создания Таможенного союза система нормативных правовых актов по защите прав интеллектуальной собственности таможенными органами будет включать:

1. Таможенный кодекс таможенного союза (гл. 46. «Особенности совершения таможенных операций в отношении товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности»).
2. Международные договоры государств-участников таможенного союза.
3. Национальное законодательство государств-участников таможенного союза.

Помимо существующего в настоящее время в Российской Федерации таможенного реестра объектов интеллектуальной собственности, Таможенным кодексом Таможенного союза предусмотрено создание международного реестра объектов интеллектуальной собственности. Таким образом, в рамках

Таможенного союза таможенные органы России будут принимать меры по защите прав на объекты интеллектуальной собственности, включенные в единый таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности государств-участников Таможенного союза. Условия включения объектов интеллектуальной собственности в единый таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности государств — участников Таможенного союза и порядок его ведения будут определены международным договором государств — участников Таможенного союза.

Деятельность таможенных органов, направленную на контроль соблюдения законодательства в области защиты прав интеллектуальной собственности, необходимо совершенствовать путем расширения перечня объектов интеллектуальной собственности, которые подлежат защите таможенными органами, и/или расширения полномочий таможенных органов по пресечению правонарушений в области интеллектуальной собственности, но в любом случае — путем активного внедрения в работу достижений в сфере информационных технологий, совершенствования нормативной правовой базы.

В этой связи, в соответствии с проектом Стратегии Федеральной таможенной службы до 2020 г. стратегической целью становится развитие ФТС России до уровня, достаточного для надежного обеспечения защиты прав на интеллектуальную собственность при перемещении товаров через таможенную границу Российской Федерации и пресечения незаконного оборота объектов интеллектуальной собственности.

*Анастасия Потапова,*  
главный государственный таможенный инспектор отдела  
защиты прав интеллектуальной собственности службы  
федеральных таможенных доходов ДВТУ



Г.Н. РОМАНОВА

### **Переход Северо-Восточного Китая к политике «открытости» во внешнеэкономических связях**

В статье рассматриваются пути перехода Китая от политики «опоры на собственные силы» к политике «открытости».

Показаны особенности «политики расширенных внешних связей»: ориентация на сотрудничество с промышленно развитыми капиталистическими странами, привлечение иностранных инвестиций, экспорт и размещение собственных капиталов за рубежом.

**Ключевые слова:** *внешние связи, модернизация экономики, торгово-экономическое сотрудничество, совместные предприятия.*

В конце 70-х годов XX в. в Китае была критически переосмыслена политика замкнутости от внешнего мира. Автаркическая трактовка принципа «опоры на собственные силы», предусматривавшая отказ от использования иностранных кредитов, помощи и инвестиций и повлекшая за собой фактическую самоизоляцию страны на международном рынке, была заменена установками иного толка, ставившими задачу, в интересах модернизации китайской экономики, «активно развивать экономическое сотрудничество с различными странами мира на основе равенства и взаимной выгоды, всемерно применять передовую зарубежную технологию и оборудование» [10].

С принятием в 1978 г. программы ускоренной модернизации экономики страны руководство Китая выдвинуло политику «открытости». Суть этой политики состояла в отказе от самоизоляции КНР на международном рынке, переходе к активному расширению и углублению международного экономического обмена с целью использования новейшей зарубежной техники в качестве дополнительного рычага осуществления модернизации народного

хозяйства, наращивания экономического потенциала, выведения Китая к концу XX в. на передовые рубежи научно-технического прогресса [13, 25, 38].

Существенной особенностью «политики расширенных внешних связей» явилась ее ориентация на сотрудничество прежде всего с промышленно развитыми капиталистическими странами. Проводилось углубление участия КНР в международном разделении труда (через рост объемов внешнеторговых операций, привлечение иностранных инвестиций, экспорт и размещение собственных капиталов за рубежом, импорт технологий, экспорт китайской рабочей силы). Модернизация и корректировка системы регулирования внешней торговли разворачивались параллельно процессу внутренних экономических реформ, эволюции всей системы хозяйствования и отношений собственности.

Провозглашенная еще на XII съезде КПК в качестве «долгосрочной, имеющей стратегический характер» открытая внешнеэкономическая политика в 1982 г. была законодательно закреплена в Конституции КНР. Наиболее радикальные принципы реформы внешнеэкономической системы предусматривали перестройку механизма управления, расширение экспортной базы внешних рынков, широкое привлечение иностранного капитала в кредитной и инвестиционной формах, различные формы производственной кооперации, научно-технического сотрудничества. Особенностью открытой внешнеэкономической политики КНР являлось развитие кредитного, финансового сотрудничества с зарубежными странами, расширение международной деятельности китайских банков и предоставление права иностранным банкам осуществлять свои операции в Китае. В 1980 г. Китай вступил в МБРР (Международный банк реконструкции и развития) [21].

Предпринятые руководством КНР меры уже в 1978–1982 гг. позволили достичь удвоения среднегодовых темпов прироста внешнеторгового оборота Китая по сравнению с 1970–1977 гг., а также довести использование иностранного ссудного и предпринимательского капитала до 12,5 млрд долл. США. В дальнейшем было предусмотрено поддержание опережающего развития внешнеэкономических связей по сравнению с развитием экономики: если в 60–70-е годы удельный вес экспорта в совокупном общественном продукте не превышал 5 %, то в 80-е годы было намечено поднять его до 7 %, а в 90-е годы — до 9 % [1].

В 80-е годы объем внешней торговли Китая постоянно возрастал: в 1981 г. — 40,4 млрд долл. США; в 1982 г. — 39,9; в 1983 г. — 40,7; в 1984 г. — почти 50 млрд долл. США [25, 28]. Среди стран-экспортеров Китай в начале 80-х годов вышел на 16-е место (в 1978 г. — 32-е место). Одним из важных изменений во внешней торговле Китая являлось снижение в экспорте удельного веса сельскохозяйственных продуктов и полуфабрикатов (с 54 % в 1981 г. до 40 % к концу 80-х годов). Доля экспорта готовой продукции увеличилась с 46 до 60 % [2, 35]. Сокращался импорт оборудования и материалов, предназначенных для капитального строительства. Увеличивался ввоз техники

и оборудования, необходимых для реконструкции промышленности, сельского хозяйства, транспорта, а также для развития науки, просвещения, культуры и здравоохранения. В 1981 г. КНР поддерживала торгово-экономические связи со 174 странами и регионами мира; с 90 из них были подписаны межправительственные соглашения и протоколы. В конце 1984 г. были установлены торгово-экономические связи с более чем 190 странами и территориями мира и с 92 подписаны межправительственные соглашения и протоколы [4, 6, 28].

Внешнеэкономические связи региона в 80-е годы развивались по нескольким направлениям: торговый обмен, привлечение иностранного капитала (в форме ссуд и прямых инвестиций), а также экономическая помощь ряду развивающихся стран. Основной формой внешнеэкономических связей Северо-Востока с социалистическими странами, как и всего Китая, являлась торговля. Наиболее активны связи региона с Советским Союзом, чему способствовало, помимо других факторов, улучшение в целом советско-китайских отношений в 80-е годы, сходные приоритеты в ускорении социально-экономического развития. Исторически сложившееся взаимодополнение советской и китайской экономик давали большие возможности для расширения связей, в том числе и в приграничных районах. Большой вклад в развитие торгово-экономического сотрудничества двух стран внесли Торгово-промышленная палата СССР и Китайский комитет содействия международной торговле (или Международная торговая палата Китая). Связи между ними были восстановлены в мае 1982 г.

Приграничная торговля являлась важным каналом расширения торгово-экономических связей, этому способствовало удобство транспортных коммуникаций и большой опыт приграничных связей. В апреле 1982 г. между представителями министерств внешней торговли СССР и КНР была достигнута договоренность о предоставлении советскому внешнеторговому объединению «Дальинторг» и внешнеторговым организациям Китая право заключать торговые соглашения. Официальными пунктами торговли были выбраны города Суйфэньхэ и Маньчжурия в Северо-Восточном Китае, пос. Пограничный и г. Забайкальск в СССР. В марте 1983 г. в число пунктов приграничной торговли были включены города Хэйхэ и Благовещенск. В 1983 г. была фактически восстановлена приграничная торговля между районами советского Дальнего Востока (Хабаровским и Приморским краями, Амурской и Читинской областями) через Всесоюзное объединение «Дальинторг» и провинцией Хэйлунцзян и автономным районом Внутренняя Монголия (КНР) через торговые компании этих районов. Советский Дальний Восток экспортировал в эти районы Китая холодильники, идущие транзитом с западных районов СССР, автомобили, мотоциклы, а также стиральные машины, сталь тонколистовую, строительные материалы (цемент, стекло, трубы, древесину), химические удобрения, сельхозинвентарь, рыбу свежемороженую. Основными статьями китайского импорта являлись зернобобовые, растительное масло, кукуруза, мясные

продукты (консервы говяжьи и свиные, свежемороженая говядина), фрукты, арахис, а также текстиль, продукты легкой промышленности (термосы, полотенца, одеяла, шерстяные и трикотажные изделия). Товарооборот между приграничными районами в 1983 г. составил 6,3 млн р., в 1984 г. — 15,6 млн р. [9, 12, 15, 16, 17, 18, 29, 30]. Приграничная торговля Дальнего Востока СССР и Северо-Восточного Китая в начале 80-х годов, которая в тот период исчислялась в швейцарских франках, составляла в 1983 г. — 15,9 млн, в 1984 г. — 25,4 млн шв. фр. [26, 27]. Приграничная торговля велась, в основном, на бартерной основе.

Для содействия развитию торговли с Советским Союзом и странами Восточной Европы в 1984 г. в Китае было принято решение к концу 1985 г. расширить и переоборудовать две железнодорожные станции — Маньчжурия и Эрлянъ — в автономном районе Внутренняя Монголия. После реконструкции (установления стрелочных устройств, расширения парка подвижного состава поездов, увеличения числа путей и погрузочно-разгрузочных средств и др.) пропускная способность станций увеличилась с 500 тыс. т в 1981 г. до более 2 млн т в 1984 г. Работы по грузовым перевозкам в 80-е годы регулярно проводила смешанная советско-китайская пограничная железнодорожная комиссия, заседания которой в Северо-Восточном Китае проходили в Харбине. Совещания смешанной советско-китайской комиссии по судоходству на пограничных реках попеременно велись в Благовещенске и Хэйхэ (пров. Хэйлунцзян). В частности, обсуждались вопросы о судоходстве и путевых работах на пограничных реках Амуре, Уссури и Аргуни [18, 22, 23].

С 1979 г. западные деловые круги стали проявлять интерес к освоению китайского рынка. Они стремились получить доступ к сырью (цветным и драгоценным металлам, углю, нефти, около 70 % которых находились в Северо-Восточном Китае), создать совместные с Китаем производства с использованием дешевой рабочей силы и выпуском продукции на экспорт. Главными торговыми партнерами КНР были развитые капиталистические страны, удельный вес которых в общем объеме внешней торговли Китая в 1980–1984 гг. оставался на уровне 60 %. [5, 6]. Отличительной чертой торговли КНР с этими странами стал существенный рост китайского экспорта. Среди капиталистических стран первое место в торговле с Китаем и вливании инвестиций в его экономику занимала Япония. В Японию более половины китайского экспорта приходилось на минеральное сырье и топливо, в том числе 45,1 % в 1980 г. — на нефть. Общий объем торговли КНР с Японией увеличился с 9,4 млрд долл. США в 1980 г. до 12,4 млрд в 1984 г. [36, 42]. Основными статьями китайского экспорта являлись: продукция легкой промышленности (текстильной прежде всего), энергоносители, нефтепродукты; увеличивался экспорт соевых бобов, произрастающих главным образом в Северо-Восточном Китае. Увеличивался импорт японских машин и оборудования, в том числе комплектного для реконструкции и модернизации предприятий, развития энергетического комплекса страны [16, 20].

Капиталовложения Японии в китайскую экономику стали возможны с 1979 г., когда руководство КНР фактически отказалось от стратегической концепции «опоры на собственные силы» и начало проводить политику «открытых дверей» как составную часть крупномасштабной реформы в стране. После нормализации в 1972 г. японо-китайских отношений, заключения в 1978 г. договора о мире и дружбе, успешного развития торговых связей, КНР, принимая политику «открытых дверей», рассчитывала на встречное движение со стороны «экономической сверхдержавы», что в целом оправдалось. В целях поддержания стабильности в Азиатско-Тихоокеанском регионе Япония помимо обычной торговли оказывала Китаю экономическую помощь в виде вывоза капиталов. Япония же была заинтересована в импорте из КНР природных ресурсов.

Существенным фактором, объясняющим заинтересованность японского предпринимательства в вывозе капитала в КНР, была более низкая, по сравнению со многими странами, стоимость рабочей силы. Китай как сфера капиталовложений привлекал японскую сторону в связи со снижением прибыльности внутренних капиталовложений, а также необходимостью корректировать структуру внешнеэкономических связей в ответ на усиливающиеся в ряде стран ограничения для японского экспорта [19]. В 1983 г. на Японию приходилось 41 % иностранных капиталовложений в Китае, США — 30 %, ФРГ — 9,5 %, Италию — 6,5 %, Бельгию — 5,5 %, на Великобританию — 2,5 % [29].

В 1978–1979 гг. Китай заключил серию долгосрочных соглашений об экономическом сотрудничестве, а также торговых соглашений со многими капиталистическими странами, в том числе Японией, Францией, Великобританией, Италией, США, ФРГ, а также Европейским экономическим сообществом в целом. Это явилось важным направлением формирования договорно-правовой и организационной основы политики привлечения иностранного капитала. Все эти соглашения предусматривали возможность предоставления Китаю крупных кредитов на финансирование импортных программ. В конце 1979 г. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), объединяющая ведущие капиталистические страны, приняла решение о закреплении за Китаем статуса развивающейся страны и включении его в список государств, пользующихся льготным кредитным содействием стран-членов ОЭСР в рамках так называемой официальной помощи развитию. В 1980 г. Китай вступил в такие крупнейшие финансовые учреждения капиталистического мира, как Международный валютный фонд и Всемирный банк. Все это существенно укрепило связи КНР с международным рынком ссудных капиталов, открыло многочисленные каналы поступления иностранных кредитов в китайскую экономику. На местах началось образование региональных инвестиционно-посреднических компаний. К 1982 г. насчитывалось 15 таких организаций в провинциях Шэньси, Ляонин, Цзянсу, Чжэцзян, Аньхой, Цзянси, Фуцзянь, Хэнань, Хубэй, Хунань, Гуандун, Сычуань, а также в городах Пекин, Шанхай и Тяньцзинь [10].

В 1980-х годах Китаю были предоставлены кредиты на общую сумму 52,5 млрд долл. США. Среди кредиторов на первом месте была Япония (около 50 % всех кредитов частных банков), за нею следовали Франция, Италия, Канада, США и др. [3]. В декабре 1981 г. была достигнута договоренность с Японией о предоставлении Китаю займа на 300 млрд иен, в первую очередь на строительство Баошаньского металлургического комбината и Дацинского нефтехимического комбината [6]. В свою очередь, из всех стран, получавших японские инвестиции, Китай являлся ее крупнейшим реципиентом: в 1982–1984 гг. на долю КНР приходилось от 12 до 20 % общего объема внешней «помощи», предоставленной японским Фондом международного экономического сотрудничества [10].

В своей кредитной политике в отношении КНР японское правительство стремилось в первую очередь предоставить Китаю такие кредиты и займы, которые обеспечивали бы Токио наибольший контроль за их использованием. Начиная с 80-х годов японское правительство стремилось сокращать удельный вес кредитов по линии государственных банков и соответственно увеличивать кредиты по линии частных банков. Для Китая это означало, что японское правительство старалось значительно повысить среднюю процентную ставку за кредиты, так как рыночная ставка частных кредитов могла достигать 18 %, тогда как кредиты по линии государственных банков предоставлялись на условиях 3–8 % годовых. Последнее делало положение страны-должника особенно неопределенным и зависимым от кредитора [8, с. 82].

Экономические отношения особенно стали активизироваться между КНР и США после установления в январе 1979 г. дипломатических отношений. США предоставили Китаю экономические кредиты, возросли торговые связи. США занимали второе место среди капиталистических стран в экономических отношениях с Китаем (в том числе и Северо-Востоком). Наиболее важными областями экономического сотрудничества США с КНР стали: развитие угольной промышленности, освоение месторождений нефти и гидроресурсов, добыча цветных металлов (значительная доля их находилась в северо-восточных провинциях). По данным Министерства экономических связей и внешней торговли Китая за 1983 г., смешанные китайско-американские предприятия в области машиностроения, автомобилестроения, текстильной промышленности, туризма, медицины, издательского дела и др. создавались в Пекине, Тяньцзине, Шанхае, Гуандуне, а также на Северо-Востоке.

По типу «контрактного» совместного предприятия (кратковременного 3–5-летнего соглашения без юридического оформления обоюдного участия сторон в инвестициях) в начале 80-х годов был построен судостроительный завод в Даляне с участием американской компании «Бэйкер марин компани». Основными кредиторами явились Япония, США, страны Западной Европы. В 1982 г. одна из крупнейших в Китае Даляньская судоверфь приняла заказ на строительство восьми грузовых судов водоизмещением 27 тыс. т для гонконг-



ских фирм. Были построены две нефтяные и отремонтирована одна буровая платформа для американской компании. В январе 1984 г. Даляньская судостроительная верфь приняла заказ норвежской компании на строительство танкера водоизмещением 69 тыс. т для перевозки рафинированной нефти, а также на два судна водоизмещением 7,2 тыс. т.

Из развивающихся стран наиболее оживленные торговые связи Северо-Восточный Китай поддерживал с Филиппинами, Сингапуром, Малайзией, Таиландом. Они являлись основными импортерами китайской нефти, в том числе и из северо-восточных провинций [4, 7, 18].

Преобразования в области внешней торговли особенно интенсивно начали проводиться в Китае с 1979 г. Была ликвидирована монополия Министерства внешних экономических связей и внешней торговли на ведение товарообмена, увеличена активность отраслевых министерств и местных органов в области развития экспорта [29].

Важным направлением внешнеэкономических связей КНР являлось широкое привлечение иностранных инвестиций. Оно преследовало ряд целей: использование новейших достижений научно-технического прогресса и передового опыта управления; мобилизация дополнительных ресурсов для структурной перестройки экономики; повышение квалификации национальных кадров; наращивание валютных поступлений. Привлекательность для иностранных инвесторов деятельности в КНР во многом вызывалась дешевой рабочей силой, богатыми природными ресурсами, обширным китайским рынком, льготными условиями налогообложения, невысокой ставкой платы за земельные и производственные площади. В 1979 г. в КНР был принят Закон о совместных предприятиях, действовавших на основе китайского и иностранного капитала, которым предоставлялись льготы для иностранных вкладчиков. Они имели право вывозить прибыли за границу, частично или полностью освобождаться от налогов в течение первых двух-трех лет деятельности, им гарантировались права собственности. Система налогообложения была призвана поощрять прежде всего капиталовложения в обрабатывающую промышленность, стимулировать экспорт с целью получения конвертируемой валюты [10, 11].

В целях дальнейшего развития внешней торговли был увеличен импорт сырья и материалов, необходимых для выпуска предметов потребления, а также расширена переработка материалов, поставляемых иностранными заказчиками по линии компенсационной торговли. В 1981 г. Ляонин заключил 26 контрактов с фирмами Японии, ФРГ, США и Гонконга на поставку готовой одежды из хлопчатобумажных тканей, комплексного оборудования для химической промышленности, а также поставку, в качестве компенсации, мороженой рыбы, одежды, талька и цветов из пластмассы. В 1981 г. провинция приняла 4200 бизнесменов из 40 стран и районов мира и в свою очередь направила свыше 150 работников в 30 стран и районов мира для ведения деловых переговоров [18, с. 138].



В 1982 г. в административном центре провинции Ляонин Шэньяне состоялась вторая торгово-промышленная выставка. Ее посетили более 700 бизнесменов из Гонконга и Макао; размер экспортных сделок составил 700 млн долл. США. Ляонинские экспортно-импортные корпорации установили торговые связи с 10 тыс. зарубежных фирм, 18 представителей иностранных торговых фирм, включая японские и американские, постоянно проживали в Даляне. Для улучшения условий торговли в Даляне, Инкоу и Даньдуне были учреждены три крупные базы экспортных товаров [40]. В 1984 г. через порты Ляонина было экспортировано товаров (прежде всего в Японию, США и Гонконг) на 5040 млн долл. США. Это вывело провинцию на первое место в стране по экспорту товаров. С 1979 г. по июнь 1983 г. с привлечением иностранных инвестиций была осуществлена техническая реконструкция 420 промышленных предприятий, намечалось строительство 218 объектов с привлечением иностранных инвестиций на сумму 262 млн долл. США [18, с. 139]. Большую роль в осуществлении экономических связей провинции Ляонин и всего Северо-Восточного Китая с внешним миром играл порт Далянь, который превратился во второй после Шанхая крупнейший порт Китая. Грузооборот трех портов — Шанхая, Даляня и Цинхуандао — составил 143 млн т, или около 50 % всех внешних и внутренних коммерческих грузов, перевезенных в 1981 г. морским транспортом страны. Из них на Дальний приходилось 10,7 %, грузооборот его равнялся 33 млн т (Шанхая — 83 млн т). Далянь являлся основным портом Китая по экспорту нефти — 60 % экспорта (по стоимости) провинции Ляонин. Он располагал самым современным в Китае нефтеналивным причалом, соединенным нефтепроводом с Дацинскими нефтепромыслами. Причал находился в 60 км от города и был способен принимать супертанкеры. Возможности порта по транспортировке нефти оценивались в 15 млн т в год. В 1982 г. Далянь открыл четыре новых маршрута для иностранных контейнерных судов. Они соединили Далянь с портами ФРГ, Норвегии, Англии, США. Даляньский порт поддерживал торговые связи со 140 странами мира. В год принимал около 2 тыс. иностранных грузовых и туристских теплоходов [39].

В этот период в основном сформировалась многоуровневая, многообразная структура внешнеэкономической открытости и на первоначальном этапе был создан механизм внешнеэкономической деятельности, отвечающий требованиям международной практики. В марте 1984 г. было принято решение дополнительно к четырем специальным экономическим зонам (Шэньчжэнь, Чжухай, Шаньтоу, Сямэнь), созданным в 1979 г., открыть еще 14 приморских городов — Далянь, Тяньцзинь, Шанхай, Яньтай и др. Цель этого — дальнейшее вовлечение иностранного капитала и технологий в экономику Северо-Востока и активизация его внешней торговли. Развитие новых зон должно было опираться на смешанные китайско-иностраннные и чисто иностранные инвестиции. В портовых городах выделялись участки, где концентрировались смешанные кампании, предприятия совместного

хозяйствования на кооперативных началах и полностью принадлежащих гражданам других стран. Для обеспечения более благоприятных условий для функционирования иностранного капитала иностранным инвеститорам были предоставлены льготные экономические права с тем, чтобы условия приложения капитала были выгоднее, чем в стране-доноре и других странах [21]. В октябре 1984 г. были начаты работы по строительству первой такой зоны экономического развития в Даляне. Площадь зоны, которую предполагалось разместить в 33 км от центра города, — 20 кв. км. Планировалось построить там 200 предприятий с участием иностранного капитала [14].

Для развития внешней торговли в Даляне форсировалось строительство ряда объектов. По проекту развития порта его годовой грузооборот должен был увеличиться с 34 млн т в 1984 г. до 50 млн т в 1990 г. и 100 млн т в 2000 г. На расширение порта государство ассигновало 410 млн юаней, кроме того 150 млн юаней — на строительство двух центров телевизионной связи [33]. Японские компании выразили согласие сотрудничать в строительстве нового порта и связанных с ним сооружений в окрестностях порта Далянь. Для этого в Японии была создана организация, отвечающая за ведение работ, — «Совет по изучению развития Даляньского порта», в которую вошли 40 японских компаний: банковские, торговые, металлургические и т. д. Совет в свою очередь образовал совместно с китайской стороной смешанную фирму, которая непосредственно должна была заняться строительством порта. Стоимость сооружения порта оценивалось около 1 трлн иен. Только первый этап строительства потребовал порядка 50 млрд иен. Предполагалось, что порт сможет принимать суда водоизмещением до 50 тыс. т.

Для активизации внешнеэкономических связей с 1984 г. начались работы по расширению международного аэропорта в Даляне (он имел авиасообщение лишь с Пекином, Шанхаем, Шэньяном). Аэропорт предназначался для крупных и средних самолетов. Строился также на китайско-гонконгский капитал международный отель, который в течение 18 лет должен был быть смешанным предприятием. Являясь крупнейшим в Китае экспортером одежды западных фасонов, Далянь с целью увеличения производства одежды в 1980–1983 гг. закупил в Японии, США и ФРГ оборудование для предприятий стоимостью 3 млн долл. США.

В сентябре 1983 г. в Даляне состоялся международный симпозиум, посвященный привлечению иностранного капитала в экономику страны. В нем приняли участие около 170 представителей Японии, ФРГ, Италии, Венгрии, Бразилии, Австралии, США, Канады, Филиппин, Пакистана и Гонконга. Симпозиум был организован Министерством внешних экономических связей и внешней торговли КНР и народным правительством провинции Ляонин. Вниманию участников было предложено 120 объектов приложения капитала, в том числе 80 — в Даляне. Среди них — более 70 предприятий машиностроительной, электронной, химической, металлургической, текстильной, легкой промышленности, а также предприятия по производству средств связи

и продуктов моря. Симпозиум имел большое значение для осуществления экономической программы модернизации многих крупных промышленных предприятий к 1990 г. В 1984 г. для внешней торговли был также открыт порт Инкоу в провинции Ляонин [18, с.141].

Власти провинции Хэйлунцзян первые торгово-экономические связи с капиталистическими странами (Японией, США, Канадой, Францией, Данией, Швецией, а также рядом стран Юго-Восточной Азии и Латинской Америки) установили в 1979–1982 гг. С 1979 г. по первое полугодие 1984 г. пров. Хэйлунцзян установила торговые связи с 1700 фирмами и бизнесменами 104 стран и районов мира. Она также законтрактовала строительство объектов в девяти странах и районах в Азии и Африке. Более 1000 инженеров и техников из этой провинции работало за границей.

В июле 1981 г. в провинции была проведена первая Харбинская ярмарка экспортных товаров, которая привлекала много иностранных бизнесменов. На ярмарке была представлена продукция земледелия и животноводства, текстильной и легкой промышленности, оборудование для химической промышленности, а также местные изделия и товары — резьба из агата, лекарственные растения и др. [23]. В 1984 г. стоимость товаров, поставляемых Харбином на экспорт, составила 214,64 млн юаней. В структуре экспортной продукции постоянно возрастал удельный вес машин и электроники, в 1982 г. он составил 38,6 %. Количество экспортируемых товаров фабричного производства увеличилось с 126 в 1978 г. до 168 в 1982 г., ассортимент товаров — с 168 до 224 видов [37].

В 1983 г. провинция Хэйлунцзян экспортировала товаров на 273 млн долл. Импорт за этот период удвоился и достиг 49,8 млн долл. В планы провинции входило строительство своего торгового центра в специальной экономической зоне Шэньчжэнь, а также открытие представительства в Нью-Йорке. В 1984 г. Хэйлунцзян импортировал технику из 12 стран для оборудования нефтехимических, машиностроительных, текстильных и других предприятий, подписаны соглашения с иностранными фирмами по 555 темам на сумму более 1 млрд долл. США [23, 29].

В октябре 1984 г. в Пекине состоялись торги на поставку сельскохозяйственных машин для освоения целинных земель в провинции Хэйлунцзян (первые такие торги были проведены в августе 1983 г.). Представители девяти фирм из Италии, ФРГ, США, Канады присутствовали на церемонии открытия торгов, устроенных китайской компанией по техническому импорту. Международный банк реконструкции и развития предоставил на освоение целинных земель в провинции Хэйлунцзян займ в 80 млн долл. США [18, с. 144]. В начале 80-х годов при участии иностранных кредитов велись широкомасштабные ирригационные и мелиоративные работы, а также освоение залежных и брошенных земель в провинциях Хэйлунцзян, Шаньдун, Хэбэй, Аньхой, Хэнань.

В первой половине 80-х годов при участии иностранных кредитов сооружались такие ключевые объекты, как Баошаньский металлургический

комбинат, Дацинский нефтехимический комбинат. Государственные кредиты были предоставлены КНР Японией (на финансирование совместной добычи нефти в Бохайском заливе), Италией (на создание совместного сельскохозяйственного предприятия в пров. Цзилинь) и т. д. Многие виды новой продукции, производимой в КНР при содействии иностранных предпринимателей, прежде полностью закупались за границей. В их числе производимые компанией «Мицубиси хеви индастриз Лтд.» в сотрудничестве с Даляньским автомобильным заводом самосвалы грузоподъемностью до 40 т, автоматические сварочные аппараты, выпускаемые при техническом содействии японской «Мацусита индастриз эквип-мент Компани», персональные ЭВМ, изготавливаемые смешанной компанией с участием американской «Сперри Корп.» [10].

Большую роль в экономическом развитии Северо-Восточного Китая сыграло его выгодное географическое положение. Регион обладает хорошими транспортными связями как с внутренними районами страны, так и с соседними государствами. Здесь густая сеть железных дорог, речных путей, много удобных гаваней, морских портов, крупные международные аэропорты. Северо-Восток Китая расположен на пути из Европы в Азиатско-Тихоокеанский регион. Поэтому если Юг Китая можно назвать «окном», открытым для западного мира, то Северо-Восток может стать «воротами», распахнутыми для России, КНДР, Республики Корея, Монголии, Восточной Европы, а также Японии [31].

#### *Список литературы*

1. Актуальные проблемы современного экономического положения КНР. М., 1984. С. 50.
2. Информационный бюллетень агентства Синьхуа ( ИБАС). 1984. 25 сент.
3. Ганшин Г.А. Восточный Китай — «локомотив» экономического развития // ИМ ИДВ РАН. Серия: «Проблемы экономического развития и сотрудничества в Северо-Восточной Азии» Вып. 11. М., 1999. С. 11.
4. Китай.1983. № 7. С. 55.
5. Китайская Народная Республика в 1980 г.: политика, экономика, идеология. М., 1985. С. 117.
6. Китайская Народная Республика в 1981 г.: политика, экономика, идеология. М., 1985. С. 107.
7. Китайская Народная Республика в 1984 г.: политика, экономика, идеология. М., С. 156.
8. Кругляк М.И. Япония–КНР. Механизм экономического сотрудничества. М., 1986. С. 82–84.
9. Кузнецов А.П. СССР–КНР: торгово-экономические отношения // Проблемы Дальнего Востока. М., 1986. № 2. С. 69.
10. Манежев С.А. Иностранный капитал в экономике КНР. М., 1990. С. 29.

11. Новоселова Л.В. Инвестиционная политика и экономическая реформа в КНР. М., 1996. С. 71.
12. Песков Ю.С. СССР–КНР: от конфронтации к партнерству. М., 2002. С. 92.
13. Проблемы внешнеэкономических связей КНР в 80-е годы: научно-аналитический обзор. М., 1985. С. 10.
14. Разов С.С. Внешнеэкономическая политика «открытых дверей» Китайской Народной Республики // ИБ ИДВ АН СССР. М., 1985. № 130. С. 105.
15. Рахманин О.Б. К истории отношений России–СССР с Китаем в XX веке: обзор и анализ основных событий. Изд. 3-е доп. М., 2002. С. 47, 51.
16. Романова Г.Н. Советско-китайские экономические отношения на современном этапе. Владивосток, 1990. С. 5, 8–11;
17. Романова Г.Н. Торгово-экономические отношения СССР и Китая в 50–80-е годы: тенденции, динамика // Российско-китайское взаимодействие в политике, экономике, культуре и образовании. Владивосток, 2008. С. 212.
18. Романова Г.Н. Северо-Восточный Китай в 80-е годы XX в.: справочник. Владивосток, 1989. С. 126–128.
19. Семин А. Японский капитал в экономике Китая // Проблемы Дальнего Востока. 1994. № 1. С. 75–76.
20. Состояние и перспективы внешнеэкономических связей КНР в 80-е годы: оценка американских специалистов. М., 1984. С. 29.
21. Экономика КНР в 80-е годы: стратегия, проблемы и тенденции развития. М., 1991. С. 154–155.
22. ИБАС. 1985. 23 янв. С. 3–4; 1984. 26 сент. С. 7; 1985. 4 марта. С. 9–10; 1984. 26 июля. С. 7; 1980. 21 марта. С. 7; 1983. 24 марта. С. 1.
23. ИБАС. 1981. 6 июля. С. 5; 1985. 3 авг. С. 8; 27 янв. С. 15.
24. Известия. 1987. 20 янв.
25. Дуйвай цзинцзи хэцзо, маоиды чжунда цзиньчжань (Развитие внешней торговли и внешнеэкономических связей КНР) // Баньюе тань. Пекин, 1984. № 14. С. 7.
26. Лю Сюань. Чжунго Дунбэй дицзюй тун Сулянь цзинцзи лянсьиды сяньдай фэньси (Современное состояние экономических отношений Северо-Восточного Китая с СССР) // Шэхуэй кэсюэ чжаньсянь. 1989. № 3. С. 18.
27. Хуан Динтянь. Чжунсу маои сышинянь (Сорокалетие китайско-советской торговли) // Цюши юэкань. 1990. № 4. С. 81.
28. Хуан Динтянь. Чжуцн-Э цзинмао юй вэньхуа цзяолю ши (История торгово-экономических и культурных связей между Китаем и Россией). Харбин, 1999. С. 132–133.
29. Чжунго цзинцзи няньцзянь. 1984 (Экономический ежегодник Китая. 1984.). Пекин, 1984. С. IV–25.
30. Чжун-су цзинцзи маои ши (История китайско-советских торгово-экономических отношений) / гл. ред. Мэн Сяньчжан. Харбин, 1992. С. 402–403.

31. Чжан Цзунхай. Юаньдун дицзюй шицзи чжицзяоды Чжун-Э гуаньси (Российско-китайские отношения на Дальнем Востоке за вековой период). 1999. С. 205–206.
32. Чжэн Тяньлинь, Тао Юйчжи. Гоцзи иньсу юй Дунбэй цзинцзи фачжань чжаньлюе (Международные факторы и стратегия развития экономики Северо-Востока) // Сюэси юй таньсо, 1986. №1. С. 97.
33. Чжунгун яньцзю. 1984. № 8. С. 89–104.
34. ИБАС. 1982. 3 нояб. С. 1; 1983. 3 июля. С. 8.
35. Almanac of China's economy. With economic statistics for 1949–1980. N.Y. and Hongkong, 1982. P. 622.
36. Deles R. Jahan: a role in restructuring // China trade report, Hongrong. 1982. V. 20. № 7. P. 6–7.
37. Gong Ke. Harbin's foreign trade // China's foreign trade. 1983. № 4. P. 23.
38. Kueh Y.Y. and Howe Ch. China's international trade: policy and organizational change and their place in the «Economic djustment» // China quartarly. L., 1984. № 100. P. 813.
39. Pisani J.M. The big seven // China business review. Washington, 1983. Vol. 10. № 1. P. 14, 31.
40. Prospects of Lioning's foreign economic relations and trade // China's foreign trade. 1983. № 6. P. 15.
41. Sino-Soviet economic relations at present and future // Peking informers. Hongkong, 1985. V. 50. № 7. P. 4.
42. Wei Yuming, Vice-minister of foreign economic relftions and trade // China's foreign trade. Bejing, 1985. № 1. P. 6.

А.М. НИКОЛАЕВ

## Борьба с контрабандой подержанных автомобилей в Китае

Рассматриваются особенности контрабанды подержанных автомобилей в Китае, приводятся примеры борьбы правоохранительных и таможенных органов с преступным бизнесом.

*Ключевые слова:* организованная преступность, контрабандный ввоз автомобилей.

Развитие китайской автомобильной промышленности началось двадцать лет назад с открытия совместного предприятия с немецким Volkswagen. Китайское правительство распахнуло двери перед иностранными производителями автомобилей: бесплатная аренда земли, освобождение от налогов и дешевая рабочая сила — три основные составляющие успешного привлечения иностранных инвестиций. Один за другим стали открываться совместные автозаводы. За первые 5 лет в автомобильную промышленность Китая было вложено 20 млрд долл. США. Параллельно с открытием совместных предприятий Китай стал активно вкладывать деньги в развитие отечественных заводов. Таким образом, в ходе успешных реформ и продуктивного экономического строительства в Китае развивается национальная автомобильная промышленность, которая в значительной степени удовлетворяет потребности внутреннего рынка.

Вместе с тем, состоятельные потребители предпочитают пользоваться импортными автомобилями известных мировых производителей. Таможенные пошлины на импорт новых автомобилей в Китае высокие, а стоимость нового импортного автомобиля в этой стране на 20–30 % выше, нежели в России. Однако, несмотря на то, что импорт подержанных автомобилей в Китай запрещен (подержанные иномарки, предназначенные для личного пользования, могут ввозить только нерезиденты), в стране уже сформировался рынок иностранных автомобилей, бывших в употреблении, из числа импортированных



в прошлые годы новых моделей и автомобилей, ввезенных нерезидентами и проданными впоследствии на территории страны. Цены на подержанные иномарки достаточно высоки, так как на них есть спрос в связи с высоким уровнем комфорта и качества товара. Таким положением вещей пользуются криминальные элементы, организовавшие контрабандные поставки подержанных иностранных автомобилей и запчастей на внутренний рынок. Источником контрабандных автомобилей традиционно служат такие развитые страны, как США, Япония, Южная Корея, Западная Европа, Сингапур, Гонконг, где процесс обновления автомобильного парка достаточно динамичен. Устаревшие или попавшие в аварию автомобили скупаются по дешевке и тайно переправляются в Китай, легализуются и приносят огромную прибыль [1].

Особое беспокойство китайских властей вызывают так называемые «распилы», аналог распространенных в России «конструкторов», но с распиленными кузовами, которые затем в подпольных мастерских во время предпродажной подготовки свариваются из нескольких кусков. Квалификация ремонтников при этом настолько высока, что при покупке автомобилей сварные швы невозможно обнаружить. Естественно, «распилы» продаются по цене несколько ниже обычных машин и поэтому быстро находят покупателей. Такие автомобили служат источником повышенной опасности и для их владельцев, и для других участников дорожного движения, так как в случае дорожно-транспортных происшествий легко могут развалиться на куски по швам сварки.

Контрабандный ввоз подержанных и распиленных автомобилей стал особенно активно осуществляться с конца 90-х годов прошлого столетия, в период интенсивного роста жизненного уровня китайского населения. За прошедшее десятилетие контрабандисты приобрели значительный опыт незаконной деятельности и разработали достаточно эффективные способы доставки подержанных и разобранных на части импортных машин. Отработанная схема контрабандного ввоза распиленных автомобилей включает в себя этапы покупки, разборки, доставки морем, сборки, изготовления фальшивых документов и реализации.

Группировки контрабандистов, как правило, хорошо организованы, технически оснащены и законспирированы, имеют налаженные связи на каждом этапе процесса. Разобранные иномарки доставляются по морю на грузовых или рыболовных судах, часто в неблагоприятных погодных условиях, чтобы избежать встречи с патрульными средствами таможни. В распоряжении контрабандистов имеются быстроходные катера, на которых они ведут разведку транспортных путей, конвоируют свои суда-доставщики и помогают им уходить от преследования в случае необходимости.

Основная активность контрабандистов наблюдается в южной провинции КНР Гуандун, которая является одним из наиболее густонаселенных и развитых регионов страны. На нее приходится около 10 % от всей экономики страны. В этом районе проживает около 90 млн чел., а доходы городского

населения считаются самыми высокими в стране. Здесь находятся несколько специальных экономических зон, в том числе Шеньчжень, флагман химической и электронной промышленности страны, уровень жизни населения в котором практически сравнялся с европейским. Зажиточные китайцы этого района предпочитают автомобили престижных мировых марок, поэтому контрабандисты активно поставляют распилы дорогих Lexus, BMW, Buick, Mercedes-Benz, Porsche, Toyota, Honda и т. п. [2].

С юга побережье провинции на протяжении 3368 км омывают воды Южно-Китайского моря, в котором много островов, а значит, имеются мелкие проливы и бухточки, что создает определенные сложности для контроля границы со стороны таможенников и, напротив, благоприятно для контрабандных поставок товаров из-за пределов Китая.

Таможенные органы Китая активно борются с незаконной деятельностью контрабандистов. На отдельных участках побережья ведется круглосуточное патрулирование, проводятся специальные операции.

Так, в городке Цзянмынь с населением около 100 тыс. чел. в 2004–2005 гг. местная таможня пресекла 38 случаев контрабанды целых и разобранных иномарок, строительной техники и замороженных продуктов на сумму 43 млн юаней (более 5 млн долл. США). При этом было задержано 87 человек, причастных к этим преступлениям. В ходе анализа ситуации выяснилось, что все эти случаи имели общие моменты: начальным пунктом отправки был Гонконг, непосредственными исполнителями поставок контрабанды были, как правило, рыбаки одного из поселков, расположенного недалеко от Цзянмыня. Таможенное расследование показало, что в регионе действует отлаженная схема контрабанды, созданная некой преступной группировкой. Задачей таможни стало выявление этой группировки и организация борьбы с ней. При содействии Главного таможенного управления КНР и таможенного управления провинции Гуандун была создана специальная оперативная группа, которая должна была вести сбор и анализ информации, относящейся к контрабанде распиленных иномарок. Выяснилось, что члены группировки соблюдали строгие правила конспирации, в разговорах по сотовой связи они использовали временные сим-карты, которые после короткого промежутка времени выбрасывались. Лидеры группировки передвигались на автомобилях с поддельными номерами либо вообще без номеров. Во время прохождения судов с распиленными иномарками значительная часть маршрута патрулировалась наблюдателями из числа членов банды. Среди привлекаемых к контрабанде рыбаков поддерживалась строгая дисциплина, в случае отказа сотрудничать применялись угрозы и жесткие наказания.

Собранные сведения показали, что группировка контрабандистов действовала на юге Китая начиная с 1999 г. Ими был налажен незаконный бизнес с установившимися каналами контрабандной поставки нефтепродуктов, товаров глубокой заморозки и «распиленных» на части иномарок.

Органами таможни была спланирована операция по нанесению организованного удара по криминальной группировке. В тесном взаимодействии с силами полиции был прослежен маршрут контрабандного ввоза подержанных иномарок, вскрыты все основные перевалочные пункты, места сборки автомобилей из комплектующих частей, каналы легализации и продажи. Путем проверки более 500 банковских счетов и десятков тысяч банковских документов была выявлена схема прохождения криминальных денежных средств через банковскую систему.

Благодаря аналитической и оперативной информации в ходе противодействия контрабандистам с 2005 по 2007 г. таможенники Цзямыня пресекли незаконный ввоз 107 подержанных автомобилей и 269 «распилов» на сумму более 23 млн юаней, задержав при этом 36 человек.

Противодействие контрабандистам было небезопасным мероприятием, так как в критических ситуациях они открыто атаковали таможенников. В море нередкими были случаи, когда своими судами контрабандисты пытались таранить таможенные катера, на суше провоцировали дорожно-транспортные происшествия в отношении подозрительных для них автомобилей.

Тем не менее, в 2007 г. незаконный ввоз подержанных и «распиленных» иномарок в зоне ответственности Цзямыньской таможни прекратился. Подобные спецоперации проводились также в других региональных таможнях Китая.

Китайские контрабандисты в своей незаконной деятельности порой кооперируются с зарубежным криминалом. В 2007 г. к смертной казни с двухлетней отсрочкой приговорен главарь международной организованной преступной группировки контрабандистов, гражданин Канады, 32-летний уроженец города Фошань (провинция Гуандун) Чэнь Найчжи. Он обвинялся в незаконном ввозе в Китай престижных автомобилей Mercedes, BMW и Volvo. Машины доставлялись из Гонконга через Вьетнам в Китай, где они продавались. Сумма неоплаченных таможенных пошлин составила 223,7 млн юаней (30 млн долл. США). К тюремному заключению от одного года до 15 лет были приговорены 22 сообщника Чэнь Найчжи.

Следует отметить, что бурно развивающаяся автомобильная промышленность КНР, на состояние которой не повлиял даже мировой финансовый кризис, в ближайшие несколько лет из-за недостаточно высокого качества своих автомобилей не сможет составлять конкуренцию мировым автопроизводителям, поэтому китайским таможенникам, видимо, предстоит еще немало потрудиться на фронте противодействия контрабанде зарубежных автомобилей.

#### *Список литературы*

1. Таможня Китая (Чжунго Хайгуань). 2008. № 5. С. 116.
2. Там же. С. 118.

### **Во Владивостоке открылся Центр содействия в развитии бизнеса префектуры Тояма**

Центр содействия в развитии бизнеса префектуры Тояма открылся во Владивостоке 4 мая 2010 г. Это уже третий подобный центр, до него были Симонэ и Тоттори. Первыми посетителями Центра стали представители японских и российских СМИ и бизнес-структур.

В своем приветственном слове губернатор префектуры Тояма господин *Исии Такакадзу* отметил, что цель основания Центра — оказание поддержки предприятиям префектуры Тояма в деле развития бизнеса на Дальнем Востоке России, а также поиске потенциальных партнеров.

Дружеские отношения между Приморьем и префектурой Тояма, сказал японский губернатор, начались почти 20 лет назад, в 1992 г., подписанием соглашения о дружбе и сотрудничестве на уровне портов — Владивостокского торгового порта и порта Фусики. За прошедшие годы образовались прочные связи в области экономики, образования, экологии и туризма.

— Сегодня все еще говорят о кризисных явлениях, но посетив Владивосток, я увидел вокруг темпы экономического роста: расширяются дороги, строятся новый терминал аэропорта, мосты, гостиницы — город активно готовится

к саммиту АТЭС. Мы рады этому. Думаю, что этот Центр будет иметь большое значение в развитии наших регионов. В Японии ведется строительство трассы Нагоя–Тояма. В дальнейшем это даст возможность отправлять грузы через порт Фусики во Владивосток и далее по Транссибу в Европу. Вопрос активного использования Транссиба в целях экономического развития региона обсуждался в Москве на встрече губернаторов России и Японии. На всем протяжении Транссиба существует должный уровень транспортировки товаров, мы проверили это, отправив свой груз, автомобили, в Новосибирск. Главным препятствием для взаимовыгодного сотрудничества остается работа российской таможенной и визовой службы. Сроки таможенного оформления в России очень удивляют бизнес-сообщество Японии. Для сравнения хотелось бы заметить, что в США на подобные процедуры уходит два дня, в КНР и Республике Корея — один день, в России — десять дней. Этот же вопрос мы обсуждали в Москве на встрече российских и японских губернаторов.

Япония готова выходить на российский рынок. Мы можем предложить строительную технику, холодильники, продукцию фармацевтической отрасли, продукты питания и свои туристические возможности. В 2010 году Япония включила Россию в список 12 приоритетных для въездного туризма стран. К 2020 году мы планируем увеличить поток российских туристов до 300 тысяч человек в год. В дальнейшем будет увеличено количество рейсов самолетов на Тояму.

Город Тояма — привлекательное место для туристов. Порт Фусики–Тояма является одним из крупнейших внешнеторговых портов на побережье Японского моря острова Хонсю, через который импортируется лес и нефть. Префектура Тояма расположена в снежном районе,

омывается водами залива Тояма и Японского моря и окружена с трех сторон горами. Это горный район с глубокими каньонами, по которым протекают стремительные реки, берущие свое начало с хребта Хида. В префектуре огромное количество туннелей и мостов над пропастями. Любителям японской экзотики понравится и городок Уодзу, известный своими морскими миражами. Граница холодного воздуха над поверхностью моря и более теплых воздушных слоев чуть выше продуцирует фантомы, воспроизводящие картины приморских пейзажей, как бы плавающих в воздухе. А портовый городок Намэрикава известен поднимающимися к поверхности моря стаями уникальных светящихся каракатиц.

Исии Такакадзу отметил, что при развитии туристических потоков в Россию ставка делается в основном на Москву и Санкт-Петербург. Но и у Приморья есть шанс оказаться востребованным регионом для японских туристов. Сегодня работа в этом направлении идет весьма и весьма активно.

Курирует работу Центра логистическая компания «Фустики Кайрику Унсо», чье представительство работает во Владивостоке уже 18 лет. Данная компания занимается услугами по отправке и оформлению грузов. Заместитель генерального директора компании г-н *Каваниси Куньо* отметил, что Центр будет оказывать поддержку предприятиям префектуры Тояма, пожелавшим выйти на российский рынок. Это касается поиска компаний для ведения бизнес-переговоров, предоставления информации о таможенных формальностях, связанных с импортом и экспортом товаров, и т. д.

Генконсул Японии во Владивостоке г-н *Ямада Джун* выразил уверенность, что данный Центр будет способствовать развитию экономических связей между Приморьем и префектурой Тояма.

Почетный президент АО «Владивостокский морской торговый порт» *Михаил Рабканов* в заключение вручил г-ну Исии Такакадзу символическую жемчужную раковину, заметив, что жемчуг — это символ богатства.

*Людмила Горбулина*

## Контрабанда на «великой» стройке

Факт использования на «стройке века» во Владивостоке строительной техники, ввезенной с нарушением таможенного законодательства, выявлен в результате взаимодействия таможенной инспекции Дальневосточного таможенного управления, сотрудников Дальневосточной оперативной таможни и Управления Федеральной службы безопасности по Приморскому краю. Было установлено, что в 2009 г. из Республики Корея в адрес одной из владивостокских фирм, согласно заключенному контракту, были ввезены три бывшие в употреблении гидравлические буровые установки.

В результате проведенных совместных мероприятий выяснилось, что ввезенные установки являются новыми, а их перемещение было осуществлено с использованием поддельных документов. После таможенного оформления эти буровые установки были переданы в собственность фирмы, ведущей работы по строительству объектов саммита.

Стоимость только одной из буровых установок превышает 56 млн р. В связи с этим сотрудниками оперативной таможни возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 188 УК РФ — «Контрабанда, то есть перемещение в крупном размере через таможенную границу Российской Федерации товаров, совершенное с обманом использованием документов».

Кроме того, использование недействительных документов привело к тому, что бюджет государства недополучил более 23 млн р. таможенных платежей. Поэтому в настоящий момент рассматривается вопрос о возбуждении уголовного дела по признакам преступления, предусмотренного ст. 194 УК РФ «Уклонение от уплаты таможенных платежей».

Пресс-служба ДВТУ

## Во Владивостокской таможне побывал в гостях партизан- разведчик

Ежегодно в преддверии Дня Победы Владивостокская таможня поздравляет своих ветеранов: бывшего сотрудника таможни *Геннадия Петровича Чертова*, бывшего начальника таможни *Любовь Арсентьевну Матвееву*, вдову ветерана.

К юбилейной дате 65-летия Победы по инициативе Совета ветеранов состоялась встреча с *Евгением Александровичем Жуковым*, внук которого, *Андрей Шишин*, работает во Владивостокской таможне.



В семнадцать лет, в августе 1942 года, Евгений Александрович попал в диверсионную школу в Барвихе, по окончании которой, через три месяца, был заброшен во вражеский тыл, в Белоруссию, с боевым заданием — взорвать мост. Вернуться обратно через линию фронта молодому разведчику не удалось, поэтому он получил приказ остаться в Людиновском партизанском отряде. Участвовал в боях, вел разведку, занимался минированием дорог и мостов. Многое пришлось испытать: несколько суток лежать в вырытом в снегу убежище; спасаясь от цинги, пить настой хвои; спать зимой в шалаше, покрытом лапником; делить смертельную опасность с друзьями, командиром бригады Василием Золотухиным, комиссаром Иваном Ящерицыным и другими. К сентябрю 1943 года на счету отряда было взорвано 6 эшелонов и 6 мостов, 52 автомобиля и более 2000 уничтоженных немцев.

После освобождения Брянщины началась фронтовая жизнь. Был автоматчиком, пулеметчиком, побывал в полковой разведке — и ни единой царапины. Только в сорок четвертом году фашистский осколок догнал в бою и пробив три ребра застрял в боку. После госпиталя Евгений Александрович поступил в Рязанское пулеметно-стрелковое училище, которое закончил в 1946 году. Затем служил на Тихоокеанском флоте, в морской авиации. А когда вышел в запас, с морем не расстался — бороздил Индийский океан на судах вспомогательного флота. Будучи на пенсии, долгое время работал председателем Совета ветеранов ТОФа, часто бывал в школах и клубах патриотического воспитания, рассказывал о боевой юности.

Таможенники к встрече с ветераном подготовили конкурс детского художественного творчества, выставку «Никто не забыт», документальный видеофильм,



фотографирование у таможенного зна-  
мени.

Теперь Е.А. Жукову уже 85 лет, ор-  
дена и медали на парадном мундире ве-  
терана о многом говорят его ровесникам  
и вызывают искреннее восхищение у тех,  
кто о войне знает только из кино и книг.  
И хотя понемногу уходят силы, подводит  
зрение, но память — никогда. Никто не  
забыт, ничто не забыто. И порой острой  
болью напоминает о пережитом отметина  
на груди — след от войны, которую пол-  
ковнику в отставке забыть невозможно.

*Виктория Шамаева*

## **Предприимчивый хабаровчанин наказан**

Оперативно-розыскным отделом  
Хабаровской таможни, совместно с со-  
трудниками УФСБ РФ по Хабаровскому  
краю была проведена операция по пре-  
сечению контрабандного канала посту-  
пления товаров народного потребления  
из КНР в Россию физическими лицами  
под видом товаров для личного пользо-  
вания. В результате обследования багажа  
туристической группы, прибывшей из  
КНР (г. Фуюань) в Россию на многосто-  
ронний речной пункт пропуска «Хаба-  
ровск (пассажирский)», была обнаружена  
коммерческая партия товаров китай-  
ского производства, перемещенная через  
таможенную границу РФ с нарушением  
требований, установленных таможенным  
законодательством. По данному факту  
отделом дознания Хабаровской таможни

было возбуждено уголовное дело против  
руководителя туристической группы.

Предприимчивый хабаровчанин  
действовал по очень простой схеме: он  
связывался с предпринимателями из  
числа граждан КНР и РФ, заинтересо-  
ванными в перемещении товаров народ-  
ного потребления из Китая, и договари-  
вался с ними о количестве и весе пере-  
мещаемых товаров. Действуя от лица ту-  
ристической компании, находил граж-  
дан, желающих съездить в КНР и не стре-  
мившихся реализовать свое право на ввоз  
35 кг товаров для личных целей, и от их  
имени перемещал товар через много-  
сторонний речной пункт пропуска «Ха-  
баровск (пассажирский)».

Выезжая в Фуюань вместе с турис-  
тической группой, он осуществлял кон-  
троль и самостоятельное формирование  
партий товара по отдельным сумкам так,  
чтобы вес каждой сумки не превышал  
35 килограммов. По возвращении из Ки-  
тая товары передавались гражданам РФ  
и КНР для их реализации на рынках Ха-  
баровска, Хабаровского края и других ре-  
гионов России.

13 мая 2010 г. Центральный рай-  
онный суд г. Хабаровска признал руко-  
водителя туристической компании ви-  
новным в совершении преступления,  
предусмотренного ч. 1 ст. 188 УК РФ  
(Контрабанда) и назначил наказание  
в виде лишения свободы сроком 2 го-  
да (условно). Предметы преступления  
(16 сумок с товарами народного потре-  
бления), рыночная стоимость которых  
превысила 1 млн 700 тыс. р., конфиско-  
ваны и обращены в доход государства.

*Пресс-служба ДВТУ*