



ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ



1.2011

ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

1 (54)

2011

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 2010 год (по материалам заседания коллегии ДВТУ) 3
- Итоги правоохранительной деятельности таможен
Дальневосточного региона за 2010 год. *С. Щедрин* 9
- В ПОМОЩЬ УЧАСТНИКУ ВЭД*
- Новые формы деклараций 12
- Об уплате ввозной таможенной пошлины. *Ю. Тисленко* 16
- Об утверждении технического регламента о безопасности
колесных транспортных средств. *Ю. Тисленко* 17

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- Обзор внешнеэкономической деятельности
Дальневосточного региона за 2010 год 19

ЭКОНОМИКА РЕГИОНА

- Зыков А.А.* Приграничное сотрудничество в системе
национальной безопасности: Дальний Восток России
в Северной Пацифике 27
- Салтыков М.А.* Стратегия кластерного развития
морского транспортно-логистического комплекса 38

ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

- Балалаев А.С.* Преимущества комплексного подхода
в сфере контейнерных перевозок (на примере
Транссибирской магистрали) 47
- Вахненко Р.В.* Особенности развития международных
пассажирских связей на Дальнем Востоке России 56

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

- Усов О.В.* Анализ практики применения мобильных
инспекционно-досмотровых комплексов в регионе
деятельности ДВТУ 68
- Гупанова Ю.Е.* Проблемные аспекты повышения качества
таможенных услуг в условиях неопределенности и риска 83

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
И.К. Вельяотс, корректор

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

Подписано в печать
21.03.2011 г.
Формат 70×100/16
Усл. печ. л. 10,40.
Уч.-изд. л. 10,45.
Заказ 439. Тираж 200.

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

Дата выхода в свет
25.03.2011 г.

Цена свободная.

ISSN 1815-0683

© Владивостокский филиал
Российской таможенной
академии, 2011

Лысак Е.Д. К вопросу о таможенном оформлении
судовых припасов 91

АДВОКАТСКАЯ ПРАКТИКА

Арест судна при административном правонарушении.
Е.В. Золотухина, В.Ю. Береговский 96

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Афонин Б.М. Россия–Япония: дискуссия
по территориальному вопросу продолжается 101

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Беляева Н.А. Владивостокская таможня в начале XX века:
границы повседневности 111

Ляпустин С.Н. Роль Сибирской военной флотилии
в борьбе с контрабандой отечественных биоресурсов
(1921–1922 гг.) 121

ХРОНИКА СОБЫТИЙ

Конфисковано два морских судна-нарушителя
таможенного законодательства. *С. Сысой* 126

Развитие информационных таможенных технологий
в Камчатской таможне. *А. Гуреева* 126

Бригаду «черных» лесорубов задержали в Хабаровском
крае. *И. Щеголева* 127

Итоги работы Дальневосточного таможенного управления за 2010 год (по материалам заседания коллегии ДВТУ)

В Дальневосточном таможенном управлении 24 января 2011 г. состоялось заседание коллегии ДВТУ под председательством начальника управления *С.В. Пашко*, посвященное итогам деятельности ДВТУ за 2010 г. и задачам на 2011 г.

В работе приняли участие статс-секретарь — заместитель руководителя Федеральной таможенной службы России *К.Л. Чайка* и другие представители ФТС России, руководство ДВТУ, начальники таможен и таможенных постов региона, а также Главный федеральный инспектор в Приморском крае — руководитель приемной Президента Российской Федерации в Приморском крае *В.П. Нечипорюк*, Дальневосточный транспортный прокурор *В.И. Ломакин*, начальник ГУВД МВД России по ДФО *Ф.П. Васильков*, начальник Управления на транспорте МВД России по ДФО *А.В. Кем*, представители администрации Приморского края, Управления ФСБ РФ по Приморскому краю, Пограничных управлений ФСБ РФ по Приморскому и Хабаровскому краям и Еврейской автономной области, Дальневосточного территориального управления Росграницы в г. Владивостоке, и др.

Важнейшим событием 2010 г. явились интеграционные процессы на пространстве России, Белоруссии и Казахстана. В новых экономических условиях ДВТУ выполнило годовое задание по сбору таможенных платежей: в федеральный бюджет Российской Федерации в 2010 г. было перечислено 186,86 млрд р.

В 2010 г. ДВТУ проводило целенаправленную работу по содействию внешнеэкономической деятельности, обеспечению достоверного декларирования, осуществлению контроля таможенной стоимости, применению системы управления рисками, использованию форм контроля после выпуска товара (постаудита), в сочетании с правоохранительной деятельностью.

В 2010 г. через таможенные органы, подчиненные ДВТУ, осуществляли внешнеэкономическую деятельность 8669 хозяйствующих субъектов. По сравнению с 2009 г. (8305) количество участников ВЭД сократилось на 5,7 %. При этом количество импортеров возросло на 5,9 %.

Товарооборот. В 2010 г. товарооборот через таможенные органы Дальнего Востока составил 35 млрд долл. США, что в натуральном выражении составило 57 млн т. По сравнению с 2009 г. произошло увеличение на 26 %, при этом стоимость товарооборота возросла в 1,6 раза. Сумма уплаченных таможенных платежей составила 177,4 млрд р., уплаченные таможенные платежи возросли в 1,7 раза.

Экспорт. В 2010 г. стоимость экспорта через таможни ДВТУ составила 22,4 млрд долл. США, вывезено 51,5 млн т грузов, сумма уплаченных таможенных платежей составила 60,3 млрд р.

Крупнейшими торговыми партнерами ДФО по экспорту товаров (по стоимости) стали: КНР, Япония и Республика Корея — 99,7 % от стоимости экспорта всех товаров. Страны СНГ представлены в основном торговыми партнерами из Украины, Таджикистана, Казахстана и Узбекистана.

Основные объемы экспорта (по стоимости) пришлось на топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки — 79,6 %; на рыбу, ракообразные и моллюски — 8,6 %; на древесину и изделия из нее — 4,8 %; на черные металлы — 2 %.

Импорт. Стоимость товара по импорту за 2010 г. составила 12,6 млрд долл. США, ввезено 5,5 млн т грузов, уплачено таможенных платежей на сумму 117,1 млрд р.

Основными товарами по импорту являлись: машины, оборудование и механизмы — 22,2 % от стоимости всех товаров; средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава — 10,6 %; электрические машины и оборудование, их части — 10,1 %; обувь, гетры и аналогичные изделия, их части — 8,3 %; пластмассы и изделия из них — 6,3 %.

В 2010 г. таможнями ДВТУ оформлено 201 895 деклараций на товары по таможенным режимам и особенностям, учитываемым таможенной статистикой внешней торговли. По сравнению с 2009 г. количество оформленных деклараций на товары увеличилось на 35 % (по экспорту — на 12 %, по импорту — на 41 %).

Одним из основных показателей деятельности таможенных органов является сокращение времени таможенного оформления товаров и транспортных средств. В первом полугодии 2010 г. в течение одного дня оформлено 98,9 % грузовых таможенных деклараций (ГТД), что на 0,1 % выше аналогичного показателя 2009 г., при этом общее количество оформленных ГТД увеличилось более чем на 30 %.

С вступлением в силу с 1 июля 2010 г. Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС) сроки выпуска товаров сократились с трех рабочих дней

до двух, а в отношении экспортируемых товаров, к которым не применяются вывозные таможенные пошлины, — до 4 часов. С начала действия ТК ТС в течение одного дня оформлено 98,2 % от общего объема декларационного массива.

В 2010 г. таможенными органами, подчиненными ДВТУ, успешно освоена перспективная таможенная технология — электронное декларирование с применением сети Интернет: к системе электронного декларирования подключены все таможенные посты, в компетенцию которых входит принятие деклараций на товары. Если в 2009 г. таможенными ДВТУ оформлено 12,8 тыс. электронных грузовых таможенных деклараций (7,6 % от общего количества деклараций), при этом доля интернет-деклараций составила 0,001 %, то в 2010 г. — уже 57,6 тыс. электронных деклараций (26 % от общего количества), при этом доля интернет-деклараций составила 19,3 % (42,8 тыс. интернет-деклараций). В настоящее время в ДФО каждая вторая декларация на товары оформляется в электронном виде. Наилучших результатов в развитии интернет-декларирования достигли Находкинская, Сахалинская, Хасанская и Якутская таможни.

В целях развития технологии интернет-декларирования таможенными ДВТУ осуществлен комплекс мероприятий организационного и технического характера по привлечению участников внешнеэкономической деятельности к декларированию товаров в электронной форме. Итогом проводимой работы стало увеличение числа организаций, применяющих данную форму декларирования. Так, если в первом квартале 2010 г. участников ВЭД, реализующих интернет-декларирование, было всего 55, то в конце 2010 г. — почти 2 тысячи.

С 12 января 2011 г. начали функционировать Владивостокский и Примурский (Хабаровск) таможенные посты — Центры электронного декларирования. В перспективе в ДФО Центры электронного декларирования на основании используемой технологии удаленного выпуска возьмут на себя большую часть таможенного оформления, связанного с декларированием товаров.

Реализация Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации, сопровождается в таможенных органах ДВТУ серьезными изменениями технологий таможенного оформления, в первую очередь, применением электронного декларирования с использованием сети Интернет.

В то же время вопросы размещения прибывающих на территорию Российской Федерации товаров до конца не решены, так как не создана сеть таможенно-логистических терминалов (ТЛТ).

В результате взаимодействия ДВТУ с администрациями субъектов Российской Федерации, а также бизнес-сообществом определены следующие места и сроки создания ТЛТ, которые условно можно разделить на 3 категории:

1. ТЛТ, создаваемые в первоочередном порядке (до конца 2011 г.):
 - Благовещенский ТЛТ (МРПП «Благовещенск», Благовещенская таможня);
 - Пограничный ТЛТ (МАПП «Пограничный», Уссурийская таможня).
2. ТЛТ, создаваемые в ближайшей и среднесрочной перспективе (до 2013 г.):
 - Лесозаводский ТЛТ (ДАПП «Марково», Уссурийская таможня);
 - Краскинский ТЛТ (МАПП «Краскино», Хасанская таможня);
 - Полтавский ТЛТ (ДАПП «Полтавка», Уссурийская таможня).
3. ТЛТ, создаваемые в средне- и долгосрочной перспективе, не зависящей от таможенных органов (до 2020 г.) (сроки строительства таких ТЛТ в значительной степени зависят от момента завершения строительства соответствующих мостовых переходов через р. Амур):
 - Нижнеленинский ТЛТ (МРПП «Нижнеленинское», Биробиджанская таможня);
 - Большой Уссурийский ТЛТ (планируемый к строительству ДАПП «Хабаровск — Фуюань», Хабаровская таможня);
 - Каникурганский ТЛТ (планируемый к строительству ДУПП «Каникурган — Чанфатунь», Благовещенская таможня).

В 2010 г. в борьбе с контрабандой и другими таможенными нарушениями широко использовалась техника, позволяющая контролировать провоз товаров. Так, в регионе деятельности ДВТУ функционируют 6 мобильных инспекционно-досмотровых комплексов (МИДК), 2 из которых работают в морских пунктах пропуска и 4 на автомобильных переходах. Через пункты пропуска ДВТУ, в которых базируются МИДК, проследовало 201 494 объекта контроля. Осмотр с применением МИДК проведен в отношении 44 554 объектов. По результатам осмотров проведено 463 таможенных досмотра, возбуждено 132 дела об административных правонарушениях (АП), одно уголовное дело и в 24 случаях принято решение о запрете ввоза (вывоза) товаров.

Правоохранительная деятельность таможенных органов Дальневосточного региона по линии дознания в 2010 г. осуществлялась в условиях изменившегося уголовного законодательства, повлекшего за собою увеличение размера контрабанды и уклонения от уплаты таможенных платежей, что соответственно повысило требования к выявлению таможенных преступлений. В 2010 г. подразделениями дознания дальневосточных таможен рассмотрено 1194 сообщения о правонарушениях в области таможенного дела, в результате их рассмотрения возбуждено 433 уголовных дела. Доля преступлений, выявленных по результатам реализации материалов оперативно-розыскных подразделений, составила 95 %, что на 6 % больше, чем в 2009 г. Доля уголовных дел, возбужденных в отношении конкретных лиц, составила 66 %.

Основную долю (97 % от общей массы возбужденных дел) в структуре таможенных преступлений составляют уголовные дела, возбужденные по фактам контрабанды (ст. 188 УК РФ) — 421 уголовное дело. Незаконно пе-

ремешенные товары и транспортные средства, являющиеся предметом контрабанды, оценены в 2010 г. в 1,2 млрд р. Предметами преступлений в 2010 г. чаще всего являлись: лесоматериалы (120 уголовных дел); автомобили и автозапчасти (75); наркотические средства и сильнодействующие вещества (65); товары народного потребления (63); водные биоресурсы (16); продукция топливно-энергетического комплекса (7); алкогольная продукция (7); иностранная и российская валюта (6).

В 2010 г. таможенными органами ДФО выявлено 6458 административных правонарушений, что на 9,5 % меньше, чем в 2009 г. (7136 дел). Более 30 % административных правонарушений связано с незаконным ввозом товаров народного потребления, в основном из Китайской Народной Республики.

В 2010 г. значительно выросло количество выявленных таможенными органами товаров, обладающих признаками контрафактности. Так, если за 2009 г. было выявлено и признано контрафактными 324 тыс. единиц товаров, то в 2010 г. выявлено и признано контрафактными уже 1,89 млн единиц. Регулярно выявляют товары с признаками контрафактности Благовещенская, Владивостокская, Находкинская, Уссурийская и Хабаровская таможни.

Среди выявленных контрафактных товаров большую долю, как и в прошлые периоды, занимают спортивные товары, маркированные товарными знаками Adidas, Nike, Reebok, Puma; кожгалантерея Louis Vuitton, Hugo Boss, Chanel, Gucci; сотовые телефоны и их комплектующие Nokia. В последний год традиционный список контрафактных товаров пополнился пробками для закупоривания алкогольной продукции (товарные знаки «Журавли», «Пять Озер», «Stolichnaya»), игрушками и прочими детскими товарами («Смешарики» и «Disney»), обувью («UGG», «ECCO»), маникюрными наборами, ножницами и щипчиками («Zinger»), спиннингами и рыболовными снастями («Shimano»).

В 2010 г. в Уссурийской таможне впервые были задержаны контрафактные товары с символикой Олимпиады в Сочи (94 спортивные сумки и 6900 медалей).

В 2010 г. были решены ключевые вопросы по защите прав интеллектуальной собственности в Таможенном союзе. Подписанное в декабре 2010 г. межправительственное соглашение о единых принципах защиты прав интеллектуальной собственности в Таможенном союзе стало этапным результатом на пути создания Единого экономического пространства.

В федеральном законе «О таможенном регулировании в Российской Федерации» введены нормы, позволяющие таможенным органам приостанавливать выпуск товаров, имеющих признаки контрафактных, без заявления правообладателей (полномочия ex-officio).

23 ноября 2010 г. подписан Меморандум между Федеральной таможенной службой и Главным таможенным управлением Китайской Народной Республики об укреплении сотрудничества по защите прав интеллектуальной собственности.

Подразделения собственной безопасности дальневосточных таможенных органов ведут работу по выявлению и пресечению преступлений коррупционной направленности в таможенной сфере. В 2010 г. подразделениями собственной безопасности по подследственности направлен 141 материал с признаками преступлений (в 2009 г. — 124), в том числе 72 — коррупционного характера (в 2009 г. — 58), из них 10 в отношении взяточдателей (в 2009 г. — 3). По результатам рассмотрения данных материалов органами предварительного следствия возбуждено 27 уголовных дел (в 2009 г. — 41), в том числе 17 — коррупционного характера (в 2009 г. — 30), из них 2 — в отношении взяточдателей (в 2009 г. — 2). Должностные лица привлечены к уголовной ответственности за получение взятки, злоупотребление должностными полномочиями, служебный подлог, превышение должностных полномочий, мошенничество с использованием служебного положения.

В 2010 г. должностными лицами таможенных органов направлено 26 уведомлений представителю нанимателя о фактах склонения к совершению коррупционных правонарушений. По результатам проверки указанных уведомлений органами следствия в отношении граждан было возбуждено 2 уголовных дела: по ч. 1 ст. 291 УК РФ и ч. 2 ст. 291 УК РФ.

В целях выявления, предупреждения и пресечения использования технологий таможенного оформления и таможенного контроля в ущерб интересам экономической безопасности Российской Федерации подразделениями собственной безопасности таможен совместно с ССБ ДВТУ осуществляет антикоррупционная экспертиза правовых актов таможенных органов в сфере таможенного оформления и таможенного контроля. Всего в 2010 г. подразделениями собственной безопасности рассмотрено 4585 правовых актов, из них не согласовано и возвращено на переработку — 33.

В 2010 г. подразделениями собственной безопасности проверены 1107 кандидатов на службу в таможенные органы, из них по разным причинам отведено 53.

В целях профилактики правонарушений и преступлений, совершаемых должностными лицами таможенных органов, ССБ ДВТУ и подразделениями собственной безопасности таможен проведено 128 профилактических бесед.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ

Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальневосточного региона за 2010 год

Работа таможенных органов Дальнего Востока по линии дознания и административных расследований в 2010 г. была направлена на сохранение результативности правоохранительной деятельности в условиях изменившегося таможенного и уголовного законодательства. И если модернизация таможенного законодательства не повлекла существенного изменения оперативной обстановки в силу удаленности границ Казахстана и Беларуси, то повышение контрабанды в крупных размерах и уклонение от уплаты таможенных платежей потребовало выработки новых направлений на линии борьбы с таможенными преступлениями.

Таможням Дальневосточного региона удалось избежать существенного спада выявления преступлений и административных правонарушений. В 2010 г. возбуждено 433 уголовных дела, что на 7 % меньше, чем в 2009 г. В то же время, при общем снижении выявляемости, число уголовных дел, возбужденных по оперативным данным, практически не изменилось (414 дел в 2009 г. и 413 — в 2010 г.).

Одним из важных показателей возросшей результативности работы правоохранительных подразделений стал существенный рост, почти на 40 %, числа пресеченных фактов контрабанды, совершенной организованными преступными группами (ОПГ). При этом все дела по ч. 4 ст. 188 УК РФ «Контрабанда, совершенная группой лиц» (41 дело), возбуждены в отношении конкретных членов данных групп.

Так, в результате слаженных и высококвалифицированных действий должностных лиц оперативно-розыскного отдела и отдела дознания Находкинской таможни, были изобличены три ОПГ, члены которых организовали контрабандные поставки разнообразных товаров китайского производства (спутниковое и телевизионное оборудование, ресиверы, зеркала спутниковых антенн, домашние театры, акустические системы, стабилизаторы напряжения, проточные водонагреватели и т. д.).

Кроме того, сотрудниками правоохранительных подразделений возбуждено 71 уголовное дело по ч. 2 ст. 188 УК РФ «Особо опасные виды контрабанды», что превысило показатель 2009 г. на 40 %. В основном эти дела возбуждены за контрабанду наркотических средств и сильнодействующих веществ, которых было изъято более 14 т.

Предварительное расследование по уголовным делам, возбужденным таможнями Дальнего Востока, осуществляется в тесном взаимодействии с иными правоохранительными органами, в том числе Главным управлением МВД по Дальневосточному федеральному округу (ДФО), подразделениями ФСБ и Следственного комитета. Так, в 2010 г. ГУ МВД направлено в суд находившееся на контроле Генеральной прокуратуры уголовное дело, которое было возбуждено Дальневосточной оперативной таможней (ДВОТ) по факту контрабанды морских биоресурсов организованной группой. По завершении расследования наиболее сложных дел начальником Следственной части при ГУ МВД по Дальневосточному округу в адрес Дальневосточной оперативной таможни неоднократно направлялись благодарственные письма, в которых отмечался высокий уровень достигнутого взаимодействия.

В течение последнего времени стали меняться способы совершения преступлений. В 2010 г. значительно уменьшилось число выявленных фактов незаконного перемещения товаров и транспортных средств, сопряженных с недекларированием. Так, если в 2008 г. доля уголовных дел, возбужденных по таким фактам, составляла 36 %, то в 2010 г. указанный показатель составил всего 18 %. Но, в то же время, на 15 % увеличилась доля дел, возбужденных по фактам контрабанды, сопряженной с обманным использованием документов.

Больше всего уголовных дел возбуждено по фактам контрабанды леса и лесоматериалов — 120 дел, из них 15 дел возбуждено по части 4 ст. 188 УК РФ «Контрабанда, совершенная группой лиц», в отношении организованной группы российских и китайских граждан. Общая стоимость незаконно перемещенных лесоматериалов превысила 200 млн р.

Кроме леса, предметами преступлений в 2010 г. чаще всего являлись:

- автомобили и автозапчасти — возбуждено 75 уголовных дел, общая стоимость предмета контрабанды составила 16,5 млн р.;
- наркотические средства, сильнодействующие и ядовитые вещества — 65 уголовных дел, вес изъятого превысил 14 т;
- товары народного потребления — 63 уголовных дела;
- контрабанда водных биоресурсов — 16 уголовных дел;
- контрабанда продукции топливно-энергетического комплекса и алкогольной продукции — 7 уголовных дел.

По результатам уголовных дел были изъяты: продукты питания и алкоголь на сумму более 17 млн р.; товары народного потребления — на сумму 150 млн р.; одна единица огнестрельного оружия; 331 единица боеприпасов; 106 предметов, представляющих культурные ценности; 170 кг трепанга; около

10 кг корней женьшеня; около 67 тыс. шкурок пушных зверей; а также ювелирные изделия из драгоценных металлов.

В 2010 г. 33 уголовных дела направлены в суд с обвинительным актом. Сумма по обвинительным актам в 2010 г. увеличилась в полтора раза: с 283 млн р. в 2009 г. до 409 млн р. в 2010 г. По 32 уголовным делам, направленным в суд, вынесены обвинительные приговоры. Общая сумма штрафов по обвинительным приговорам, вынесенным судами в 2010 г., составила 2,5 млн р.

В рамках борьбы с таможенными правонарушениями за 2010 г. таможенными органами, подчиненными Дальневосточному таможенному управлению, выявлено 6458 административных правонарушений (АП).

Значительно возросла доля дел об АП, возбужденных по «контрабандо-образующим» составам: с 44,3 % в 2009 г. до 50,2 % в 2010 г.

Более 30 % административных правонарушений связано с незаконным ввозом товаров народного потребления, в основном из Китайской Народной Республики. Характерным правонарушением для округа является ввоз автомобилей и автозапчастей с несоблюдением таможенного законодательства — 9,4 % дел об АП. Также распространены правонарушения при ввозе на таможенную территорию РФ продуктов питания — 8 % дел об АП. В 4,2 % случаев правонарушения совершаются при перемещении через таможенную границу иностранной и российской валюты. Около 4 % дел об АП возбуждено по фактам незаконного вывоза за границу леса и лесоматериалов.

Положительная динамика наблюдается по результатам рассмотрения дел об АП: суммы назначенных санкций за 2010 г. увеличились по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 2,3 раза и составили более 3 млрд р.

Станислав Щедрин,
пресс-секретарь Дальневосточной оперативной таможни

Новые формы деклараций

ФТС России обращает внимание участников ВЭД, что с 1 января 2011 г. вступили в силу новые формы декларации на товары и транзитной декларации, инструкции о порядке их заполнения, классификаторы, используемые для заполнения таможенных деклараций, а также структуры и форматы электронных копий декларации на товары и транзитной декларации (см. решения Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 г. № 257, от 20 сентября 2010 г. № 378, от 14 октября 2010 г. № 421).

Формы деклараций для российских участников ВЭД, в основном, сохраняют привычный вид. В ряде граф изменяется порядок записи данных или требуются иные сведения. Декларации теперь можно распечатывать на обычных листах формата А4 (не будут применяться бланки, отпечатанные типографским способом).

Введение единых форм декларации на товары, транзитной декларации и инструкций о порядке их заполнения, а также единых классификаторов, используемых для заполнения таможенных деклараций, форматов и структур электронных копий таможенных деклараций является завершающим этапом формирования единой правовой базы, регулирующей вопросы таможенного декларирования товаров в государствах-членах Таможенного союза.

Инструкция представляет собой комплексный документ, который позволяет заполнить декларацию на товары в любом из государств-членов Таможенного союза, не обращаясь к национальным подзаконным актам.

Инструкция о порядке заполнения декларации на товары (далее — Инструкция), кроме единых правил заполнения граф декларации на товары (далее — ДТ), обязательных для применения во всех трех странах, предусматривает некоторые особенности заполнения отдельных граф ДТ в зависимости от государства-члена Таможенного союза, таможенному органу которого декларируется товар.

Инструкция о порядке заполнения декларации на товары в соответствии с действующим порядком включает в себя нормы, регулирующие особенности заполнения ДТ при декларировании товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом или по линиям электропередачи, а также при декларировании в одной ДТ товаров различных наименований, содержащихся в одной товарной партии, с указанием одного классификационного кода по ТН ВЭД ТС.

Для Российской Федерации, в целом, форма и порядок заполнения декларации на товары не претерпели кардинальных изменений. Однако следует обратить внимание на ряд особенностей, которые появились при заполнении декларации на товары. В первую очередь участникам ВЭД следует внимательно изучить общие положения. Инструкцией, в частности, предусмотре-

но, что заполняется ДТ заглавными буквами, а в одной ДТ возможно заявить сведения не более чем о 999 товарах. Ранее наши национальные правила декларирования не содержали ограничения в количестве товаров, содержащихся в одной товарной партии, которые можно заявить в одной ГТД. Понятие «товарная партия» практически не претерпело изменений по сравнению с действовавшим в России его определением (приказ ФТС России от 04.09.2010 № 1057).

Особо следует обратить внимание на то, что в целях обеспечения надлежащего контроля со стороны государства лекарственные средства, относимые в соответствии с законодательством Российской Федерации к жизненно необходимым и важнейшим лекарственным средствам, могут декларироваться как один товар, если они имеют одно наименование, лекарственную форму, дозировку и форму выпуска.

Как и ранее, при декларировании в одной ДТ товаров различных наименований, содержащихся в одной товарной партии, с указанием одного классификационного кода по ТН ВЭД ТС вместо добавочных листов должен использоваться список товаров, оформляемый в трех экземплярах и являющийся неотъемлемой частью ДТ.

ДТ в соответствии с Инструкцией должна представляться в трех экземплярах, распределяемых следующим образом:

первый экземпляр остается в таможенном органе, которому декларируются товары;

второй и третий экземпляры возвращаются декларанту (при помещении товаров под таможенную процедуру, предусматривающую вывоз товаров с таможенной территории, второй экземпляр представляется в таможенный орган, расположенный в месте убытия товаров с таможенной территории).

В целом информационная наполняемость ДТ существенно не изменилась. Вместе с тем применительно к некоторым графам имеются существенные различия по их заполнению, в других претерпела изменения структура информации, расположение сведений внутри графы, а порядок заполнения отдельных граф остался неизменным.

При декларировании как ввозимых, так и вывозимых товаров, в случае использования ДТ в виде электронного документа в третьем подразделе графы 1 ДТ «Декларация» производится запись: «ЭД» (ранее данный подраздел графы декларантом не заполнялся).

В графе 7 ДТ «Справочный номер» необходимо указывать особенности декларирования товаров в соответствии с Классификатором особенностей декларирования товаров (например, при предварительном таможенном декларировании код «ПТД»).

В графах 8 «Получатель», 9 «Лицо, ответственное за финансовое урегулирование» и 14 «Декларант» при декларировании ввозимых товаров и в графах 2 «Отправитель/Экспортер», «Лицо, ответственное за финансовое урегулирование» и 14 «Декларант» вывозимых товаров изменилось расположение

информации об идентификационном номере налогоплательщика (ИНН) и основном государственном регистрационном номере (ОГРН) или основном государственном регистрационном номере записи о государственной регистрации индивидуального предпринимателя (ОГРНИП). Сведения об ИНН следует указывать в правом верхнем углу графы после знака «№», а сведения об ОГРН (ОГРНИП) — в нижней части графы.

Сведения о стране отправления и назначения указываются всегда, независимо от направления перемещения товаров. Например, при помещении товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления в графе 17 ДТ «Страна назначения» указывается краткое наименование страны назначения товаров в соответствии с Классификатором стран мира (Россия, либо Беларусь, либо Казахстан) с соответствующим указанием в графе 17 (а; б) «Код страны назначения» двузначного буквенного кода альфа-2 страны назначения в соответствии с Классификатором стран мира.

Графы 27 и 28 не подлежат заполнению.

Существенно сокращен перечень сведений, заявляемых в ТД и используемых для целей валютного контроля, подлежащих согласно действующему порядку указанию в графе 28 ГТД.

С 1 января 2011 г. данный перечень ограничен только сведениями о номере паспорта сделки, которые указываются в графе 44 ТД «Дополнительная информация/Предоставленные документы» и сведениями о характере сделки и особенностях внешнеэкономической сделки — в графе 24 ТД «Характер сделки».

Сведения в графе 44 ДТ подлежат указанию с применением кодированной информации без нумерации, т. е. указываются сведения с использованием соответствующего классификатора, но без необходимости указывать их под номерами 1, 2 и т. д.

В составе информации, заявляемой в графе 44 ДТ, произошли небольшие изменения. Так, в графе будут указываться сведения о сроке временного ввоза/вывоза товара и через знак разделителя «/» цифра «1» (срок менее 1 года), или «2» (срок 1 год и более). В настоящее время данная информация в кодированном виде содержится в правом подразделе графы 37 ГТД.

В отличие от графы 44 ДТ в графе 31 ДТ «Грузовые места и описание товаров» сохраняется необходимость указания информации под соответствующими номерами.

С 2011 г. при помещении товаров под таможенные процедуры переработки на таможенной территории либо переработки для внутреннего потребления, а также при декларировании продуктов переработки, отходов и остатков товаров, если ДТ использовалась в качестве документа об условиях переработки товаров, в графе 44 ДТ должен заявляться запрашиваемый срок переработки товаров, наименование лица, осуществляющего операции по переработке товаров, место проведения операций по переработке. При этом сведения

о заявляемой норме выхода продуктов переработки, описание, качество и количество продуктов переработки, операции по переработке товаров и способы их совершения, а также способы идентификации ввезенных товаров в продуктах переработки подлежат указанию в графе 31 ДТ.

Произошли небольшие изменения в правилах заполнения графы 38 ДТ «Вес нетто» в части дополнительного указания массы «нетто» декларируемого товара без учета всех видов упаковки при наличии таких сведений в транспортных (перевозочных), коммерческих, иных документах либо на упаковке товара.

Для Российской Федерации графы 12 ДТ «Общая таможенная стоимость» и 45 ДТ «Таможенная стоимость» не должны заполняться, если в отношении вывозимых товаров не установлены таможенные пошлины и налоги, исчисляемые исходя из их таможенной стоимости.

Благодаря изменениям, внесенным в 2010 г. ФТС России в порядок заполнения графы 36 ГТД «Преференция», для Российской Федерации с 2011 г. правила заполнения графы 36 ДТ «Преференция» не изменятся.

В то же время существенно поменялся порядок заполнения графы 47 ДТ «Исчисление платежей». В частности, новые правила заполнения данной графы предполагают указание отдельными строками начисленных и фактически уплаченных таможенных платежей в зависимости от особенностей начисления и уплаты таможенных платежей, установленных ТК ТС и международными договорами государств-членов Таможенного союза (условия таможенных процедур, предоставление льгот по уплате таможенных платежей, изменение срока уплаты таможенных платежей и др.).

В графе «В» «Подробности подсчета» помимо сведений о виде и сумме фактически уплаченного таможенного платежа, иного платежа, взимание которого возложено на таможенные органы, указываются номер документа, подтверждающего (отражающего) уплату, а также дата уплаты (XXXXXXX — день, месяц, год) по документу, подтверждающему (отражающему) уплату таможенного платежа, иного платежа, взимание которого возложено на таможенные органы. Кроме того, отдельным элементом должен указываться способ уплаты таможенного платежа, иного платежа, взимание которого возложено на таможенные органы, в соответствии с Классификатором способов уплаты таможенных и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы.

Изменился подход и к заполнению графы 46 «Статистическая стоимость». Согласно новым правилам статистическая стоимость декларируемого товара рассчитывается исходя из сведений, содержащихся в графе 42 ДТ «Цена товара» по методике расчета статистической стоимости товара (приложение № 3 к Инструкции). Ранее в основе расчета статистической стоимости лежали сведения графы 45 ГТД при декларировании ввозимых товаров, графы 47 ГТД — при декларировании вывозимых товаров. Дополнительно предусмо-

трены особенности расчета статистической стоимости в случаях, когда в соответствии с Инструкцией графа 42 ДТ не заполняется.

Отдельные изменения коснулись и порядка заполнения ДТ должностными лицами таможенных органов. Так, отметки (записи) таможенного органа о выпуске (отказе в выпуске) товаров с 2011 г. должны проставляться в графе «С» ДТ. Устанавливаемый таможенным органом срок подачи полной таможенной декларации при периодическом временном декларировании указывается под номером 4 в графе «С».

Как и ранее, новые правила заполнения декларации на товары предусматривают заявление информации в кодированном виде с применением соответствующих классификаторов.

Решением Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 № 378 утверждены единые классификаторы, которые должны применяться во всех трех странах.

Однако в Российской Федерации остаются три классификатора, которые должны применяться на национальном уровне: классификатор характера сделки, классификатор особенностей внешнеэкономической сделки, используемый при заявлении сведений в графе 24 ДТ «Характер сделки», а также классификатор дополнительной таможенной информации, используемый для заявления сведений в графе 33 ДТ «Код товара».

Пресс-служба ФТС России

Об уплате ввозной таможенной пошлины

В целях исполнения Решения коллегии ФТС России от 02.12.2010 «О собираемости таможенных платежей в условиях функционирования таможенного союза» в связи с необходимостью обеспечения неукоснительного соблюдения п. 3 Соглашения об установлении и применении в Таможенном союзе порядка зачисления и распределения ввозных таможенных пошлин (иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие), подписанного 20.05.2010, с **1 марта 2011 г. зачет авансовых платежей в уплату ввозной таможенной пошлины (КБК 153 1 10 11010 01 1000 180) производиться не будет.**

При уплате ввозной таможенной пошлины платежный документ заполняется в соответствии с правилами указания информации, идентифицирующей платеж, утвержденными приказом Минфина России от 24.11.2004 № 106н «Об утверждении правил указания информации в полях расчетных документов на перечисление налогов, сборов и иных платежей в бюджетную систему Российской Федерации» (прил. 3, в ред. приказа Минфина России от 01.10.2009 № 102н):

поле (104) — код бюджетной классификации (КБК) — **153 1 10 11010 01 1000 180** «Ввозные таможенные пошлины (иные пошлины, налоги и сборы,

имеющие эквивалентное действие), уплаченные в соответствии с Соглашением об установлении и применении в Таможенном союзе порядка зачисления и распределения ввозных таможенных пошлин (иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие)»;

поле (13) — банк получателя — Отделение № 1 Московского ГТУ Банка России, г. Москва, 705;

поле (14) — БИК — 044583001;

поле (16) — получатель — УФК по г. Москве (ФТС России);

поле (17) — номер счета — 40101810400000010153;

поле (61) — ИНН Федеральной таможенной службы России — 7730176610;

поле (103) — КПП Федеральной таможенной службы России — 773001001;

поле (105) — значение кода ОКАТО муниципального образования, на территории которого мобилизуются денежные средства от уплаты таможенного платежа в бюджетную систему Российской Федерации — 45268595000;

поле (107) — восьмизначный код таможенного органа в соответствии с классификацией таможенных органов в Российской Федерации, осуществляющего администрирование платежа.

Денежные средства, учтенные по КБК **153 1 10 11010 01 1000 180** «Ввозные таможенные пошлины (иные пошлины, налоги и сборы, имеющие эквивалентное действие), уплаченные в соответствии с Соглашением об установлении и применении в Таможенном союзе порядка зачисления и распределения ввозных таможенных пошлин (иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие)», **не могут быть зачтены в счет уплаты иных платежей.**

Юлия Тисленко,
главный государственный таможенный инспектор
по связям с общественностью Находкинской таможни

Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств

Транспортные средства, ввозимые в Российскую Федерацию физическим лицом для собственных нужд, а также бывшие в употреблении транспортные средства, допущенные для участия в дорожном движении за пределами территории Российской Федерации, перед их выпуском в обращение с 01.07.2011 будут подлежать оценке соответствия.

Данная мера предусмотрена Техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств (п. 75.1), утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09.2009 № 720 (в ред. № 706 от 10.09.2010).

Оценка соответствия транспортного средства осуществляется в аккредитованной испытательной лаборатории. Всего таких лабораторий на территории Российской Федерации — семь (при этом на Дальнем Востоке, к сожалению, пока ни одной).

В случае соответствия транспортного средства установленным требованиям испытательная лаборатория выдает заявителю (лицу, осуществляющему ввоз на территорию Российской Федерации транспортное средство) свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства (форма указанного документа предусмотрена приложением № 15 к техническому регламенту).

Оценка соответствия единичных транспортных средств перед их выпуском в обращение осуществляется после идентификации каждого транспортного средства в формах технической экспертизы конструкции транспортного средства и при необходимости его испытаний.

Если единичное транспортное средство относится к типу, на который было оформлено одобрение типа транспортного средства, то оценка соответствия в форме технической экспертизы не проводится, а свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства оформляется на основании указанного одобрения типа транспортного средства.

Документ необходим для выпуска в обращение (для выдачи ПТС).

Юлия Тисленко,
главный государственный таможенный инспектор
по связям с общественностью Находкинской таможни

Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 2010 год*

Внешнеэкономическая деятельность Дальневосточного региона в 2010 г. осуществлялась 6674 участниками ВЭД, количество которых сократилось на 4,1 % в сравнении с 2009 г. Количество участников, зарегистрированных вне зоны деятельности таможенных органов ДВТУ, но осуществляющих внешнеэкономическую деятельность через таможенные органы ДФО, возросло на 48,1 % и составило 2144 (в 2009 г. — 1440).

Участниками ВЭД в 2010 г. оформлено 170 383 декларации на товары (ДТ), из которых 32 563 ДТ — экспортных, 137 820 — импортных (табл. 1, рис. 1). По сравнению с 2009 г. произошло увеличение общего количества на 27,8 %, или на 37 080 ДТ; число импортных ДТ выросло на 31,2 %, или на 32 795, экспортных ДТ — на 15,2 %, или на 4285 штук.

Таблица 1

Количество ДТ, оформленных за 2009 и 2010 гг.

Направление перемещения товаров	2009 г.	2010 г.	Темп роста (%)
Экспорт	28 278	32 563	115,2
Импорт	105 025	137 820	131,2
Всего	133 303	170 383	127,8

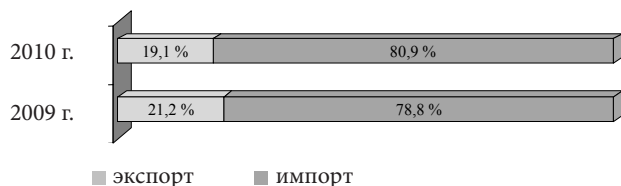


Рис. 1. Удельный вес экспортных и импортных ДТ в 2009 и 2010 гг.

* Обзор подготовлен отделом таможенной статистики службы федеральных таможенных доходов ДВТУ, г. Владивосток.

Стоимость внешнеторгового оборота участников ВЭД, зарегистрированных в ДФО, в 2010 г. составила 26 257,5 млн долл. США, что в 1,6 раза (на 9377,8 млн долл. США) больше, чем в 2009 г. Увеличение внешнеторгового оборота произошло за счет увеличения стоимости экспорта в 1,6 раза (на 6607,6 млн долл. США), а импорта — в 1,6 раза (на 2770,2 млн долл. США).

Таблица 2

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

Направление перемещения	2009 г.	2010 г.	Темп роста (%)
Экспорт	11 972 518,88	18 580 135,17	155,2
Импорт	4 907 212,06	7 677 410,44	156,5
Всего	16 879 730,94	26 257 545,61	155,6

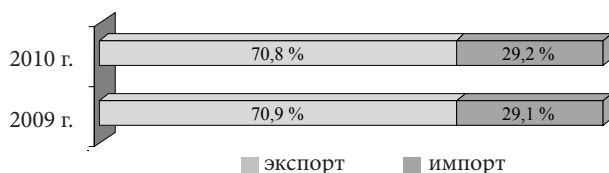


Рис. 2. Удельный вес экспорта и импорта в стоимостном выражении 2009 и 2010 гг.

В 2010 г. количество стран, осуществлявших внешнеэкономическую деятельность с участниками ВЭД Дальнего Востока, составило 126, общее количество увеличилось на 1,6 % (2009 г. — 124).

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

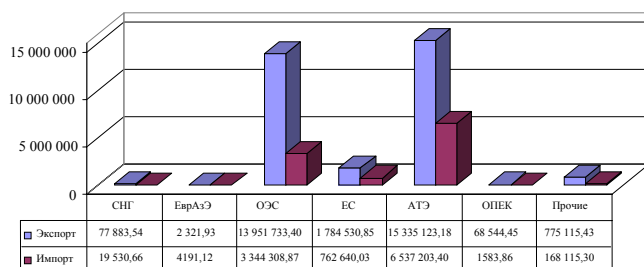


Рис. 3. Общие итоги внешнеторгового оборота по союзам стран в 2010 г.

АТЭС — 21 872,3 млн долл. США, или 83,3 % от стоимости внешнеторгового оборота в 2010 г. (увеличение в 1,5 раза к уровню 2009 г.).

ОЭСР — 17 296,0 млн долл. США, или 65,9 % от стоимости внешнеторгового оборота в 2010 г. (увеличение в 1,6 раза).

ЕС — 2547,2 млн долл. США, или 9,7 % от стоимости внешнеторгового оборота в 2010 г. (увеличение в 1,6 раза).

СНГ — 97,4 млн долл. США, или 0,4 % от стоимости внешнеторгового оборота в 2010 г. (увеличение в 2,6 раза).

ОПЕК — 70,1 млн долл. США, или 0,3 % от стоимости внешнеторгового оборота в 2010 г. (сокращение на 22,6 %).

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

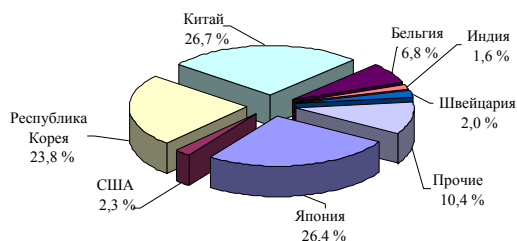


Рис. 4. Удельный вес стран-контрагентов во внешнеторговом обороте в 2010 г.

Китай — 7012,2 млн долл. США, или 26,7 % стоимости товарооборота региона, увеличение стоимости в 1,6 раза, или на 2573,7 млн долл. США.

Япония — 6922,2 млн долл. США, или 26,4 % стоимости товарооборота региона, увеличение стоимости в 1,7 раза, или на 2861,2 млн долл. США.

Республика Корея — 6236,9 млн долл. США, или 23,8 % стоимости товарооборота региона, увеличение стоимости в 1,5 раза, или на 2098,2 млн долл. США.

Бельгия — 1782,5 млн долл. США, или 6,8 % стоимости товарооборота региона, увеличение стоимости в 2,0 раза, или на 908,7 млн долл. США.

США — 610,4 млн долл. США, или 2,3 % стоимости товарооборота региона, уменьшение стоимости на 17,8 %, или на 132,4 млн долл. США.

Швейцария — 537,0 млн долл. США, или 2,0 % стоимости товарооборота региона, увеличение стоимости в 3,8 раза, или на 394,6 млн долл. США.

Индия — 421,9 млн долл. США, или 1,6 % стоимости товарооборота региона, увеличение стоимости товарооборота в 2,2 раза, или на 226,4 млн долл. США.

Стоимость **экспортных** операций региона в отчетном периоде составила 18 580,1 млн долл. США, что на 6607,6 млн долл. США больше, чем в 2009 г. (увеличение в 1,6 раза). На **экспорт в страны СНГ** приходится 77,9 млн долл. США, что составляет 0,4 % от общей стоимости экспорта региона. Стоимость экспортных операций региона в страны СНГ в 2010 г. увеличилась в 3,9 раза.

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

Украина — 54 582,3 тыс. долл. США, или 70,1 % стоимости экспорта региона в страны СНГ, увеличение стоимости в 4,6 раза, или на 42 757,7 тыс. долл. США. Главные статьи экспорта: уголь каменный — 86,8 %; готовая или консервированная рыба, черная икра — 4,4 %; огнетушители — 2,5 %; рыба мороженная — 2,0 % от стоимости экспорта в Украину.

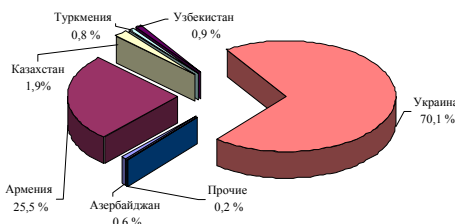


Рис. 5. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в экспортном обороте в 2010 г.

Армения — 19 894,9 тыс. долл. США, или 25,5 % стоимости экспорта региона в страны СНГ, увеличение стоимости в 25,4 раза, или на 19 110,3 тыс. долл. США. Главная статья экспорта — жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них; бижутерия; монеты — 99,98 % от стоимости экспорта в Армению.

Казахстан — 1512,9 тыс. долл. США, или 1,9 % стоимости экспорта региона в страны СНГ, сокращение стоимости в 3,0 раза, или на 3042,6 тыс. долл. США. Главные статьи экспорта: бульдозеры и экскаваторы — 17,2 %; насосы, компрессоры и вентиляторы — 14,2%; машины посудомоечные — 10,1 % от стоимости экспорта в Казахстан.

Узбекистан — 681,5 тыс. долл. США, или 0,9 % стоимости экспорта региона в страны СНГ, сокращение стоимости в 2,2 раза, или 799,5 тыс. долл. США. Главная статья экспорта — машины подъемные — 86,9 % от стоимости экспорта в Узбекистан.

Туркменистан — 622,6 тыс. долл. США, или 0,8 % стоимости экспорта региона в страны СНГ, увеличение стоимости в 2,5 раза, или 378,3 тыс. долл. США. Главная статья экспорта — насосы, компрессоры и вентиляторы — 97,2 % от стоимости экспорта в Туркмению.

На экспорт в страны дальнего зарубежья приходится 99,6 % от общей стоимости экспорта региона, или 18 502,3 млн долл. США. Стоимость экспортных операций региона в 2010 г. в страны дальнего зарубежья возросла в 1,5 раза.

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

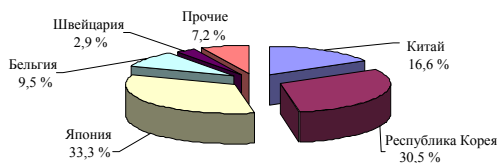


Рис. 6. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в экспортном обороте в 2010 г.

Япония — 6155,3 млн долл. США, или 33,3 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья, увеличение стоимости в 1,7 раза, или на 2572,3 млн долл. США. Главные статьи экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые — 52,3 %; газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие — 35,8 %; буксиры и суда-толкачи — 2,4 %, рыба мороженая — 2,2 % от стоимости экспорта в Японию.

Республика Корея — 5350,8 млн долл. США, или 30,5 % экспорта в страны дальнего зарубежья, увеличение на 42,5 %, или на 1596,7 млн долл. США. Главные статьи экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые — 66,4 %; газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие — 11,8 %; рыба мороженная — 10,6 % от стоимости экспорта в Республику Корея.

Китай — 3075,2 млн долл. США, или 16,6 % экспорта в страны дальнего зарубежья, увеличение на 27,7 %, или на 666,8 млн долл. США. Главные статьи экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые — 29,7 %; рыба мороженная — 28,5 %; лесоматериалы необработанные — 20,6 % от стоимости экспорта в Китай.

Бельгия — 1756,8 млн долл. США, или 9,5 % экспорта в страны дальнего зарубежья, увеличение экспорта в 2,1 раза, или на 910,3 млн долл. США. Главная статья экспорта — алмазы обработанные или необработанные, но не оправленные или незакрепленные — 93,2 % от стоимости экспорта в Бельгию.

Швейцария — 534,8 млн долл. США, или 2,9 % экспорта в страны дальнего зарубежья, увеличение в 3,9 раза, или на 399,1 млн долл. США. Главные статьи экспорта: уголь каменный и твердое топливо из него — 94,8 %; полуфабрикаты из железа и легированной стали — 2,0 % от стоимости экспорта в Швейцарию.

Товарная структура экспорта в общем объеме внешнеторгового оборота распределялась следующим образом (табл. 3):

Таблица 3

Товарная структура внешнеторгового оборота по экспорту за 2009 и 2010 гг.

Код товаров	Товары	Статистическая стоимость, млн долл. США		Темп роста, %
		2009 г.	2010 г.	
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	1659,6	1982,3	119,4
в т. ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	1608,2	1904,1	118,4
25–27	Минеральные продукты	7536,8	12 013,2	159,4
в т. ч. 27	Топливо-энергетические товары	7424,0	11 847,6	159,6
28–40	Продукция химической промышленности, каучук	58,4	50,1	85,8
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	0,9	0,8	86,0
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	892,0	1053,0	118,0
50–67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	1,7	1,0	59,1
71	Драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них	1211,2	2663,8	219,9
72–83	Металлы и изделия из них	344,9	498,1	144,4
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	256,5	315,6	123,0
68–70, 91–97	Прочие товары	10,3	2,1	20,7

Стоимость **импортных** операций региона в отчетном периоде составила 7677,4 млн долл. США, что на 2770,2 млн долл. США больше, чем в 2009 г. (увеличение в 1,6 раза). На **импорт из стран СНГ** приходится 19,5 млн долл. США, что составляет 0,3 % от общей стоимости импорта региона.

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

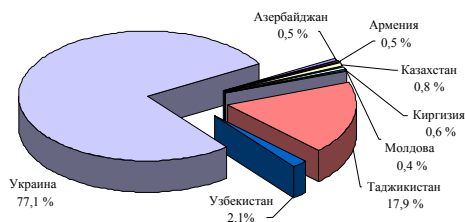


Рис. 7. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в экспортном обороте в 2010 г.

Украина — 15,0 млн долл. США, или 77,1 % стоимости импорта региона из стран СНГ, увеличение стоимости импорта в 1,7 раза. Главные статьи импорта — вертолеты, самолеты, космические аппараты и ракеты — 35,1 %; оборудование для сортировки и промывки — 23,3 % от стоимости импорта из Украины.

Таджикистан — 3,5 млн долл. США, или 17,9 % стоимости импорта региона из стран СНГ, сокращение стоимости импорта в 2,0 раза. Главные статьи импорта — фрукты сушеные — 73,5 %; орехи (кроме кокосовых, бразильских и кешью) — 10,7 %; виноград, свежий или сушеный — 6,5 % от стоимости импорта из Таджикистана.

Узбекистан — 0,4 млн долл. США, или 2,1 % стоимости импорта региона из стран СНГ, увеличение стоимости импорта в 4,1 раза. Главная статья импорта — метлы и щетки, устройства ручные для уборки — 71,8 % от стоимости импорта из Узбекистана.

Стоимость **импорта из стран дальнего зарубежья** в 2010 г. составила 7657,9 млн долл. США и по сравнению с 2009 г. увеличилась в 1,6 раза.

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

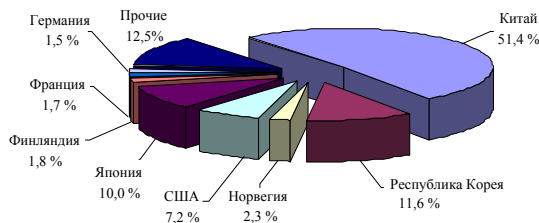


Рис. 8. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в экспортном обороте в 2010 г.

Китай — 3937 млн долл. США, или 51,4 % импорта из стран дальнего зарубежья, увеличение в 1,9 раза, или на 1906,9 млн долл. США. Основные статьи

импорта: другие виды обуви — 10,4 %; обувь с верхом из кожи — 10,1 % от стоимости импорта из Китая.

Республика Корея — 886,1 млн долл. США, или 11,6 % импорта из стран дальнего зарубежья, увеличение в 2,3 раза, или на 501,5 млн долл. США. Основные статьи импорта: кузова для автомобилей товарных позиций 8701–8705 — 11,7 %; части и оборудование для автомобилей товарных позиций 8701–8705 — 8,4 %; нефть и нефтепродукты кроме сырых — 6,3 % от стоимости импорта из Республики Корея.

Япония — 766,9 млн долл. США, или 10,0 % импорта из стран дальнего зарубежья, увеличение в 1,6 раза, или на 289,0 млн долл. США. Главные статьи импорта: автомобили легковые кроме 8702 — 18,0 %; части и оборудование для автомобилей товарных позиций 8701–8705 — 10,5 %; бульдозеры, экскаваторы и т. д. — 7,3 % от стоимости импорта из Японии.

США — 551,7 млн долл. США, или 7,2 % импорта из стран дальнего зарубежья, уменьшение на 20,4 %, или на 141,7 млн долл. США. Главные статьи импорта: свинина — 6,8 %; бульдозеры, экскаваторы и т. д. — 5,9 %; нефть и нефтепродукты кроме сырых — 5,0 % от стоимости импорта из США.

Норвегия — 174 млн долл. США, или 2,3 % импорта, увеличение в 1,5 раза, или на 60,5 млн долл. США. Главные статьи импорта: буксиры и суда-толкачи — 88,5 %; трубы и трубки, профили из черных металлов — 2,0 %; оборудование и аппараты для пайки — 1,0 % от стоимости импорта из Норвегии.

Финляндия — 138,8 млн долл. США, или 1,8 % импорта, увеличение в 4,0 раза, или на 103,8 млн долл. США. Главные статьи импорта: суда круизные, паромы, грузовые и др. — 56,1 %; оборудование для сортировки, промывки и т. д. — 10,7 %; двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия — 4,4 % от стоимости импорта из Финляндии.

Франция — 132,6 млн долл. США, или 1,7 % импорта, увеличение на 0,8 %, или на 1,1 млн долл. США. Главные статьи импорта: вертолеты, самолеты, космические аппараты и ракеты — 59,1 %; свинина — 5,9 %; бульдозеры, экскаваторы и т. д. — 4,2 % от стоимости импорта из Франции.

Германия — 114,3 млн долл. США, или 1,5 % импорта, уменьшение на 29,3 %, или на 47,4 млн долл. США. Главные статьи импорта: трубы и трубки, профили пустотелые прочие — 12,5 %; станки для обработки дерева, пробки и т. д. — 6,0 %; оборудование прочее для сельского хозяйства — 5,1 % от стоимости импорта из Германии.

Анализ внешнеэкономической деятельности участников ВЭД, зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа показал, что в 2010 г. произошло увеличение объема внешнеторгового оборота к уровню 2009 г. в 1,6 раза, или на 9377,8 млн долл. США, в том числе:

- экспорт увеличился в 1,6 раза, или на 6607,6 млн долл. США;
- импорт увеличился в 1,6 раза, или на 2770,2 млн долл. США.

Товарная структура импорта в общем объеме внешнеторгового оборота распределялась следующим образом (табл. 4):

Таблица 4

Товарная структура внешнеторгового оборота по экспорту за 2009 и 2010 гг.

Код товаров	Товары	Статистическая стоимость, млн долл. США		Темп роста, %
		2009 г.	2010 г.	
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	884,9	940,8	106,3
в т. ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	37,2	78,2	210,3
25–27	Минеральные продукты	104,9	150,3	143,2
в т. ч. 27	Топливо-энергетические товары	81,2	115,4	142,3
28–40	Продукция химической промышленности, каучук	379,9	552,3	145,4
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	55,8	156,2	279,9
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	87,9	124,7	141,8
50–67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	814,6	1739,8	213,6
71	Драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них	5,1	9,8	192,3
72–83	Металлы и изделия из них	439,8	751,1	170,8
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	1947,0	2911,0	149,5
68–70, 91–97	Прочие товары	187,0	341,1	182,4

Основными экспортерами в отчетном периоде являлись: Япония, Республика Корея, Китай, Бельгия.

Основными импортерами в отчетном периоде являлись: Китай, Республика Корея, Япония, США, Норвегия.

Сальдо торгового баланса сложилось положительным и составило 10 902,7 млн долл. США, что на 3837,4 млн долл. США больше, чем в 2009 г. (7065,3 млн долл. США).

А.А. ЗЫКОВ

Приграничное сотрудничество в системе национальной безопасности: Дальний Восток России в Северной Пацифике

В статье анализируется проблема гармоничного сочетания пограничной безопасности и трансграничного сотрудничества в целях регионального развития российских приграничных территорий. Особое внимание уделяется изменению государственного подхода к реализации приграничного сотрудничества в условиях трансформации политико-экономической системы современной России. Рассматриваются особенности регионального развития и сотрудничества Дальнего Востока России.

Ключевые слова: пограничная безопасность, трансграничное сотрудничество, региональное развитие, Дальний Восток России, национальная безопасность.

С распадом СССР и появлением Российской Федерации как независимого государства более половины ее субъектов стали приграничными. Россия стремительно переосмысливала стратегию развития страны и ее отношения со своими соседями. В условиях коллапса российской экономики в 1990-е годы европейские и азиатские приграничные субъекты РФ стали получать импульсы хозяйственного и культурного развития, во все большей степени от соседних государств, а не из политико-экономического центра страны. Как следствие, произошло повышение контактного и понижение барьерного назначения границ. Условно этот период можно назвать этапом стихийной реализации возможностей приграничного сотрудничества.

Изменяется подход к осуществлению безопасности на приграничных территориях: от концепции военной охраны границ к их социально-экономическому контролю. Военно-оборонительные механизмы контроля перестали быть единственным и основным способом решения возникающих угроз и вызовов безопасности, и они применяются (или должны применяться) в комплексе с полицейскими, социально-экономическими, гуманитарными и дру-

гими операциями. Во главу угла стратегии национальной безопасности России ставится социально-экономическое состояние ее регионов.

В этот период открываются новые возможности для конструктивного сотрудничества государств на региональном и глобальном уровнях. Среди аналитиков, государственных и общественных деятелей растет популярность идеи всеобщего прочного мира, базирующейся на всесторонней гуманизации международных отношений¹. Согласно этой теории концепция безопасности должна носить взаимный характер и строиться на базе разумной достаточности. Важным слагаемым курса на гуманизацию и демократизацию международных отношений является отказ от гегемонизма и диктата, применения силы или угрозы силой при разрешении международных конфликтов. Только политический диалог, использование средств дипломатии должны стать общепризнанной формой справедливого политического урегулирования международных кризисов и региональных конфликтов [18, с. 37]. Академик РАН М.Л. Титаренко писал: «Можно констатировать, что становится более реальной перспектива перестройки отношений между странами региона (Восточная Азия) через снижение уровней баланса сил и достижение баланса интересов — на базе универсальных принципов межгосударственного общения» [18, с. 49].

Здесь следует оговориться: баланс интересов предполагает такое состояние политических отношений между странами, при котором каждая из сторон обладает своей автономией и политическим влиянием на партнера. Баланс интересов имеет динамический характер и может смещаться в ту или иную сторону, в зависимости от изменения баланса сил². С этой точки зрения расхождение национальных интересов³ государств — величина постоянная (объективная), а баланс интересов — явление субъективное и относительно кратковременное. Тем более, что каждое государство, вне зависимости от политического режима и других факторов, стремится расширить свое влияние.

Поэтому с переходом к новой стратегии сотрудничества и безопасности Россия столкнулась с рядом проблем, имеющих внешнеполитический и внутриполитический характер. Прежде всего, Россия граничит с 16 странами, имеющими различные и очень контрастные политико-экономические системы и военные потенциалы. Это обстоятельство исключает единую модель приграничного и трансграничного взаимодействия. Если международно-политический контекст европейского направления характеризовался наличием тщательно проработанной политико-правовой базы трансграничного

¹ Так, в рамках движения «Наука о мире» во многих странах развернули деятельность многочисленные неправительственные организации, а также отдельные ученые, исследующие пути полного исключения опасности войн из жизни человечества.

² Под *силой* мы понимаем способность страны отстаивать свои национальные интересы, с использованием всей совокупности материальных и духовных ресурсов для положительных изменений условий международной среды.

³ По нашему мнению, *национальные интересы* и *ценности* представляют собой совокупность представлений о благе страны, генерируемую в процессе исторического развития государства и общества.

сотрудничества, разрешением всех противоречий биполярного противостояния и сближением позиций российского руководства и западных лидеров, то восточноазиатское направление развивалось в условиях сохранения «завазов» «холодной войны». В регионе до сих пор существует ряд неразрешенных территориальных проблем, которые проявляются во взаимных претензиях стран Северо-Восточной Азии друг к другу, а также исторические обиды участников Второй мировой войны (скандалы с искажением исторических фактов в школьных учениках, протесты против восхваления военных преступников, и т. п.), наличие разделенных народов (корейского и проблема Тайваня), угроза ядерного конфликта на Корейском полуострове.

К тому же ситуацию осложняет геополитическая асимметрия положения российских приграничных регионов, т. е. наименее освоенные территории России граничат со странами, располагающими значительно большим политико-экономическим потенциалом. Этот момент особо четко просматривается на примере Дальнего Востока России, который, по оценкам П.Я. Бакланова и М.Т. Романова, в основном ориентирован на развитие экономических и гуманитарных взаимодействий со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего с Китаем, США, Японией, Республикой Корея, КНДР, Монголией. Ущербность геополитического потенциала дальневосточных регионов России заключается в том, что он должен взаимодействовать с крупнейшими странами мира: США, Китаем, Японией. В этих условиях Россия должна всемерно способствовать опережающему и устойчивому развитию своих восточных территорий в целом, развитию современной инфраструктуры, росту демографического потенциала, укреплению продовольственной безопасности, обеспечению надежности оборонного потенциала [3, с. 42].

Современное состояние системы международных отношений и нерешенных геополитических проблем обеспечивают достаточно высокий, хотя и снижающийся уровень взаимного контроля и доверия в военной сфере. Однако динамика существующих изменений баланса сил в АТР формирует для российского Дальнего Востока новые угрозы безопасности. Современное состояние взаимодействия России с Японией и Китаем вряд ли может привести к какому-либо серьезному противостоянию, тем более с использованием вооруженных сил. Однако в будущем возможны различные сценарии развития ситуации. Ведь даже в Китае, в стране, с которой у нас дружеские отношения, у определенной части населения сохраняются представления о несправедливом характере нынешнего пограничного размежевания [15].

По мнению профессора С.В. Картунова, с военно-политической точки зрения, ближайшие 15 лет станут для мира периодом завершения стратегической паузы, которая последовала за окончанием эпохи биполярной конфронтации в конце 1980-х годов. Постепенное нарастание масштабов угроз, возникших на наших глазах за последнее десятилетие, может приобрести в следующие годы новое качество, заставив ведущие державы сделать стратегический

выбор в вопросе о роли силового фактора в национальной внешней политике и международных отношениях в целом. Пока внешние условия в военно-политической сфере можно оценить как относительно благоприятные для России [13, с. 93].

В первую очередь это подчеркивает необходимость соблюдения одного из важнейших методологических принципов — принципа неразрывного единства внутренней и внешней политики. При этом на первое место ставятся приоритеты внутренней политики, исходя в том числе из того, как определяется понятие безопасности в основополагающих отечественных документах⁴ по национальной безопасности — состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства. Главным же источником угроз и вызовов национальной безопасности в них декларируется внутренняя обстановка в стране, которая порождает внутренние проблемы и усугубляет внешние негативные факторы, затрудняет противодействие им [11, с. 19]. Так, в одном из пунктов «Концепции защиты интересов России на государственной границе» отмечается, что ее реализация осуществляется в общей системе обеспечения национальной безопасности России посредством скоординированной деятельности федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, наделенных полномочиями в сфере защиты и охраны государственной границы.

Особое значение в системе национальной безопасности имеет региональная проблематика. В условиях усиления зависимости политических режимов субъектов Российской Федерации от федерального центра перед участниками российского политического процесса встает острая необходимость формирования баланса отношений между Кремлем и регионами, что предполагает адекватное представление регионального интереса при выработке общенациональной политики. Внутривнутриполитическая стабильность как условие региональной и национальной безопасности может быть обеспечена поддержанием баланса интересов различных социальных и национальных групп. Расхождение интересов регионов и центра приводит к росту сепаратистских настроений на местах и недоверию федеральных властей к региональным сообществам, что негативно отражается на пространственном развитии страны.

Российское руководство видит исправление диспропорции в выравнивании уровней социально-экономического развития субъектов Российской

⁴ Отдельные правоотношения России в сфере пограничной безопасности закреплены в федеральных законах «О Государственной границе Российской Федерации», «О безопасности», «Об обороне», «О борьбе с терроризмом», «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации», «О континентальном шельфе Российской Федерации», «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», «О координации международных и внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации» и др., многочисленных указах Президента РФ и постановлениях Правительства РФ. Приняты и действуют более 400 международных двусторонних и трехсторонних соглашений о сотрудничестве в пограничной сфере.

Федерации путем проведения рациональной государственной региональной политики, направленной на улучшение координации деятельности органов государственной власти, органов местного самоуправления, предпринимательского сообщества и институтов гражданского общества. Именно в условиях федерального государственного устройства России, необходимо, с одной стороны, достичь соблюдения стратегических интересов национальной безопасности и единого экономического пространства страны как единого федерального государства, а с другой — учесть потребности всех субъектов РФ в согласованном сотрудничестве друг с другом [10, с. 107]. Но на данный момент времени эта позиция остается на уровне правительственной риторики и только ожидает своей реализации.

С момента прихода к власти В.В. Путина начался новый этап формирования региональной политики России: происходит коррекция федеративных отношений в сторону ограничения децентрализации, восстановления вертикали власти, расширения финансовых ресурсов федерального бюджета для противодействия межрегиональным различиям и дезинтеграции российского пространства [1, с. 118]. Новые правила игры все больше замыкаются на федеральный центр, в результате чего разрыв между двумя уровнями власти нарастает, а контакты между регионами по линии горизонтальных связей разрушаются.

Тем не менее, некоторые западные исследователи отмечают позитивные моменты произошедших трансформаций. Так, французский исследователь С. Видаленк заметила, что изменения отношений между центром и регионами создали новые условия для активизации политики центра на Востоке. С установлением вертикали власти руководство регионов стало более лояльно к центральной власти. Это позволило избежать таких проблем политического управления 1990-х годов, как манипулирование и шантаж с использованием темы «желтой угрозы». Например, в свое время эти регионы достигли влияния на политику центра в 1994 г. с введением визового режима на российско-китайской границе, что отрицательно сказалось на динамике приграничной торговли с Китаем [5].

Состояние национальной безопасности зависит от индивидуального восприятия угрозы, сильно отличается в зависимости от положения в рамках политической и международной системы, и, что особенно важно, — подвергается интерпретации. Так, характер взаимоотношений межгосударственного взаимодействия и приграничного сотрудничества влияет на особенности восприятия границы элитами и общественностью обеих стран, на формирование тех стимулов, которые влияют на нахождение баланса между приоритетами обеспечения пограничной безопасности и развития трансграничного сотрудничества. Пограничная безопасность определяется как приемлемое для правящей элиты и общественного мнения страны и ее приграничных территорий состояние защищенности пределов страны от опасных трансгра-

ничных потоков, как правило, подразумевающих серьезное нарушение устанавливаемого государством пограничного режима и/или территориальной целостности страны. Упомянутое состояние достигается, главным образом, путем мероприятий, осуществляемых силами, которые специально ответственны за контроль и охрану границы.

На рубеже веков некоторые исследователи процессов глобализации и транснационализации уверяли, что границы отмирают, уступая место другим формам организации пространства, в особенности — трансграничным коридорам. Столь категоричный вывод вызывает, однако, серьезные сомнения, ибо за пределами орбиты влияния ЕС зачастую имеет место противоположная тенденция укрепления национальных границ⁵. К сожалению, использование дипломатических методов, строгое соблюдение общепризнанных принципов и норм международного права так и не стали доминирующей тенденцией при решении проблем международной безопасности.

В настоящий момент ведущие страны не только не расстаются с военными арсеналами, явно превышающими уровень необходимой обороны, но и, наоборот, постоянно совершенствуют их, включая наступательные виды вооружений [13, с. 94]. Существует реальная опасность возникновения региональных «гонок вооружений». Последние два десятилетия военно-стратегический баланс сил в Дальневосточном регионе непрерывно меняется. Российские вооруженные силы в этом регионе сократились раза в три, в то время как у Китая, Южной Кореи, Японии они увеличились и продолжают расти. По некоторым параметрам Россия уступает сегодня этим странам. Даже силы самообороны Японии, 300 тысяч человек, сегодня превосходят по численности личный состав Дальневосточного военного округа [15].

Очевидно, что угрозы национальным интересам России не уменьшились, а лишь видоизменились, при этом появился целый ряд вызовов, усугубляющих волатильность национальной безопасности в условиях глобального переустройства мира, трансформации его геополитической структуры и тенденций развития [14, с. 11]. В России меняется подход к осуществлению регулирования трансграничных коммуникаций и обеспечения пограничной безопасности. Этот новый этап характеризуется упорядочиванием приграничной деятельности, замораживанием проектов открытого приграничного сотрудничества и в целом ужесточением контроля над границей. В формировании новой стратегии безопасности отчетливо просматривалось стремление преодолеть катастрофические последствия предшествующего периода (1990-х годов), осознавались внешние и внутренние угрозы и создавались условия для их нейтрализации в целях сохранения территориальной целостности и независимости государства, основ стабильности в обществе [11, с. 17]. С конца 1990-х годов во многом вынужденно началось укрепление рубежей с сопредельными государствами, в пограничной политике России наметился

⁵ Наиболее ярким примером могут служить пограничные стены (заборы) — мощные сплошные заграждения, препятствующие проникновению нарушителей на территорию защищаемого государства [6, с. 85].

отчетливый уклон в сторону обеспечения безопасности, нередко в ущерб трансграничному сообщению и развитию приграничного сотрудничества. Перекрытие пространства между пунктами пропуска зачастую осуществляется быстрее их модернизации, а произошедшее в 2006 г. ужесточение режима допуска в пограничную зону, по сути, эквивалентно введению визового режима по отношению к гражданам собственной страны.

Несмотря на принимаемые меры, до сих пор не выстроена эффективная система контроля приграничных отношений. Низкая эффективность таможенного контроля привела к росту контрабанды. К концу 1990-х годов ее объемы достигли такого уровня, что стали угрожать потерей полной конкурентоспособности российских потребительских товаров на внутреннем рынке. По-прежнему актуальной остается проблема вывоза из России капитала, сырьевых (лес, металлы) и биологических (ценные породы рыб, крабы, икра) ресурсов. Но если вывоз капитала имеет тенденцию к постепенному снижению объемов и сезонным колебаниям (зимой отток капитала меньше), то контрабанда биологических ресурсов, незаконный вылов рыбы на континентальном шельфе и в приграничных водах России увеличиваются год от года. Слабо освоенные приграничные территории, «прозрачность» границ в связи с отсутствием эффективной системы контроля границы в России способствуют проникновению на его территорию нелегальных мигрантов, провозу контрабанды, наркотиков, вывозу природных ресурсов.

Особую тревогу вызывает миграционно-демографическая ситуация. За время, прошедшее после распада Советского Союза, население Дальнего Востока сократилось на 20–30 %. Снижение численности произошло не только за счет эмиграции, но и за счет естественной убыли. В последнее десятилетие XX в. российский Дальний Восток опережал большинство регионов страны по темпам сокращения рождаемости и увеличению смертности. Да и сегодня в регионе смертность относительно высокая, а рождаемость по-прежнему низкая [16, с. 16].

Данные обстоятельства обусловили приостановку программы либерализации приграничных отношений и переход к модели кластерной приграничной интеграции. Сегодня российское руководство демонстрирует отказ от единых правил регулирования приграничных отношений для различных территорий. В частности, на границе с Китаем, ЕС и Грузией действует режим военной охраны, для других участников предусмотрен особый экономический режим контроля трансграничных процессов [4, с. 22]. Политика России в отношении сопредельных государств на отдельных участках российской границы различна и может быть основана на противоположных принципах. На российских границах (в зонах конкретных государственных границ, в региональных пограничных системах, на трансграничных территориях) протекают самые противоречивые процессы⁶. Таким образом, на повестке дня наиболее

⁶ Под «процессами на границе» здесь обозначим разного рода изменения, затрагивающие соседствующие территории, близко лежащие по обе стороны границы.

остро стоит проблема поиска оптимального соотношения между политикой российского государства, направленной на развитие дружественных международных отношений с соседними государствами и защитой внутренних и внешних национальных интересов.

Приграничное взаимодействие южных регионов российского Дальнего Востока с регионами соседних стран — один из важнейших путей формирования региональных зон трансграничного сотрудничества, так как именно на данные субъекты (Приморский и Хабаровский края, Амурская область) приходится основная нагрузка приграничной торговли. Однако формирование такой зоны возможно только при политической воле центральных властей, а она, в свою очередь, скорее всего может проявиться только в случае урегулирования всех пограничных вопросов (как на юридическом, так и на историко-психологическом⁷ уровнях — проблема неравноправных договоров) [4, с. 278]. Это подчеркивает главную характеристику пограничья — его военное охранно-оборонительное назначение, целью которого является достижение контроля над трансграничными потоками. Как показывает официальная документация («Основы пограничной политики Российской Федерации» и т. п.), при снижении барьерной функции границы возрастает роль и значение системы пограничной безопасности (так как усложняется работа соответствующих государственных органов) и, в зависимости от конфликтности приграничного региона, изменяется значимость обороноспособности силовых структур страны на границе.

Геополитическое значение Дальнего Востока и особенности физико-географических условий хозяйствования диктуют необходимость при обосновании реализации крупных проектов руководствоваться не только экономическими, военными, политическими, социальными или иными отдельными соображениями и интересами. Именно необходимость их гармоничного сочетания определяла превосходство геостратегических интересов над сугубо коммерческими, в связи с чем встала задача государственного патронажа и заселения Дальнего Востока [9, с. 56]. Российское руководство настроено на введение активной внешней политики, связывая свои международные позиции с приоритетами устойчивого развития страны. «Если мы не активизируем работу [по развитию Дальневосточного региона], то, в конечном счете, можем все потерять. Я сейчас ни на что не намекаю, хотя развал СССР — наиболее показательный пример», — заявил президент Д. Медведев в 2008 г. на совещании по социально-экономическому развитию Дальнего Востока. Большие надежды на рост конкурентоспособности региона сегодня связаны

⁷ Здесь следует отметить, помимо прочего, усиление националистической компоненты в идеологии Республики Корея. На сегодняшний день основным элементом этой тенденции является стремление навязать окружающему миру свою трактовку исторических событий, в которые она была вовлечена. Однако внутри страны это начинает выглядеть как ограниченное поощрение тех, кто говорит о территориальных претензиях Кореи к ее соседям, а в перспективе — об объявлении корейскими землями Маньчжурии и Приморья. Подобные претензии в значительной мере озвучиваются внутри страны и на ресурсах в Интернете на корейском языке [2, с. 38].

с успехом реализации стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г.

Однако в условиях экономического усиления Китая слабозаселенные дальневосточные области России оказываются перед угрозой поглощения значительно более сильной экономикой. Удержать Дальний Восток можно только поддерживая конкуренцию между японскими, китайскими, южнокорейскими предпринимателями [17, с. 151]. Национальная безопасность России в дальневосточном направлении требует достижения равновесия заинтересованных акторов и диверсификации зарубежных инвестиций. В связи с этим президент обозначил три ключевые задачи развития региона: поднять уровень взаимодействия со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, сделать акцент на высокотехнологическом сотрудничестве, усилить роль России в международных организациях АТР (АТЭС, ШОС, АСЕАН) — несмотря на то, что российские позиции в них и так достаточно прочные [7]. Только укрепив Дальний Восток и Забайкальский регион оборонно и социально-экономически, развивая высокие технологии, органично вписав его в хозяйственные и гуманитарные связи АТР, можно надеяться, что любые угрозы и вызовы, исходящие из этого региона, будут отражены.

Развитие российского трансграничного сотрудничества еще далеко не окончено, и некоторые моменты реализации глокализации национальной экономики просматриваются в среднесрочной перспективе [10, с. 109]. Так, за пределами 2012 г. предполагается начать реализацию Концепции открытой приграничной интеграции, суть которой сводится к постепенной трансформации военной приграничной инфраструктуры в социально-экономическую инфраструктуру. Содержание данной стратегии состоит в создании правовых режимов совместного управления видами деятельности на приграничных территориях. Основное содержание этого периода — это постепенный переход от модели партнерских приграничных отношений к модели трансграничных отношений. Ключевой акцент данной модели — запуск механизмов совместной юрисдикции управления видами хозяйственной деятельности на приграничных территориях [8, с. 21–22].

С этой целью собственные усилия направляются на поиск согласия и совпадающих интересов с другими государствами на основе системы двусторонних и многосторонних отношений. В немалой степени это обусловлено потребностью государства в обеспечении эффективного контроля над собственными границами в условиях активизации процессов глобализации и регионализации, с этой целью уделяется пристальное внимание значению сочетания национальных интересов на международных и внутривнутриполитических уровнях.

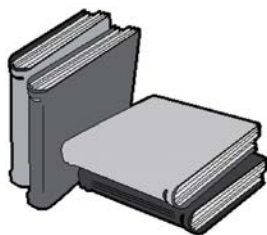
Трансформация, усложнение и становление новых форм (норм и правил) политических отношений происходят благодаря влиянию внешних изменений. Главное, чтобы дальнейшее совершенствование регионального интеграционного сотрудничества осуществлялось исходя из насущных потребностей

тей развития страны, учитывая непростые социально-экономические и политические условия каждого региона. Таким образом, трансграничное сотрудничество может постепенно стать более значимым инструментом регионального развития и дальнейшей интеграции нашей страны в систему мирового хозяйства, несмотря на увеличение и усложнение нагрузки, лежащей на границе, и режим их функционирования в России.

Список литературы

1. Арсентьева И.И. Трансформация региональной политики Российской Федерации в целях обеспечения национальной безопасности // Политическая наука. 2009. № 2. С. 117–127.
2. Асмолов К.В. Основные перспективы развития ситуации в Северо-Восточной Азии // Проблемы Дальнего Востока. 2008. № 5. С. 32–42.
3. Бакланов П.Я. Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанской России / П.Я. Бакланов, М.Т. Романов. Владивосток: Дальнаука, 2009. 168 с.
4. Большая Восточная Азия: мировая политика и региональные трансформации: научно-образовательный комплекс / под ред. А.Д. Воскресенского. М.: МГИМО(У), 2010. 476 с.
5. Видаленк С. Отношения регионов Дальнего Востока в Северо-Восточной Азии в зеркале императивов суверенитета и интеграции России в мировой экономике // Тихоокеанский регион России в Северной Пацифике: взгляд из Азии, взгляд из Европы: доклад на междунар. конф. Владивосток. 2010. 14–15 октября.
6. Голунов С.В. Вперед в прошлое? Пограничные стены в Азии и Африке // Мировая экономика и международные отношения. 2009. № 11. С. 85–93.
7. Горупай О. На дальних рубежах России // Красная звезда. 2010. 3 июля. № 117.
8. Горчаков В.В. Стратегия развития приграничных отношений России: взгляд из региона // Таможенная политика на Дальнем Востоке. 2007. № 3. С. 20–29.
9. Заусаев В.К. Российский Дальний Восток: ответы на вызовы XXI века / Г.И. Бурдакова, С.П. Быстрицкий, В.К. Заусаев, А.В. Хорошавин // ЭКО: Всероссийский экономический журнал. 2009. № 6. С. 53–63.
10. Зыков А.А., Шинковский М.Ю. Россия в системе трансграничного сотрудничества АТР: поиск пути // Россия и современный мир. № 4. 2009. С. 98–109.
11. Лутовинов В.И. К проблеме формирования национальной безопасности России // Власть. 2008. № 10. С. 15–18.
12. Кортунов С.В. Диалектика национальной и международной безопасности: некоторые методологические проблемы // Политические исследования. 2009. № 1. С. 7–28.

13. КОРТУНОВ С.В. Мировая военно-политическая ситуация. 2025 год // Международная жизнь. 2010. № 4. С. 93–115.
14. КУРНИКОВА Л.П. Теоретико-политологическая проблематика национальной безопасности // Власть. 2008. № 10. С. 10–14.
15. НИКОЛАЕВ М. Тихоокеанский вектор нашей безопасности // Парламентская газета. 2009. № 9. 12 марта. С. 7.
16. НИКОЛАЕВ М. АТР и национальная безопасность России // Международная жизнь. 2010. № 4. С. 10–19.
17. СВЯТЕНКОВ П.В. Сохранит ли Россия Дальний Восток? // Москва. 2009. № 12. С. 147–151.
18. ТИГАРЕНКО М.Л. Россия и Восточная Азия: Вопросы международных и межкультурных отношений: сборник. М.: Кучково поле, 1994. 320 с.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Таможенное законодательство таможенного союза.
Выпуск 1. — М. : Проспект, 2010. — 424 с.

В издании собраны основные протоколы, соглашения и решения комиссии таможенного союза, которые формируют действующее таможенное законодательство.

Сборник будет полезен сотрудникам таможенных служб, юристам, специалистам, работающим в области ВЭД, преподавателям, студентам.

М.А. САЛТЫКОВ

Стратегия кластерного развития морского транспортно- логистического комплекса

Рассматривается возможность применения кластерного подхода к решению проблем морского транспортно-логистического комплекса Приморского края. Предлагается схема структуры морского транспортно-логистического кластера, структура управления и организации кластера, стратегия, прогноз инерционного и кластерного развития Дальневосточного федерального округа до 2020 г.

Ключевые слова: кластер, отраслевой кластер, кластерная стратегия, инновационное развитие, морской транспортный комплекс, грузооборот.

В связи с особой ролью Дальнего Востока в перспективном развитии России экономика Приморского края в большой степени зависит от экономической деятельности морского транспорта и транспортно-логистического комплекса в целом. Влияние логистики на создание добавленной стоимости в экономике трудно переоценить.

Доля ВВП (валовой внутренний продукт), создаваемая благодаря торговле и перемещению грузов, в ряде национальных экономик доходит до 20 %, для Приморского края этот показатель еще выше и находится в пределах 40 % ВРП (валовой региональный продукт). Следовательно, учет мировых тенденций развития транспорта и транспортной инфраструктуры весьма важен для определения перспектив развития морского транспортно-логистического комплекса (МТЛК) и территории Приморского края, через которую проходят значительные потоки экспортно-импортных и транзитных грузов.

Эксперты отмечают, что рост торговли за последнее десятилетие привел к значительному повышению спроса на транспортные услуги в мире и в Восточной Азии, вследствие чего возросла нагрузка на отдельные элементы на-

циональных транспортных систем, в частности порты и дороги. Ожидается, что данная тенденция будет сохраняться и в будущем [9, с. 10].

В настоящее время, несмотря на положительную тенденцию грузооборота портов Приморского края, множество организационных и финансово-экономических проблем оказывает негативное влияние на его развитие. К таковым следует отнести:

1. Износ основных производственных фондов и низкие темпы прироста инвестиций в их обновление. За последнее десятилетие на морских предприятиях Приморского края не было реализовано ни одного достаточно крупного инвестиционного проекта, дающего качественный толчок к дифференциации транспортных услуг.

2. Высокий уровень внутрирегиональной конкуренции между предприятиями, влекущий убытки участников регионального транспортно-логистического бизнес-процесса, приводит к оттоку грузовой базы и в целом снижает конкурентные позиции компаний на рынке транзитных грузов, следующих через порты Приморья.

3. Ограниченный доступ предприятий морского транспорта к банковским кредитам, обусловленный высокой стоимостью и короткими сроками кредитования, что препятствует обновлению фондов и реализации инвестиционных проектов.

4. Проблемы с развитием регионального судостроения и судоремонта, требующие больших инвестиционных средств и государственной поддержки.

В крае пока нет единой системы управления и координации перевозками, поскольку в эту сферу вовлечены в основном коммерческие предприятия различных форм собственности и организации разной ведомственной подчиненности, преследующие частные интересы [6], что негативно отражается на росте транспортных тарифов.

Для решения вышеперечисленных, а также других многочисленных проблем в сфере наземных и водных транспортных услуг требуется выработка общей долгосрочной стратегии развития конкурентоспособности национального транспорта.

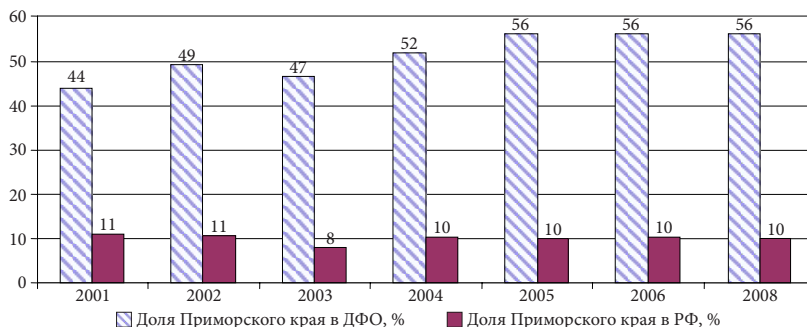


Рис. 1. Доля грузооборота портов Приморского края в грузообороте портов России и Дальнего Востока за 2001–2008 гг. (млн т)

Географическое положение Дальневосточного федерального округа (ДФО) обуславливает высокую значимость данной отрасли для экономики и высокий потенциал ее развития. В период до 2009 г. объем переработки грузов через порты Приморского края динамично возрастал, их суммарный грузооборот составил 80 млн т за 2001–2008 гг., что соответствует 18 % всего грузооборота портов России. Доля данного сектора экономики Приморского края составляет около 56 % дальневосточного грузооборота и 10 % от грузооборота всех российских портов (рис. 1).

Портовая инфраструктура, транспорт, судоремонт, морское машиностроение, развитая внешнеэкономическая деятельность — все это сферы для развития предпринимательской деятельности в данном секторе экономики. Анализ показывает, что на протяжении 2000-х годов темп прироста предприятий транспорта превышал средний темп среди других отраслей Приморского края (рис. 2).

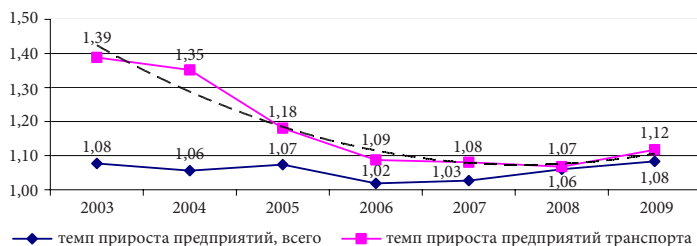


Рис. 2. Динамика темпов прироста численности предприятий транспорта Приморского края за 2003–2009 гг. (%)

В то же время, несмотря на положительную динамику, темп роста грузооборота имеет устойчивую тенденцию к замедлению (рис. 3).

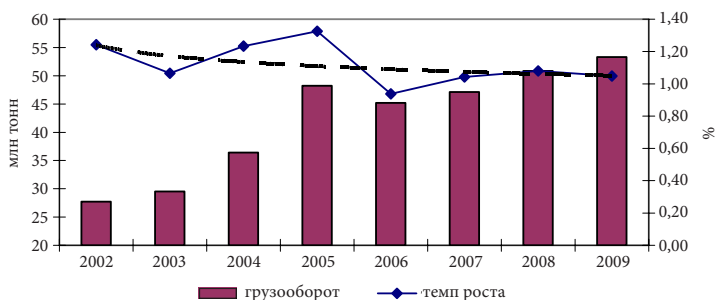


Рис. 3. Динамика и темпы роста грузооборота портов Приморского края

Данная тенденция может свидетельствовать об усилении негативных внешних и внутренних конъюнктурных условий развития морского транспортно-логистического комплекса (МТЛК) и необходимости поиска новых возможностей развития предпринимательства в данной сфере экономики (рис. 4).

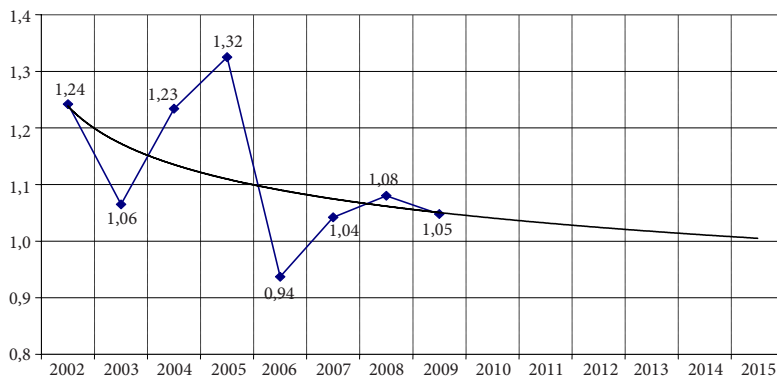


Рис. 4. Темпы роста и тренд развития грузооборота в ДФО до 2016 г.

Как показывает современная практика управления конкурентоспособными отраслевыми комплексами, решение проблем МТЛК в рамках логики отраслевого развития не достаточно эффективно. Более предпочтительным является соединение интересов предприятий с потребностями социально-экономического развития территории, на которой расположены ведущие компании. Такой подход получил выражение в формировании отраслевых кластеров или «кластеризации»¹.

Современное понимание сущности кластера основывается на концепции синергизма, обозначаемой через формулу « $2 + 2 = 5$ », то есть целое является больше суммы его частей [1]. Синергетический эффект — возрастание эффективности деятельности в результате интеграции, соединения нескольких объектов в единую групповую структуру. Для субъектов экономических отношений кластерный подход несет ряд преимуществ: 1) для региональной администрации — приводит к увеличению численности налогоплательщиков и налогооблагаемой базы, появлению инструмента для взаимодействия с бизнесом, ускорению темпов развития экономики; 2) для предпринимательства — появляется основа для взаимодействия с региональными регулирующими структурами и предприятиями смежных видов деятельности по согласованию инвестиционной, тарифной, инновационной политики, улучшению инфраструктуры подготовки кадров; появляются новые возможности для успешной деятельности на внешних рынках. В ряде регионов кластеризация предприятий привела к значительному улучшению экономических показателей отраслей, а также социально-экономического уровня территории (табл. 1).

¹ «Кластеризация» (англ. «clustering») — обозначает процесс развития кластера, а также комплекс управленческих мероприятий, направленных на повышение эффективности его функционирования. Выделяют два основных подхода кластеризации. Кластерное развитие, инициируемое региональными административными структурами, называется «нисходящим подходом», или «нисходящим процессом» (англ. «**top-down approach**»). Процесс объединения в кластеры, когда региональные и/или местные органы власти в кооперации с предпринимательством по своей инициативе объединяются для стратегического развития и предлагают программы развития кластеров, называется «восходящим подходом», или «восходящим процессом» формирования кластера (англ. «**bottom-up approach**») [7].

Таблица 1

Показатели развития кластеров в экономике [8, 10]

Регион/ кластер	Показатель	Значение	Период, лет	Среднегодовое значение, %
США, Калифорния (Информационные технологии)	ВРП	+30	10	3
	Экспорт технологий	+50 %	15	3,3
	Безработица	-5 %	10	0,5
	Занятость в биомедицинском кластере	+14,7	10	1,5
Чили (винный кластер)	ВРП региона виноделия	+20 %	8	2,5
	Объем производства вина	+70 %	12	5,8
Финляндия (телекоммуникации)	ВВП	+30 %	4	7,5
	Объем экспорта телекоммуникационного кластера	-	-	8,1
Коста-Рика (ИТ-кластер)	Экспорт	+1600 %	16	100
	Прямые иностранные инвестиции	+250 %	16	15,6
	ВВП на душу населения	+200 %	16	12,5

В отечественной практике формирование отраслевых кластеров рассматривается как одно из условий повышения конкурентоспособности экономики. Реализуемая «Концепция социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года» в качестве приоритетных определила цели инновационного и экономического развития экономики [7], в числе инструментов достижения поставленных целей предусматривается стимулирование формирующихся отраслевых кластеров. Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» [4] предусматривает создание особых экономических зон портового типа, по сути являющихся портовыми кластерами. Формируемая в настоящее время система таких институтов финансово-инвестиционной поддержки, как Инвестиционный фонд РФ, ОАО «Российская венчурная компания», Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере, помогает продвижению различных инновационных проектов.

Кластеризация МТЛК может рассматриваться в качестве одного из перспективных механизмов развития морского транспортного комплекса. На рис. 5 предложена схема структуры кластера, на которой обозначены основные группы участников кластера, распределенные в соответствии с методикой кластерного подхода. Схема отражает основные элементы структуры кластера и связи между предприятиями и организациями, позволяет выделить подсистему кластера в системе местной экономики. Основные элементы структуры: «ядро», «сопряженные виды экономической деятельности», «инфраструктура», «регулирующие структуры», «наука и образование», «некоммерческие организации», «потребители».

Экономические показатели основных предприятий, формирующих «ядро» морского транспортно-логистического кластера, представлены в табл. 2.

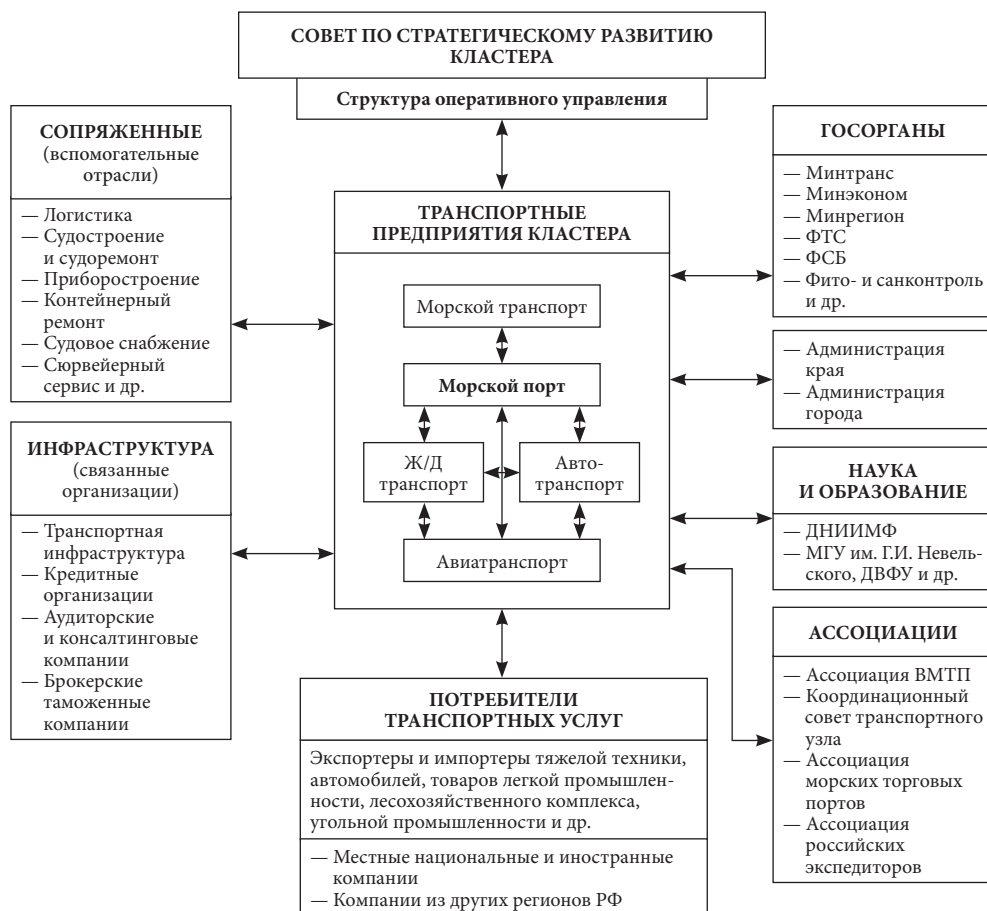


Рис. 5. Вариант схемы структуры морского транспортно-логистического кластера Приморского края

Таблица 2

Показатели транспортной отрасли Приморского края, 2008 г. [5]

№	Показатели	Значение	Позиция среди отраслей	Доля среди других отраслей
1	Счет ВРП производства, млрд р.	63	3	–
2	Количество предприятий, ед.	6340	3	10 %
3	Среднегодовая численность занятых, тыс. чел.	63	7	6 %
4	Основные фонды, млн р.	82 648,1	2	13 %
5	Инвестиции в основной капитал, млн р.	29 541,1	1	45,5 %
6	Иностранные инвестиции, млн долл. США	616,0	1	–
7	Экспорт (транспортные услуги), млн долл. США (экспорт услуг)	511,4	1	94 %

Координацию взаимодействия по развитию кластера, как правило, осуществляют соответствующие структуры — совет и оперативное управление, построенные на основе систем проектного или административно-линейного (смешанного) управления (рис. 6).



Рис. 6. Организационная структура управления морским транспортно-логистическим кластером

Целью организации кластера является продвижение интересов предприятий морского транспорта и компаний смежных видов деятельности, являющихся его участниками. Приоритетные задачи кластерной стратегии:

- мониторинг тенденций мировой и региональной транспортной логистики;
- участие в «технологическом консорциуме» для обновления производственных фондов сектора;
- координация технологической и инвестиционной политики;
- обеспечение интересов членов кластера в сфере налогообложения, банковского кредитования и таможенного регулирования;
- проведение единой PR-политики, направленной на привлечение грузопотока;
- организация образовательных программ для повышения квалификации сотрудников компаний;
- координация долгосрочных стратегий развития;
- ускорение процесса внедрения новаций (управленческих, маркетинговых, технологических) в практику предприятий транспорта и логистики;
- повышение инвестиционной привлекательности субъектов транспортно-логистического комплекса;
- привлечение иностранных партнеров (логистика, грузовладельцы, судостроители) в развитие кластера;

— повышение роли компаний морского транспортного комплекса в социально-экономическом развитии местной территории.

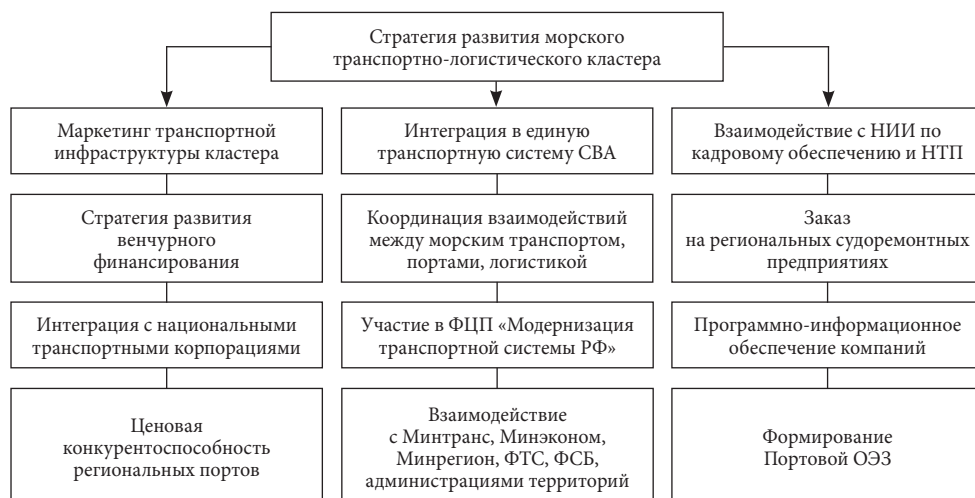


Рис. 7. Вариант стратегии развития морского транспортно-логистического кластера

В настоящее время при реализации кластерных проектов все большее развитие получает проектный подход, что является положительным аспектом, поскольку проектная основа кластеризации не требует изменения устоявшейся системы государственного управления и может осуществляться на экспериментальной основе. Предложенная стратегия развития морского транспортно-логистического кластера на среднесрочную перспективу основана на общих принципах кластеризации (рис. 7).

Таблица 3

Прогноз инерционного и кластерного развития транспортно-логистического комплекса Приморского края на 2012–2020 гг.

Показатели	Прогноз	2012	2013	2015	2017	2020	Темп роста, %	Изменение (+/-)
Грузооборот портов, млн т	Инерционный	67,3	72,0	81,2	90,3	103,1	153	35,8
	Кластерный	68,2	74,4	88,4	106,9	142,3	209	74,1
Предприятия транспорта, тыс. ед	Инерционный	8,0	8,5	9,6	10,	12,3	153	4,3
	Кластерный	8,1	8,7	10,1	11,8	14,9	184	6,8
Фонды предприятий транспорта млн р.	Инерционный	120 140,1	131 917,3	159 048,4	191 759,5	253 862,4	211	133 722,3
	Кластерный	120 355,7	132 391,3	160 193,5	193 834,1	257 993,2	214	137 637,5
Среднегодовая занятость, тыс. чел.	Инерционный	60	59,2	58,7	57,6	55,8	0,93	-4,7
	Кластерный	62	63	64	65	67	108	5,0

В заключение предлагаем вариант прогноза инерционного развития МТЛК на период 2012–2020 гг. (табл. 3), построенный на основе регрессионных уравнений динамики показателей МТЛК и скорректированного с учетом кластеризации. Полученные данные показывают, что в сравнении с инерционным развитием кластерная стратегия оказывается более эффективной.

В настоящее время существуют примеры формирования транспортно-логистических кластеров, которые могут являться источником положительного опыта, например, кластеры транспорта и логистики Канады или Финляндии, транспортно-логистический кластер Эстонии, объединяющий 19 ведущих транспортных и логистических национальных предприятий, и др.

Таким образом, использование потенциала кластеризации предприятий морского транспортного комплекса может быть одним из перспективных механизмов привлечения государственных и частных инвестиционных ресурсов, способствующих росту грузооборота, техническому и инновационному развитию транспортно-логистического комплекса.

Список литературы

1. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия. СПб.: Питер Ком, 1999. 416 с.
2. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации: утв. распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р. М.: Минэкономразвития, 2008.
3. Методические рекомендации по реализации кластерной политики в северных субъектах Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.council.gov.ru/journalsf/cat3/journal14/2008/number238.html>
4. Об особых экономических зонах в Российской Федерации: федер. закон от 17.10.2007 № 240-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?red>
5. Приморский край: социально-экономические показатели // Статистический ежегодник. Владивосток: Приморскстат, 2009. 318 с.
6. Программа развития транспортного комплекса Приморского края на 2004–2010 гг. Владивосток: Изд-во ТЦСР, 2004.
7. Портер М.Э. Международная конкуренция. М.: Вильямс, 2001. 495 с.
8. Рябченко Ю.В. Новый подход к региональному развитию: Кластеры как инструмент повышения конкурентоспособности региона: материалы к семинару. М.: Национальный совет по конкурентоспособности, 2006.
9. Хузиятов Т.Д. Россия и АТР в глобальной транспортной системе: монография. Владивосток: Изд-во ДВГУ, 2007. 244 с.
10. Andersson T. The Cluster Policies Whitebook / E. Hansson, S.S. Serger, J. Sörvik. Malmö: IKED, 2004. 248 p.

А.С. БАЛАЛАЕВ

Преимущества комплексного подхода в сфере контейнерных перевозок (на примере Транссибирской магистрали)

Рассматриваются факторы, сдерживающие развитие транзитного контейнеропотока через Транссибирскую магистраль; даются рекомендации по минимизации времени нахождения контейнеров в порту; определяются причины неудовлетворительного уровня взаимодействия участников перевозочного процесса в транспортном узле.

Ключевые слова: транзитные перевозки, железнодорожный и морской транспорт, «сухой порт», терминалы-хабы.

Освоение мировых рынков международных транзитных перевозок может стать одним из направлений становления и устойчивого развития экономики Российской Федерации, поскольку через ее территорию проходят кратчайшие сухопутные, морские и воздушные пути, связывающие Западную Европу со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Северную Америку — со странами Центральной Азии и Среднего Востока. Согласно большинству прогнозов, в новом веке рост мировой торговли будет всё больше опережать рост мирового производства. При этом страны, которые будут обеспечивать транзитом через свою территорию евроазиатские транспортные связи, не только получают значительные доходы, но и смогут существенно усилить свои позиции в мировой экономической и политической системе. Для России, вступающей во Всемирную торговую организацию, решение этой задачи имеет первостепенное значение [1].

Россия несет большие потери из-за того, что до сих пор далеко не в полной мере вовлечена в мировой рынок, формируемый через систему международных транспортных коридоров (МТК), важнейшим из которых является Транссибирская магистраль (Транссиб).

Организация взаимодействия железнодорожного и морского транспорта с государственными органами контроля, в первую очередь таможенными, представляет собой не просто технологию работы смежных видов транспорта, а своеобразный критерий, характеризующий качество функционирования транспортной системы России в условиях глобализации мировой экономики и конкурентоспособность международных транспортных коридоров, проходящих по ее территории.

Проблема загрузки Транссиба транзитными грузами является комплексной и может быть решена путем осуществления мер, повышающих конкурентоспособность данного направления, основываясь на его преимуществах по сравнению с морским и аналогичными железнодорожными маршрутами, проходящими по территории других государств.

В общем виде факторы, от которых зависит привлечение контейнеропотока на Транссибирскую магистраль, можно систематизировать следующим образом: в области государственной политики, в области технических средств; в области инфраструктуры, в области технологии работы, в сфере конкурентоспособности.

Основными причинами, сдерживающими развитие транзитного контейнеропотока через Транссиб, являются:

- а) в области государственной политики:* ослабление единого консолидирующего и координирующего центра в рамках Министерства транспорта РФ; непоследовательность в тарифной политике, выражающаяся в нестабильности железнодорожного тарифа;
- б) в области технических средств:* дефицит фитинговых платформ; отсутствие достаточного количества контейнеров; недостаточное количество терминалов на сети железных дорог, способных перегружать 40-футовые контейнеры;
- в) в сфере конкурентоспособности:* недостаточный уровень сервиса; недостаточный уровень информационного обмена между всеми участниками процесса товародвижения; сложные таможенные и пограничные процедуры; отсутствие сквозной тарифной ставки;
- г) в области технологии работы:* отсутствие комплексного подхода к сквозной транспортировке (отсутствие современных логистических технологий перевозок); невысокий сквозной срок доставки и ритм поставок; низкая надежность доставки по принципу «точно в срок»; недостаточное взаимодействие с органами государственного контроля; низкий уровень взаимодействия с операторами-собственниками подвижного состава;
- д) в области инфраструктуры:* недостаточное развитие портовой базы; недостаточное развитие предпортовой железнодорожной инфраструктуры; отсутствие достаточного количества тыловых и распределительных контейнерных терминалов на железнодорожной сети России.

С точки зрения технологии организация контейнерных перевозок на территории России осуществляется в три этапа:

- перевалка контейнеров с морского транспорта на железнодорожный с выполнением операций по таможенному досмотру и другим видам государственного контроля;
- перевозка контейнеров железнодорожным транспортом до станций назначения;
- развоз контейнеров грузополучателям.

В настоящее время наиболее отработанным можно считать этап перевозки контейнеров железнодорожным транспортом. Для этого определены отдельные направления в плане формирования контейнерных поездов из порта Восточный до наиболее крупных станций в европейской части России, при этом среднесуточная скорость движения этих поездов составляет 1000–1050 км в сутки.

В последнее время на государственном уровне с участием Министерства транспорта России активно решается вопрос, связанный с минимизацией времени нахождения контейнеров в портах. Вопрос достаточно сложный, так как возникает необходимость увязывать интересы работников порта, железной дороги и органов государственного контроля. В качестве наиболее эффективного варианта принято направление создания современных контейнерных терминалов в виде «сухих портов», перечень которых предварительно определен, в том числе, в районе Находкинского и Владивостокского транспортных узлов. Их сооружение и дальнейшая эксплуатация будут способствовать не только сокращению времени нахождения контейнеров в транспортном узле, но, самое главное, позволят сделать предсказуемым срок его пребывания от момента прибытия морем до отгрузки на железнодорожный подвижной состав.

Вместе с тем отсутствие технологии функционирования таких терминалов с учетом интересов всех участников перевозочного процесса является одной из основных причин низкого уровня востребованности Транссиба в качестве сухопутного моста между Европой и Азией.

Первым шагом на пути решения этой проблемы является приказ Федеральной таможенной службы России «Об утверждении Порядка осуществления таможенных операций с товарами при прибытии на таможенную территорию Российской Федерации в морских портах и их перемещении из мест прибытия в места временного хранения» [2].

Приказ регламентирует порядок перемещения товаров из морского порта в «сухой порт». Под определением «сухой порт» понимается совокупность склада временного хранения (СВХ), иных зданий, строений, сооружений, автомобильных и/или железнодорожных путей и иных объектов, расположенных за пределами территории морского порта, связанных между собой и с морским портом единым технологическим процессом, предназначенных для совершения грузовых операций с товарами и для их времен-

ного хранения под таможенным контролем, оснащенных электронной информационной системой.

Вместе с тем необходимо отметить отсутствие на практике таких структур, что требует ускорения реализации мероприятий как в отношении разработки технологии их функционирования, так и строительства.

Не менее сложным является завершающий этап перевозочного процесса — доведение контейнеров до конкретных грузополучателей. Связано это с тем, что система обращения контейнерных поездов по жестким расписаниям в массовом порядке является для России делом новым и требует, кроме организационно-технологических мероприятий, которые достаточно успешно реализуются, создания транзитных контейнерных терминалов-хабов. Данные сооружения требуют больших капитальных вложений, но необходимо отметить, что в Транспортной стратегии России до 2030 года вопрос реализации транзитного потенциала страны обозначен как один из приоритетных [1].

С целью выявления обстоятельств, способствующих и препятствующих оптимальной организации перевозочного процесса крупнотоннажных контейнеров, в настоящее время выделены позитивные и негативные факторы, в определяющей степени влияющие на качество контейнерных перевозок.

В числе *позитивных факторов* определены: развитие информационного взаимодействия с портами; проводимые мероприятия по усилению провозной способности; развитая железнодорожная инфраструктура в рамках страны; наличие крупного контейнерного оператора в лице «Трансконтейнер»; высокие скорости продвижения контейнерных поездов.

К *негативным факторам* относятся: нехватка фитинговых платформ; отсутствие современных контейнерных терминалов; несовершенная технология работы транспортных узлов; несогласованность действий контейнерных операторов; задержки с оформлением государственными органами контроля, в первую очередь, таможней; недостаточная мощность контейнеропотока.

Для разработки мероприятий, позволяющих кардинально улучшить качество контейнерных перевозок, были проанализированы причинно-следственные связи отсутствия оптимальной организации перевозочного процесса крупнотоннажных контейнеров (рис. 1).

Существует несколько причин, определяющих неудовлетворительный уровень взаимодействия участников перевозочного процесса в транспортном узле:

1. Среднее время нахождения контейнеров в порту Находка-Восточная составляет 15 суток; время нахождения платформ с контейнерами под накоплением на состав — 3 суток; время в пути — около 12 суток. Итого в среднем 30 суток, морем — 45. В логистике нет принципа — «быстро», есть принцип — «точно в срок». При перевозке через Россию зарубежным отправителям приходится оперировать средними цифрами, в отличие от моряков, которые гарантируют точное время доставки конкретного контейнера. К сожалению,

закон «О транзите», в котором кроме прочего должны быть установлены конкретные сроки нахождения контейнеров на разных этапах транспортировки, еще не принят. В настоящее время этот документ только проходит этапы согласования.

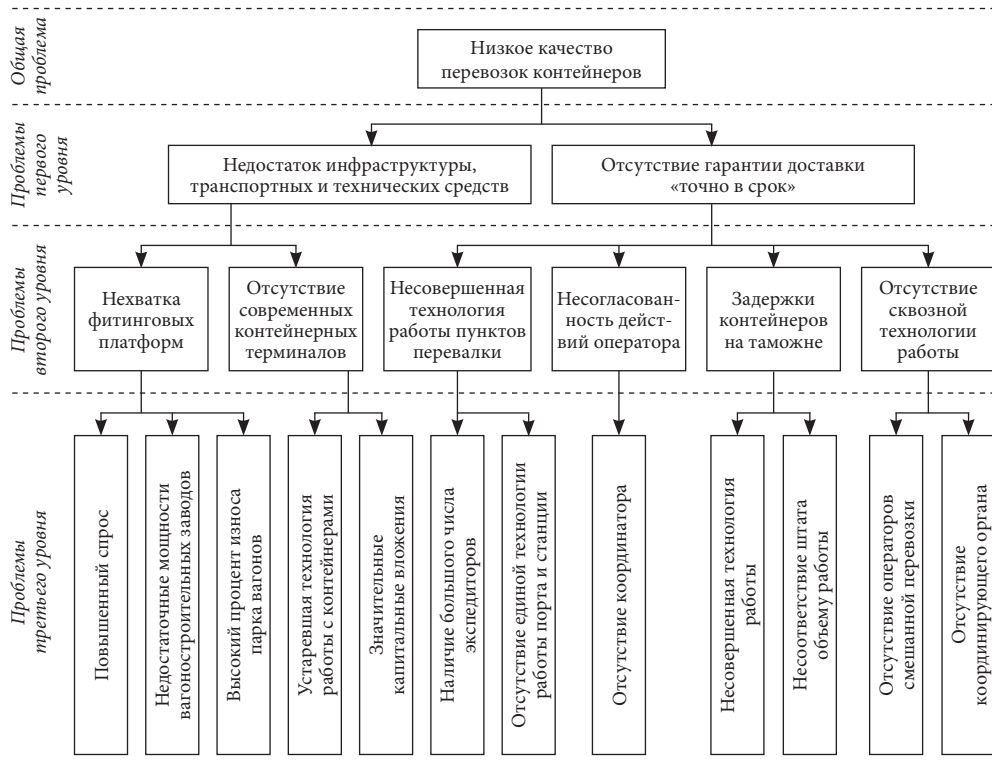


Рис. 1. Условия, препятствующие оптимальной организации перевозок крупномасштабных контейнеров

2. Во время нахождения контейнера в порту осуществляются таможенные процедуры, оформление перевозочных железнодорожных документов, после чего он грузится на платформы, выводится на станцию и стоит под накоплением на состав. Существующая технология не позволяет накапливать контейнеры на земле, оформляя в это время документы и проходя таможню, а после того, как наберется достаточно контейнеров на состав, — грузить их на платформы и сразу же отправлять. Необходимо создание совершенно новых транспортно-распределительных центров терминального уровня, которые к тому же будут являться получателями груза на российской территории, что позволит сразу же после выгрузки контейнера из судна под таможенным контролем отправлять его в этот центр и всю дальнейшую работу производить именно на нем.

3. В настоящее время типичной является ситуация, когда готовые к отправлению контейнеры не грузятся на платформы из-за их отсутствия и в то же время на ближайших станциях стоят платформы в ожидании контейнеров. Связано это с тем, что экспедиторы заключают договоры с конкретными владельцами подвижного состава и платформы стоят в ожидании именно «своих» контейнеров и под погрузку других контейнеров не подаются. В условиях создания транспортно-логистического контейнерного терминала возможна организация единого диспетчерского центра, который будет заключать договоры с владельцами подвижного состава, освободив от этой работы экспедиторов, и обеспечивать своевременный вывоз контейнеров без дополнительного простоя дефицитных фитинговых платформ.

Анализ технологии работы с учетом взаимодействия всех участников перевозочного процесса на уровне транспортного узла позволяет сформулировать приоритетные подходы, направленные на повышение конкурентоспособности Транссибирской магистрали в сфере контейнерных перевозок. К основным из них можно отнести следующие:

1. Достигнутые в настоящее время скорости продвижения ускоренных контейнерных поездов в полной мере соответствуют мировому уровню. Вместе с тем отсутствие единой технологии работы в транспортных узлах зарождения контейнеропотока с участием железнодорожного и морского транспорта не позволяют гарантировать точное время прибытия контейнеров в пункт назначения через территорию России.

2. Как и в мировой практике, при совершенствовании работы транспортных узлов в первую очередь важно решить задачу по перемещению операций, непосредственно не связанных с перегрузкой контейнеров с железнодорожного транспорта на морской и обратно, в «сухие порты», располагающиеся на некотором удалении от морских портов.

3. Сложность работы в транспортном узле заключается в большом количестве участников, связанных с приемом, оформлением, погрузкой-выгрузкой и отправлением контейнеров по железной дороге. Несогласованность интересов стивидоров, экспедиторов, таможенных брокеров, перевозчиков и органов государственного контроля приводит к нестыковке их действий и, как следствие, к увеличению простоя контейнеров и невозможности прогнозировать простой конкретных контейнеров в пределах узла, а значит и время их нахождения на территории России в целом. Необходим не просто вынос части работы из морского порта, а создание структуры терминального уровня с соответствующим техническим оснащением, способной координировать деятельность всех заинтересованных сторон и иметь управляющее воздействие на контейнеропоток.

4. Данная структура в виде транспортно-логистического контейнерного терминала (ТЛКТ) должна являться транспортным оператором в виде получателя контейнеров на российской территории, иметь полномочия таможен-

ного брокера и обеспечивать полный комплекс операций с контейнерами от получения его в порту до погрузки на железнодорожные платформы.

5. Одним из основных направлений деятельности транспортно-логистического контейнерного терминала является работа по координации действий владельцев фитинговых платформ, направленная на полный и своевременный вывоз контейнеров ускоренными поездами. Ее реализация в виде диспетчерского центра, действующего на основе договоров с операторами-собственниками подвижного состава позволит создать действенный инструмент управления подвижным составом в рамках транспортного узла (рис. 2).

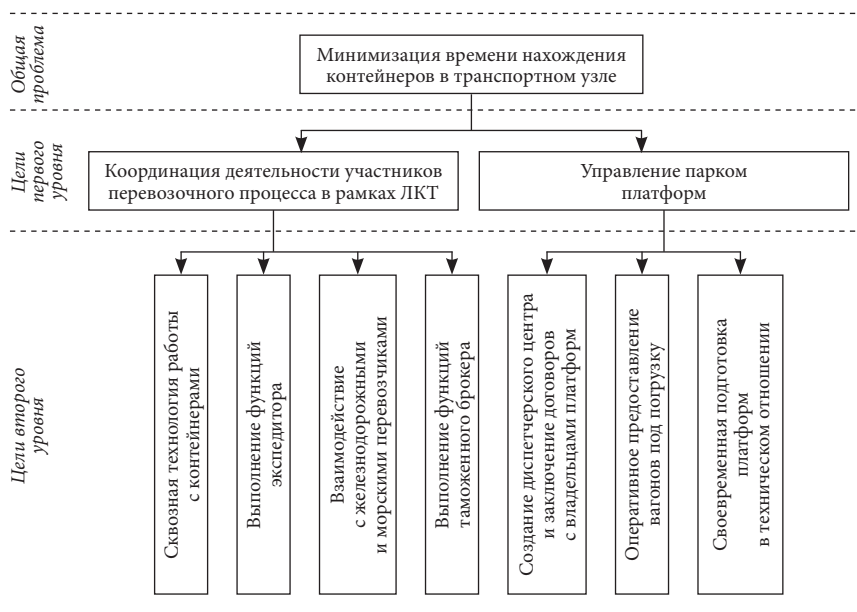


Рис. 2. Схема управления подвижным составом в рамках транспортного узла

Необходимо отметить, что понятие «сухой порт» не является синонимом понятия «транспортно-логистический контейнерный терминал» по следующим позициям.

1. В соответствии с определением ФТС России, «сухой порт» предназначен для повышения эффективности организации таможенного контроля в морских портах и сокращения времени обработки грузов, пересекающих государственную границу РФ, в то время как ТЛКТ — для минимизации времени нахождения контейнеров в транспортном узле.

2. Технология работы ТЛКТ ориентирована на полный цикл работы с контейнерами, начиная с приема контейнеров от морского порта до отправки их на магистральную железную дорогу, в то время как главной задачей «сухого порта» является соблюдение государственных интересов в области таможенной политики.

Сущность технологии работы с контейнерами в транспортном узле в условиях создания ТЛКТ заключается в следующем (рис. 3):

- а) после прибытия судна контейнеры перегружаются на железнодорожные платформы и передаются на контейнерный терминал;
- б) на терминале они выгружаются на площадки по секциям, специализированным по назначениям контейнерных поездов;
- в) в процессе накопления контейнеров производится оформление документов на состав поезда и выполняются все виды государственного контроля;
- г) после накопления на состав подаются фитинговые платформы, производится погрузка контейнеров, готовый состав выводится на станцию, где выполняются операции по отправлению и отправлению поезда.

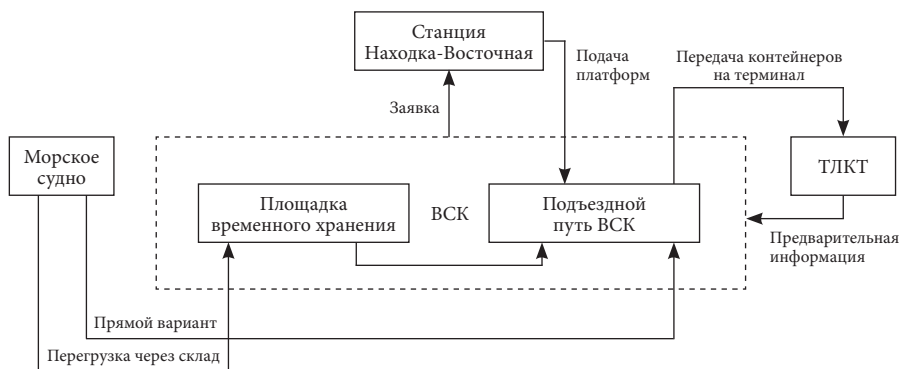


Рис. 3. Схема движения контейнеров в порту до передачи на транспортно-логистический контейнерный терминал

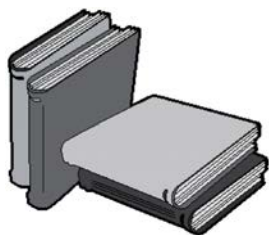
Реализация технологии работы с контейнерами в транспортном узле на основе транспортно-логистического контейнерного терминала в виде «сухого порта», позволяет: исключить простой вагонов с контейнерами в парке железнодорожной станции под накоплением на состав после уборки из порта; сделать «прозрачным» простой контейнеров от момента выгрузки с судна до момента погрузки на железнодорожный подвижной состав; обеспечить координацию всех видов деятельности по оформлению, государственному контролю в одном центре — ТЛКТ; повысить доходность ОАО «РЖД» за счет принятия на себя функций экспедитора с одновременным заключением договоров экспедиции с зарубежными поставщиками; исключить простой фитинговых платформ в ожидании оформления контейнеров за счет создания единого диспетчерского центра, который будет заключать договоры с владельцами подвижного состава, обеспечивая тем самым своевременный вывоз контейнеров без дополнительного простоя дефицитных фитинговых платформ и контейнеров.

Таким образом, при функционировании транспортно-логистического контейнерного терминала обеспечивается:

- повышение загрузки Транссиба на основе обеспечения качественного транспортного сервиса с учетом мирового опыта и специфики российского транспортного рынка;
- рост пропускной способности и грузооборота транспортного узла;
- ликвидация простоя платформ с контейнерами на путях станции в ожидании накопления на состав поезда;
- снижение издержек грузоотправителей; повышение привлекательности транспортного узла;
- сокращение времени таможенного оформления;
- повышение согласованности участников перевозки.

Список литературы

1. Будущее российских портов: итоговая резолюция Второй Международной конференции. Санкт-Петербург, 5–7 октября 2010 г. [Электронный ресурс]. URL: transtec.transtec-neva.ru/files/File/Doc/rezolutionTT2010.doc
2. Об утверждении Порядка осуществления таможенных операций с товарами при прибытии на таможенную территорию Российской Федерации в морских портах и их перемещении из мест прибытия в места временного хранения: приказ ФТС РФ от 18.03.2010 № 510 (зарег. в Минюсте РФ 23.04.2010 № 16991) [Электронный ресурс]. URL: http://www.tamognia.ru/doc_base/document.php?j



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Единый таможенный тариф таможенного союза. — М.: Проспект, 2010. — 760 с.

В книге приведен текст Единого таможенного тарифа таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, утвержденного Решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества (высшего органа таможенного союза) от 27 ноября 2009 г. № 18 и Решением Комиссии таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 30.

Р.В. ВАХНЕНКО

Особенности развития международных пассажирских связей на Дальнем Востоке России

В статье рассматривается современное состояние международных пассажирских связей, показаны закономерности формирования международных пассажиро-потоков на востоке России с учетом влияния рыночных отношений. Проводится оценка сложившихся уровней транспортного взаимодействия, выявляются возможности использования новых транспортных международных коридоров.

Ключевые слова: Дальний Восток России, международные пассажирские связи, доступность транспортных услуг, транспортная подвижность, транспортная инфраструктура, туризм.

Благоприятное геополитическое положение Российской Федерации в треугольнике основных центров экономического развития в мире Европа–Северная Америка–Азия предопределяет ее существенную роль в обеспечении политических, культурных и, прежде всего, торгово-экономических связей между этими регионами. Набирающие обороты процессы интеграции и гармонизации мировой экономики, создание транснациональных и межгосударственных экономических и политических объединений вызвали необходимость ускоренного развития транспортной инфраструктуры, повлияли на увеличение пассажирских перевозок на всех видах транспорта. Массовые перемещения людей по миру говорят о масштабах и проблемах этих явлений [10].

Характерной чертой современного международного пассажиро-потока является высокая концентрация его в Европе и Северной Америке. Разнообразие природных рекреационных ресурсов и культурно-исторических достопримечательностей, превосходная сеть наземных транспортных коммуникаций, хорошо развитая туристическая инфраструктура — всё это способствует интенсивному внутриевропейскому международному пассажирскому обмену.

Самая привлекательная страна для туристов — Франция, ее доходы от туризма составляют 6,5 % ВВП. За год эту страну посещают около 80 млн человек. На втором месте — Испания, на третьем — США [16]. Курорты Карибского региона посещают американцы и канадцы. Увеличилась численность туристов в Антарктиду, составив в 2008 г. 48 тыс. человек. Гренландия, крупнейший остров в мире, почти полностью покрытый ледником, сегодня стал одним из популярных мест: в 2008 г. посмотреть на глобальное потепление приехали около 20 тыс. человек. Туристический поток на Аляску превышает 200 тыс. человек в год. Огромными темпами развивается массовый туризм в Азиатско-Тихоокеанском регионе. По динамике роста туристических потоков можно предположить, что в ближайшие 10 лет затраты землян на туризм возрастут в 5 раз. Число обслуживающих туристов ныне составляет 250 млн человек и вскоре возрастет до 300 млн [12].

Россия вплоть до конца 80-х годов XX в. была относительно изолирована от внешнего мира, международные пассажиропотоки были незначительными. Глубокие перемены, произошедшие в начале 90-х годов во всех сферах экономической и общественной жизни России, существенно изменили характер транспортной подвижности населения. В настоящее время международные поездки приобрели массовый характер и в России: поездки в Египет, Турцию, страны Европы и Азии, отдых за границей воспринимаются как обычное явление.

Существенное влияние на увеличение числа международных поездок оказало снятие российскими властями ограничений на выезд за границу и упрощение процедуры оформления выездных документов. Пик числа выездов пришелся на 1995 г., что демонстрирует наличие огромного отложенного спроса (рис. 1).

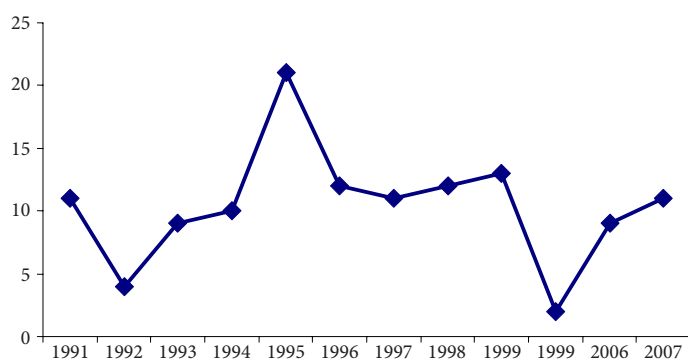


Рис. 1. Динамика выезда граждан России за рубеж (млн человек)

По данным Росстата, в 2008 г. за границу в туристических целях выезжало более 12,4 млн россиян. Лидером международного потока является китайское направление [10]: около 3 млн наших сограждан выбрали для зарубежных поездок Поднебесную (табл. 1).

Таблица 1

Выезд российских граждан за рубеж по целям поездок

Страна	Цели поездок	2008 г.	2009 г.	% к 2008 г.
Китай	Туризм	2 059 326	999 202	48,5
	Служебные	557 405	286 322	51,4
	Всего	3 167 219	1 679 209	53,0
Республика Корея	Туризм	49 414	58 704	118,8
	Служебные	17 584	18 432	104,7
	Всего	124 716	133 742	107,2
Япония	Туризм	31 857	23 894	74,9
	Служебные	14 424	8 286	57,6
	Всего	139 215	86 317	62,0
В том числе другие страны	Туризм	11 313 697	9 555 212	84,5
	Служебные	1 967 736	1 294 439	65,8
	Всего	36 537 521	34 440 653	94,3

Мировой финансовый кризис 2008–2009 гг. оказал значительное влияние на выбор поездок за рубеж, причем существенно уменьшились поездки на китайском и японском направлениях (рис. 2). Основными причинами этого стали не только финансовый дефицит, но и нарушения сложившегося режима международных транспортных сообщений, связанные с введением запретов и ограничений на пути трансграничного трансферта с января 2009 г., т. е. на международный пассажиропоток существенно повлияли административно-командные решения.

Расположение вдоль государственной границы на востоке России таких стран-соседей, как Китай (Северо-Восточный Китай, далее — СВК), Япония, КНДР, Республика Корея, США — важный фактор расширения потенциала международного туризма Дальневосточного федерального округа (ДФО) (табл. 2).

Таблица 2

Близость стран Северо-Восточной Азии друг от друга (в километрах) [2]

Страны Северо-Восточного альянса		Россия (ДФО)	Китай (СВК)	Япония	КНДР	Республика Корея
Россия (ДФО)	минимум	–	–	24	–	450
	максимум	–	5580	6840	5520	5760
Китай (СВК)	минимум	–	–	600	–	300
	максимум	5580	–	3225	1762	2250
Япония	минимум	24	600	–	420	60
	максимум	6840	3225	–	1800	1950
КНДР	минимум	–	–	420	–	–
	максимум	5520	1762	1800	–	1125
Республика Корея	минимум	450	300	60	–	–
	максимум	5760	2250	1950	1125	–

Трансграничные контакты стали важной составляющей взаимоотношений между российским Дальним Востоком и КНР. Основной мотив высокой активности населения этих поездок носит торгово-коммерческий характер.

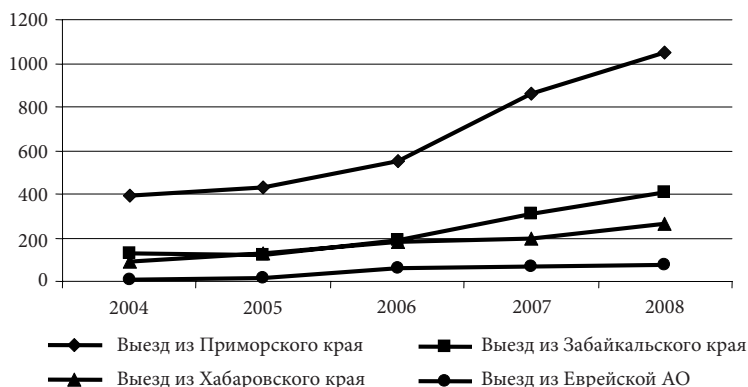


Рис. 2. Динамика выезда российских граждан из некоторых регионов Дальнего Востока в Китай (тыс. человек)

Китай располагает сегодня самым большим в мире потенциалом приема туристов. По экспертным оценкам, к 2020 г. Поднебесная станет одним из мировых лидеров по объему въездного туризма.

По числу иностранных туристов в КНР Россия занимает третье место, после Южной Кореи и Японии. Три четверти из числа российских туристов, посещающих Северо-Восточный Китай, составляют жители Дальнего Востока и Забайкалья. По объему международного туристического потока Приморье занимает четвертое место в России, а по безвизовому туризму с КНР — первое. Кардинальное улучшение российско-китайских отношений послужило стимулом для развития международных пассажирских связей в Дальневосточном регионе. В конце 90-х годов на приграничных территориях Дальнего Востока открылись 20 транспортных переходов. Наличие протяженных сухопутных границ в Приморском крае способствовало тому, что край имеет семь постоянных круглогодично действующих наземных международных транспортных коридоров. Возросло не только число трансграничных пассажирских поездов и международных авиалиний, но и открылось автобусное международное сообщение. Для жителей Дальнего Востока весьма важным является доступность этих поездок.

В основе отношений между сопредельными территориями России и Китая лежит взаимная заинтересованность в развитии торгово-экономических связей. Российскому Дальнему Востоку, в период экономических реформ отставшему даже от среднесоюзного уровня, региональные связи с Китаем позволили удовлетворить первичный спрос населения на продукты питания и товары широкого потребления, избежать социальных потрясений.

Транспортная подвижность населения в международных связях в регионе в немалой степени отражает как благосостояние населения, так и изменение образа жизни людей, их потребительские предпочтения.

Главной причиной роста числа пересечений границы российскими гражданами в Амурской области стало распространение статуса свободной экономической зоны на весь Хэйхэ. Причем китайские власти упростили режим пересечения границы: достаточно лишь паспорта, не надо виз и приглашений. Более того, граждане России получили право покупать и снимать жилье на территории свободной экономической зоны (СЭЗ) Китая. Для предпринимателей предусмотрены различные налоговые льготы. Всё это способствует высокому уровню интенсивности международных связей (табл. 3).

Таблица 3

**Поездки российских и китайских граждан
через Благовещенский пограничный переход**

Годы	Число выездов россиян в КНР, тыс. человек			Число прибытий граждан КНР, тыс. человек	
	Всего	В том числе туристов	Туристов, в %	Всего	В том числе туристов
2000	129,8	98,2	75,6	162,0	80,0
2005	362,5	213,0	58,8	117,1	52,2
2006	460,8	233,2	50,6	103,7	42,2
2007	522,7	265,0	50,7	110,3	49,6
2008	583,7	321,4	55,0	132,5	42,3
2009	301,4	—	—	135,2	—

Примечание: по данным Федеральной пограничной службы (ФПС) России

Проведенная оценка рейтинга регионов, ДФО и Забайкалья, по масштабам развития международных пассажирских перевозок показала следующие результаты:

- первое место по объему перевозок занимает Приморский край. В этом регионе самый высокий уровень интенсивности связей. На его долю в 2008 г. пришлось 49 % (1,2 млн пассажиров) от общерегионального объема перевозок;
- второе место — Амурская область с крупнейшим международным переходом Благовещенск–Хэйхэ (584 тыс. чел. — 23 %);
- третье место — Забайкальский край (413 тыс. чел. — 16 %);
- четвертое место — Хабаровский край (238 тыс. чел. — 9 %);
- пятое место приходится на Еврейскую автономную область, Сахалинскую область и Камчатский край.

Следует сказать, что средняя дальность одной международной поездки в Амурской области [15] составляет всего 800 метров, именно такое расстояние отделяет Благовещенск от китайского города Хэйхэ (табл. 4).

Таблица 4

**Распределение перевозок пассажиров по видам
транспортного сообщения в Амурской области (2009 г.)**

Вид транспортного сообщения	Перевезено пассажиров		Пассажирооборот		Средняя дальность одной поездки, км
	тысяч человек	в % к 2008 г.	млн пасс.-км	в % к 2008 г.	
Международное	411,8	59,8	0,3	35,3	0,8
Междугородное (автобусное)	169,2	67,8	15 662,0	74,4	92,6
Пригородное (автобусное)	1294,3	86,5	23 183,0	75,0	17,9

В Хабаровском крае при международных поездках чаще используется воздушное сообщение. Это объясняется особенностями транспортной доступности территории и отсутствием крупных приграничных транспортных коридоров (табл. 5).

Таблица 5

**Международные перевозки пассажиров транспортом
общего пользования в Хабаровском крае (тыс. человек) [14]**

Годы	Вид транспорта			
	Автобусный	Водный	Воздушный	Всего
2005	3,6	49,0	129,5	182,1
2006	1,5	55,0	136,9	193,4
2007	–	57,6	204,4	262,0
2008	–	69,8	141,9	211,7
2009	–	73,0	106,4	179,4

Анализ показал, что в структуре перевозок за истекшие 20 лет произошли существенные изменения. Если в начале 90-х годов доминировали приграничные поездки и на их долю приходилось более 90 %, то к 2010 г. увеличивается доля цивилизованного туризма, хотя экономтуры составляют еще около 70 %. Подобная тенденция позволяет сделать вывод о качественных изменениях в характере спроса по целям поездок. И всё же тот факт, что в общем пассажиропотоке доля экономтуров остается высокой, свидетельствует о дефиците материальных средств у большинства населения региона, поэтому они предпочитают совершать близкие поездки (рисунки 3, 4).

Глубокие и противоречивые изменения в транспортной подвижности населения в международных связях невозможно понять, не принимая во внимание особенности природно-географического, геополитического, социально-политического характера. Международные поездки развиваются в тесной взаимосвязи с другими сторонами международной жизни и реагируют подье-

мом и спадом темпов роста как на политическое и экономическое положение в мире, так и на воздействие внешних факторов.

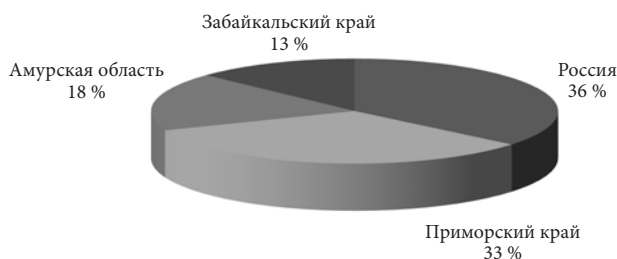


Рис. 3. Доля международного пассажиропотока в КНР (2008 г.)

Так, экономический кризис и повышение таможенных пошлин на импортные автомобили, ограничения челночного бизнеса оказали существенное влияние на все экономические показатели деятельности Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) в 2009 г. Одним из негативных последствий для транспортного комплекса явилось снижение объема пассажирских перевозок. В результате через пропускные пункты ДВТУ в 2009 г. прошло чуть более 3 млн человек. По сравнению с предыдущим годом (5,5 млн) поток упал почти в два раза, что отразилось на показателях сбора таможенных пошлин [8].

В 2010 г. происходят изменения в качественной структуре пассажирских связей: увеличивается спрос на оздоровительные, познавательные туры, хотя объемы перевозок еще весьма далеки от прежнего уровня.

Устойчивые международные транспортные связи имеют и важную политическую нагрузку. Их геополитический эффект в том, что они не только связывают отдельные страны в единое экономическое пространство, но и способствуют взаимопониманию.



Рис. 4. Доля отдельных субъектов ДФО, включая Забайкалье, во внешних международных перевозках региона (2008 г.)

Пассажирская составляющая является важной частью международной политики и взаимоотношений со странами АТР на востоке России. Направление международных поездок в регионе в значительной степени

определяется приграничным положением территории. Для разных регионов Дальнего Востока ситуация значительно различается: если в южной части региона преимущественно связи направлены на Китай, то основной обмен туристами Сахалинской области, Камчатского края ведется с Японией и Кореей. На севере региона по взаимному соглашению между Россией и США стали популярны безвизовые поездки на Аляску: в 2006 г. Чукотской таможней было оформлено 4,1 тыс. физических лиц. Важно отметить, что в секторе выездного туризма в Приморском крае, исключая Китай, устойчивый рост имеет корейское направление (табл. 6). Работают регулярные морские линии Владивосток–Зарубино–Сокчо (Республика Корея), уже более 10 лет действует паром Корсаков–Вакканай (Япония).

Таблица 6

**Диаграмма выезда российских туристов из Приморского края
в Республику Корея и Японию (человек) [9]**

Годы	Выехало за границу из Приморского края			Въехало в Приморье из Республики Корея
	Всего	В том числе		
		в Республику Корея	в Японию	
2000	205 000	5740	2143	2405
2001	302 000	6991	3341	2928
2002	228 000	6282	2610	3760
2003	300 000	7208	7148	4903
2004	389 000	9628	11 238	4498
2005	432 000	11 502	12 152	6907
2006	548 000	11 060	10 271	8316
2007	862 000	10 166	9619	6991
2008	1050 000	13 739	10 939	7808

Географию направлений международных воздушных линий в значительной мере определяет сеть аэропортов, играющих роль важных узловых транспортных центров. В России из 330 имеющихся аэропортов 52 обслуживают международные рейсы, в том числе на Дальнем Востоке 70 аэропортов, восемь из них — международные. Крупными авиаузлами на востоке России являются Хабаровск, Владивосток, Якутск, Южно-Сахалинск.

На степень интеграции городов в глобальные сети указывает показатель — связанность воздушными авиалиниями. Например, из Южно-Сахалинска в 2009 г. осуществлялись регулярные авиарейсы в города Хакодате, Сеул, Пусан, а также чартерные рейсы в Ниигату, Саппоро, Токио, Далянь, Харбин, Шанхай.

Важнейшими компонентами управления деятельностью по обеспечению устойчивых транспортных связей являются оценка состояния региональных транспортных систем и анализ развития транспортной инфраструктуры в сопредельных странах.

В настоящее время при воздушных полетах по миру дальневосточники используют аэропорт Инчхон (Республика Корея), который является лучшим аэропортом мира¹. Аэропорт Сеул (Республика Корея) выступает важным посредником в организации глобальных пассажирских связей, обеспечивая качественное и своевременное выполнение заказов. Таким образом, Сеул нашел свою нишу в глобальных связях в качестве предоставления посреднических услуг [6].

Достаточно высокими темпами растут услуги международных аэропортов в Дальневосточном регионе. Так, за первое полугодие 2010 г. услугами международного аэропорта Владивосток воспользовались 546 тыс. человек (на 144 тыс. больше, чем за аналогичный период прошлого года). Общий объем перевозок увеличился по сравнению с прошлым годом на 36 %. Росту воздушных перевозок в регионе способствует открытие новых маршрутов. Во Владивостокский аэропорт совершают регулярные полеты зарубежные авиакомпании «Шанхайские авиалинии», «Китайская северная компания», «Корейские авиалинии». На долю иностранных компаний приходится четверть от общего объема авиаперевозок.

В регионе постоянно идет процесс совершенствования и модернизации связей. География авиаперелетов заметно расширяется. К примеру, если ранее в столицу Японии летали из Южно-Сахалинска, то с весны 2010 г. Токио (аэропорт Нарита) начал принимать прямые рейсы из Владивостока и Хабаровска. Регулярность рейсов — 2 раза в неделю. По маршруту Владивосток–Пекин и обратно с 1 апреля 2010 г. самолеты ОАО «Владивосток Авиа» летают 4 раза в неделю.

Межстрановые различия в оплате транспортных расходов, гостиничного комплекса и пр. превратились в мощный фактор, влияющий на пассажирообмен. Сравнительная характеристика стоимости международных авиаперевозок различных авиакомпаний из Москвы и Владивостока дает довольно любопытную картину: весьма парадоксальным является тот факт, что стоимость перелета в страны Юго-Восточной Азии дешевле из Москвы, чем с Дальнего Востока (табл. 7).

Например, тарифы на перелеты из Москвы в Пекин, Токио, Сеул ниже, чем при перелете из Владивостока по этим же маршрутам. Хотя затраты времени на полеты из Владивостока в три раза ниже. Ситуацию усугубляет тот факт, что здесь не срабатывает самая весомая причина перевозчиков — цена на топливо. Отсюда можно сделать вывод, что на рынке международных авиаперевозок — конкуренция, которая и определяет такую картину. Десятимиллионная Москва может дать гораздо больший пассажиропоток, чем небольшой Владивосток, поэтому принимающая сторона предоставляет московскому направлению различные скидки. В результате фактор привлекательности зон отдыха в АТР для столичного региона гораздо выше.

¹ Далее по международной значимости следуют: сингапурский аэропорт Чанги, голландский Схипхол, гонконгский Чек Лан Кок и английский Хитроу.

На этом фоне вызывает недоумение и второй подобный пример. Расстояние от Владивостока до Токио, Сеула, Пекина примерно одинаково. Однако из-за доступности цен и приемлемых транспортных расходов на поездку предпочтительным остается Пекин, а не Токио или Сеул. Вопрос «как долго дальневосточники будут летать по завышенным тарифам?» остается открытым [1]. Это еще раз подчеркивает, что для центра Дальний Восток по-прежнему остается далекой метрополией, до которой ему нет дела.

Таблица 7

**Сравнительная стоимость билетов различных авиакомпаний
из Москвы и Владивостока [7]**

Маршрут	Минимальный тариф в обе стороны	Полетное время	Авиакомпания	Тип самолета
Владивосток–Пекин	310 евро	2 ч 20 мин	Владивосток Авиа	Ту-204, А-320
Москва–Пекин	290 евро	7 ч 25 мин	Аэрофлот	Boeing 767
Владивосток–Сеул	430 евро 455 евро	2 ч 20 мин 2 ч 35 мин	Владивосток Авиа, Кореан Эйр	Ту-204, А-320 Boeing 737
Москва–Сеул	420 евро	8 ч 35 мин	Аэрофлот	Ил- 96
Владивосток–Тояма	670 евро	2 ч 40 мин	Владивосток Авиа	Як-40
Москва–Токио	650 евро	9 ч 40 мин	Аэрофлот	Boeing 767

Кстати, среди жителей Приморья лидером роста популярности стало Королевство Таиланд. По данным краевой администрации, объем выездного туризма в 2008 г. из Приморья в КНР вырос по сравнению с 2007 г. — на 22 %, в Республику Корея — на 35 %, Японию — 13 %, Вьетнам — на 19 %, а в Таиланд — на 59 %. Всё большим спросом пользуется размещение туристов на виллах. Это хорошее решение для тех, кто отдыхает семьей или большой компанией. Получается дешевле и комфортнее, чем в гостинице.

Сегодня система транспортной подвижности в международном сообщении сталкивается с существенными проблемами. Свободное передвижение населения зависит от устранения барьеров на пути реального снижения транспортных тарифов, и многое определяет повышение жизненного уровня населения. Возрастающая роль АТР в мировой экономике увеличивает значимость Дальнего Востока как контактной зоны по обеспечению внешнеэкономического и социокультурного сотрудничества России в регионе. Инвестиционная деятельность, создание свободных экономических зон вдоль границы, совместная работа над масштабными экономическими проектами — все это способствует дальнейшему развитию двусторонних пассажирских связей.

Дальний Восток непосредственно граничит с группой стран, относящихся к наиболее активной части мира. Это означает, что реальное включение

России в экономическое и транспортное взаимодействие с мировой экономикой в азиатском сегменте предполагает превращение транспортной системы Дальнего Востока, особенно в ее наиболее концентрированной и индустриально развитой южной части, в зону устойчивого инновационного развития. Важнейшей задачей на этом пути в предстоящей перспективе является импульс формированию глобальной экономической социальной среды.

Одна из форм межстранового взаимодействия — международные транзитные перевозки. В настоящее время Россия реализует около 5 % своего транзитного потенциала и практически находится в самом начале своего становления. Транспортно-транзитный потенциал региона огромен. Для долгосрочного развития страны важны не только экономические, но и пассажирские связи. Уже давно назрела потребность в прямой скоростной безопасной автомобильной магистрали, связывающей всю территорию России от Тихого океана до Балтийского моря. Ее создание позволит поднять автомобильные международные перевозки на новый уровень, обеспечить возможности развития автомобильного международного туризма для жителей стран АТР.

Вопрос развития транспортной инфраструктуры на маршруте Европа–Россия–страны Азиатско-Тихоокеанского региона обсуждался на Байкальском экономическом форуме как один из основных [10].

Межконтинентальным транспортным коридором должна стать автодорога Владивосток–Москва, имеющая большое социально-экономическое и геополитическое значение. В конце сентября 2010 г. дорога, о которой мечтали дальневосточники, наконец-то стала реальностью. Теперь по ней можно будет проехать от Парижа до Находки. В будущем эта дорога может стать составной частью автомагистрали Токио–Сахалин–Хабаровск–Чита–Москва.

Дальневосточный регион находится на пересечении транспортных потоков из Европы в Азию. Через его территорию проходит несколько воздушных транспортных коридоров: Хабаровск–Ниигата–Харбин–Шеньян; Сан-Франциско–Аляска–Петропавловск–Камчатский–Москва–Европа; Хоккайдо–Южно-Сахалинск–Хабаровск–Европа; Сеул–Хабаровск–Европа; Благовещенск–Северо-Восточный Китай; Ханой–Сеул–Владивосток–Москва.

Посольство Франции в России совместно с МИД России изучает возможности трансконтинентальных перелетов через российский Дальний Восток из Франции во французскую Новую Полинезию, расположенную в Тихом океане, и в страны АТР.

Складывающиеся в регионе тенденции совершенствования транспортной инфраструктуры к саммиту АТЭС 2012 года создают хорошие предпосылки развития Владивостока как центра международных связей. Предполагается, что к саммиту уровень сервиса в новом международном аэропорту будет отвечать самым высоким мировым стандартам. Новый аэровокзальный комплекс станет крупным международным хабом по перевозке пассажиров и грузов. Аэропорт сможет обслуживать до 1240 человек в час на международных рейсах и 1360 пассажиров в час на внутренних линиях.

Выгодное географическое положение на основных направлениях евроазиатских связей и наличие мощного аэропорта позволит расширить участие Владивостока в перевозках пассажиров из других регионов России и стран мира, будет способствовать развитию интермодальных сообщений, повысит эффективность в конкуренции на мировом рынке.

Список литературы

1. Вахненко Р.В. Глобализация и региональные аспекты устойчивого развития международных связей // Приоритеты Байкальского региона в азиатской геополитике России. Улан-Удэ: БНЦ СО РАН, 2010. С. 10–12.
2. География стран АТР. Владивосток: ДВУ, 2008, с. 141.
3. Григорьева Т. Кризис в Поднебесной: мифы и реальность // Владивосток. 2009. 20 авг.
4. Жунусов О. Объекты АТЭС приобретают плоть // Дальневосточный капитал. 2009. № 9. С. 16–17.
5. Круизный туризм // Владивосток. 2010. 19 августа.
6. Лучший аэропорт в мире // Дальневосточный капитал. 2010. № 2. С. 31.
7. Макарова О. Заоблачная даль // Дальневосточный капитал. 2009. № 5. С. 62.
8. На заседании коллегии ДВТУ // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2009. № 4. С. 3.
9. Пан Хюн Бон. Развитие туризма между республикой Корея и Приморским краем // Туризм в Приморском крае: региональные особенности и перспективы развития. Владивосток: ДВГУ, 2009. С. 146–149.
10. Развитие сотрудничества в сфере транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе: доклад министра транспорта РФ И.Е. Левитина // Европа–Россия–АТР: развитие транспортной инфраструктуры: междунар. конф. 2010. 8 сент. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mintrans.ru/news/detail>
11. Российский статистический ежегодник. М., 2010. 795 с.
12. Сколько в мире путешественников // Свет. 2010. № 9. С. 27.
13. Страны и народы мира: энциклопед. справочник. Ростов н/Д: Феникс, 2009. 544 с.
14. Транспорт и связь в Хабаровском крае: статист. сборник. Хабаровск, 2010. 64 с.
15. Туризм и отдых в Амурской области: статист. сборник. Благовещенск, 2010. 86 с.
16. Цифры и факты // Наука и жизнь. 2008. № 4.

О.В. УСОВ

Анализ практики применения мобильных инспекционно- досмотровых комплексов в регионе деятельности ДВТУ

Первоочередными задачами любого государства, вне зависимости от политического строя и географического положения, являются обеспечение безопасности страны, защита прав граждан на жизнь и здоровье, противодействие терроризму. Ни одно государство, в том числе и Россия, не застраховано от посягательств трансграничной и внутренней преступности. Наиболее эффективно бороться с преступностью и терроризмом помогают современные технологии, которые позволяют минимизировать влияние человеческого фактора и ускорить как процесс контроля, так и процесс выявления нарушений и преступлений.

Одной из самых актуальных на сегодняшний день в России является проблема таможенного контроля. Ни для кого не секрет, что незаконный ввоз в страну из-за границы товаров даже гражданского назначения подрывает экономическое благосостояние страны. Опасность же ввоза и вывоза оружия и наркотиков, дериватов, объектов фауны и флоры не нуждается в объяснениях.

В условиях роста объемов международной торговли вероятность такого ввоза постоянно возрастает, и эффективно противодействовать ему можно с помощью современных средств таможенного контроля. По оценкам некоторых мировых экспертов, инструментально проверяется лишь 5 % грузов, проходящих через таможню, а из них только 30 % соответствует поданным таможенным декларациям. Поэтому рентгеновская техника просто необходима — например, системы контроля ручной клади в аэропортах, установки на основе ускорителей для большегрузных автомобилей на таможенных переходах.

В настоящее время таможенными органами Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) используется одна из разновидностей мощной установки на основе ускорителя — мобильный инспекционно-досмотровый комплекс (МИДК). На Дальнем Востоке функционируют шесть МИДК и завершено строительство одного стационарного инспекционно-досмотрового комплекса (ИДК) в регионе деятельности таможенного поста Морской порт Восточный (табл. 1).

Таблица 1

Таможни ДВТУ, укомплектованные МИДК

№ п/п	Таможня	Пункт пропуска (вид сообщения)	Дата ввода МИДК в эксплуатацию
1	Биробиджанская	Нижнеленинское (смешанное)	05.12.2007
2	Благовещенская	Благовещенск (смешанное)	04.02.2008
3	Владивостокская	Владивостокский морской торговый порт	11.02.2008
4	Находкинская	Морской порт Восточный	28.12.2007
5	Уссурийская	ДАПП Полтавка (автомобильное)	26.12.2007
6	Хабаровская	Покровка (смешанное)	04.02.2008

Реализация такой формы таможенного контроля, как таможенный осмотр товаров с применением МИДК, может быть представлена как последовательность следующих этапов:

- 1) выбор места размещения МИДК в целях наиболее эффективного его использования;
- 2) выбор объектов контроля и назначение таможенного осмотра с применением МИДК;
- 3) проведение таможенного осмотра с применением МИДК;
- 4) обработка и оценка полученных результатов.

Практика использования МИДК в регионе деятельности ДВТУ показала наличие целого ряда проблем и нерешенных вопросов на каждом из обозначенных этапов.

Выбор места размещения МИДК в целях наиболее эффективного его использования

Протяженность общей российско-китайской государственной границы составляет 4409,5 км, она проходит по территории Республики Алтай, Забайкальского края, Амурской и Еврейской автономной областей, Хабаровского и Приморского краев.

На территории Дальневосточного федерального округа (ДФО), по состоянию на 01 февраля 2011 г., расположены 65 пунктов пропуска через государственную границу (15,4 % от общего количества на территории Российской Федерации), из них 53 действующих (табл. 2).

Таблица 2

Пункты пропуска через государственную границу на территории ДФО

Виды международного сообщения	Установлено	Функционирует
Воздушное	10	9
Морское	35	29
Смешанное	10	7
Автомобильное	6	5
Железнодорожное	3	2
Речное	1	1
Всего:	65	53

На российско-китайском участке государственной границы в Дальневосточном федеральном округе установлено 17 пунктов пропуска, из них: 6 автомобильных (функционирует 5), 8 смешанных (функционирует 7), 2 железнодорожных (функционирует 1) и 1 речной. МИДК эксплуатируется в регионе деятельности трех смешанных пунктов пропуска, в одном автомобильном пункте пропуска и два МИДК расположены в морских портах. Таким образом, контролем с использованием современных технологий охвачено только 23,5 % от общего количества пунктов пропуска на российско-китайском участке границы и 11,3 % от общего количества пунктов пропуска в ДФО, что является крайне низким показателем.

Выход из создавшейся ситуации руководство ДВТУ видит в использовании всех возможностей МИДК: комплекс полностью размещается на шасси автомобиля, его развертывание в рабочее положение занимает несколько десятков минут, а для работы необходима лишь ровная площадка с двумя асфальтированными полосами. Таким образом, преимущественным отличием от остальных ИДК является его мобильность — возможность относительно быстрого перемещения из одной зоны таможенного контроля в другую. Необходимо в полном объеме учитывать это преимущество при планировании процесса эксплуатации МИДК, особое внимание уделяя организации и обеспечению режима зоны радиационной безопасности (санитарной зоны).

Практика показала, что в таможенных органах, находящихся в регионе деятельности ДВТУ, передислокация МИДК осуществляется довольно редко, в основном из-за дефицита бюджетных средств. К примеру, передислокация МИДК из пункта пропуска Покровка Хабаровской таможни в пункт пропуска Пограничный Уссурийской таможни на 1 месяц стоила около 400 тыс. р.

На сегодняшний день точных критериев выбора новых мест передислокации МИДК не существует. Порядок процесса передислокации МИДК из одного пункта пропуска в другой выглядит следующим образом.

Должностное лицо службы организации таможенного контроля ДВТУ, ответственное за организацию передислокации МИДК, в целях повышения

эффективности его использования, проводит анализ результатов эксплуатации МИДК в разрезе таможен. В ходе анализа могут быть выявлены факторы неэффективного использования комплекса, связанные со спецификой его размещения, такие как:

- низкий товаропоток в пункте пропуска, соответственно — отсутствие интенсивности контроля с применением МИДК и вынужденный его простой;
- постоянные низкие температуры, негативно влияющие на качество использования МИДК;
- сезонный характер применения МИДК.

В случае выявления указанных выше факторов для руководства ДВТУ подготавливаются предложения о необходимости передислокации комплекса в другой пункт пропуска.

Далее происходит выбор оптимального места дислокации МИДК, для чего проводится аналитическая работа, в которой учитываются: объемы товарооборота через пункты пропуска, интенсивность перемещения товаров «риска» и «прикрытия», перетоки товаров и участников внешнеэкономической деятельности из одного пункта пропуска в другой, а также количество возбужденных дел об административных правонарушениях и уголовных дел в отношении конкретных номенклатур товаров. На основании анализа выбирается пункт пропуска, в который необходимо переместить МИДК в целях усиления таможенного контроля в отношении перемещаемых товаров и транспортных средств (рис. 1). Также необходимо учитывать регион расположения планируемого пункта пропуска, так как передислокация МИДК, например в островные части, может привести к губительным последствиям, не говоря уже о ее стоимости.

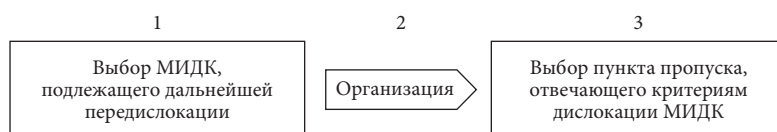


Рис. 1. Процесс организации передислокации МИДК

Кроме этого, в ДВТУ осуществляется обратный порядок организации процесса передислокации МИДК, когда по результатам анализа статистических данных определяется пункт пропуска, «нуждающийся» в наличии функционирующего МИДК (рис. 2). Для проведения детального анализа и наиболее объективного вывода в обязательном порядке необходимо учитывать следующие показатели:

- количество проследовавших через пункт пропуска товаров, подлежащих таможенному осмотру с использованием ИДК;
- количество выявленных попыток незаконного перемещения через таможенную границу РФ подконтрольных веществ;

- таможенная стоимость товаров, перемещенных через пункт пропуска;
- количество перемещенных грузовых транспортных средств за анализируемый период (включая порожние транспортные средства);
- количество пассажирских транспортных средств, проследовавших через пункт пропуска;
- количество перемещаемой рискованной номенклатуры товаров;
- загрузка транспортных средств;
- частота перемещения товаров и транспортных средств участниками внешнеэкономической деятельности;
- количество и номенклатура товаров, подвергающихся фактическому таможенному контролю, и др.

Следующим этапом является выбор МИДК, который будет передислоцирован в уже выбранный пункт пропуска — на основе анализа результатов функционирования всех комплексов выбирается тот, который работает не с полной загрузкой.

Последним, третьим этапом является организация процесса доставки МИДК. При этом не обязательно, чтобы весь путь от пункта до пункта МИДК прошел своим ходом: ввиду недостаточно хорошего покрытия автодорог часть пути может быть пройдена с использованием других транспортных средств (например, железнодорожным или водным транспортом).

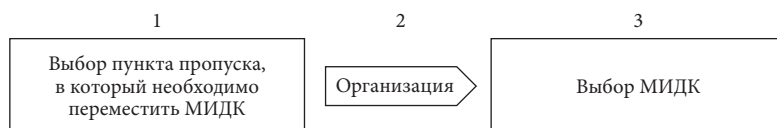


Рис. 2. Обратный процесс организации передислокации МИДК

Выбор определенной схемы организации передислокации МИДК из одного пункта пропуска в другой зависит от основных целей передислокации. При выборе первой схемы объектом является ИДК и преследуются следующие цели:

- 1) уменьшение количества простоев МИДК;
- 2) повышение эффективности использования МИДК;
- 3) организация максимальной загрузки МИДК;
- 4) обеспечение функционирования МИДК с учетом его технологических особенностей.

При использовании второй схемы преследуются иные цели:

- 1) усиление таможенного контроля с целью выявления контрабанды наркотических и взрывчатых веществ, оружия и иных предметов, перемещаемых с нарушением таможенного законодательства;
- 2) увеличение пропускной способности крупногабаритных грузов и транспортных средств через пункты пропуска;
- 3) минимизация предпосылок к совершению таможенных правонарушений и, в перспективе, снижение объема экономических преступлений;

- 4) использование элемента неожиданности для потенциальных нарушителей при развертывании МИДК в другом пункте пропуска.

Таким образом, для реализации полного комплекса контрольных мероприятий при передислокации МИДК в различные пункты пропуска необходим системный подход, выраженный в проведении анализа в отношении номенклатуры товаров и участников внешнеэкономической деятельности за фиксированный период: до передислокации МИДК, во время работы комплекса в пункте пропуска и после убытия его. В случае прекращения осуществления внешнеэкономической деятельности, изменения товаропотока и т. д. необходимо применять весь комплекс мероприятий в рамках системы управления рисками (разработка ориентировок, срочных профилей рисков, зональных и региональных профилей рисков).

Выбор объектов контроля и назначение таможенного осмотра с применением МИДК

Выделение и учет данного этапа в качестве самостоятельного определяется, с одной стороны, необходимостью реализации принципа выборочности таможенного контроля, с другой стороны — невозможностью или нецелесообразностью охвата (по причинам различного характера) всех потенциальных объектов контроля. Невозможность охвата всех и даже большей части потенциальных объектов контроля особенно характерна для морских пунктов пропуска. Кроме этого, видится целесообразным подробнее рассмотреть субъекты, которые осуществляют этот выбор.

Решение о применении таможенного осмотра с использованием ИДК без указания в профиле риска (срочном профиле риска) принимает должностное лицо таможенного органа, ответственное за принятие решения о проведении таможенного осмотра с использованием ИДК¹. В то же время делегирование полномочий по принятию решений на ответственных должностных лиц таможенного органа не снимает ответственности с начальника таможенного поста. Начальник таможенного поста либо лицо, его замещающее, осуществляет ежедневный контроль за обоснованностью принятых решений о применении таможенного осмотра с использованием ИДК и несет персональную ответственность за эффективность принимаемых решений.

Законодательством определены два случая для проведения таможенного осмотра с использованием ИДК²:

- 1) в случае выявления риска (рисков), содержащегося(ихся) в профиле риска, устанавливающим необходимость проведения таможенного осмотра с использованием ИДК;

¹ Пункт 15 Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно-досмотровых комплексов, утвержденной приказом ФТС России от 09.12.2010 № 2354.

² Пункт 12 Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно-досмотровых комплексов, утвержденной приказом ФТС России от 09.12.2010 № 2354.

- 2) по решению уполномоченного должностного лица таможенного органа³.

В настоящее время количество действующих профилей рисков, предусматривающих проведение таможенного осмотра товаров с применением МИДК, крайне незначительно. Поэтому основным субъектом, осуществляющим выбор объектов контроля, является уполномоченное должностное лицо таможенного поста. Практика проведения таможенного осмотра товаров с применением МИДК показала, что уровень инициативы таможенных постов по применению данной меры по минимизации рисков по собственному решению невысок. Это имеет вполне логичное объяснение: в ходе таможенного оформления достаточно сложно оперативно провести анализ различных факторов риска (в частности, привлечение ранее участника ВЭД к административной ответственности, проведение ранее фактического таможенного контроля и его результаты и т. д.), кроме того сложно учитывать загруженность МИДК и его техническую возможность осуществить таможенный осмотр направленного количества объектов контроля.

Основание проведения таможенного осмотра с использованием ИДК в случае выявления рисков, содержащихся в профиле риска, позволяет сделать вывод о том, что в некоторой степени инициаторами могут выступать функциональные отделы таможен, в частности отделы или отделения применения системы управления рисками (СУР) в таможнях, которые могут реализовывать эту функцию через разработку проектов профилей рисков, ориентировок и т. д. Однако использование данных инструментов имеет весьма ограниченный и негибкий характер, что заключается в следующем:

- процесс разработки проекта профиля риска занимает значительное время и не всегда вышестоящим таможенным органом признается целесообразность утверждения профиля риска, что не способствует оперативности реагирования на выявленные факторы риска, не говоря о сезонности некоторой номенклатуры товаров;
- зачастую в результате проведения анализа установлена целесообразность проведения таможенного осмотра с применением МИДК в отношении товаров конкретных участников ВЭД. Подобный профиль риска, содержащий в качестве индикаторов риска ИНН участников ВЭД, может быть рассмотрен только ФТС России.

Для преодоления данных проблем на уровне ДВТУ налажен процесс согласования с функциональными подразделениями ДВТУ на этапе подготовки проекта профиля риска для направления на рассмотрение в ФТС России. Периодически направляются обзоры рискованных ситуаций, выявленных во всем

³ Пункт 38 Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при подготовке и рассмотрении проектов профилей рисков, применении профилей рисков при таможенном контроле, их актуализации и отмене, утвержденной приказом ФТС России от 11 января 2008 г. (в редакции приказов ФТС России от 18 июня 2008 г. № 749, от 17 июля 2008 г. № 876, от 6 октября 2009 г. № 1825).

регионе. Проводится работа по разработке профилей рисков, предусматривающих распространение мер по минимизации рисков на регион.

Целесообразность проведения подобной работы подтверждает динамика доли товаров и транспортных средств, осмотренных с использованием МИДК (табл. 3).

Таблица 3

Данные о работе МИДК в ДФО (2009–2010 гг.)

№ п/п	Параметры	2009	2010	Δ
1	Проследовало через пункты пропуска объектов контроля, шт.	123 696	201 494	63 %
2	Осмотрено с применением МИДК объектов контроля, шт.	30 574	44 554	46 %
3	Охват с применением МИДК, %	24,7	22,11	–7,80 %
4	Направлено на таможенный досмотр объектов контроля, шт.	270	463	71 %
5	По результатам досмотра возбуждено дел об АП, шт.	176	132	–25 %
6	Эффективность применения МИДК, %	0,58	0,30	–

В целях дальнейшей активизации работы таможенных органов по направлению объектов контроля на МИДК отделом координации и применения системы управления рисками ДВТУ (ОКиПСУР ДВТУ) совместно с Владивостокским филиалом Российской таможенной академии разработан и направлен в ФТС России перечень типовых критериев, предназначенных для использования при направлении товаров и транспортных средств для осмотра с применением МИДК.

Кроме этого, налаживается обмен с другими региональными таможенными управлениями обзорами о практике применения ИДК в подведомственных таможенных органах.

Проведение таможенного осмотра с применением МИДК

Проблемные вопросы на данном этапе носят в основном организационный и технический характер и заключаются в следующем:

- для развертывания МИДК в зоне таможенного контроля (ЗТК) должна быть выделена отдельная, специально приспособленная площадка. В одном морском порте (фактически пункте пропуска) может быть несколько зон таможенного контроля, причем владельцами территорий, на которых они расположены, могут быть разные организации. Специальная площадка для функционирования МИДК выделяется, как правило, в самой крупной ЗТК. Однако контейнеры и другие потенциальные объекты контроля (в частности, транспортные средства с полуприцепами) размещаются и в других ЗТК. В этом

- случае проведение их таможенного осмотра с применением МИДК весьма затруднительно;
- периодически МИДК требует проведения технического обслуживания и ремонтных работ;
- существуют ограничения использования МИДК в зависимости от погодных условий;
- периодически возникают неисправности, для устранения которых требуется значительное время.

Обработка и оценка результатов таможенного осмотра с применением МИДК

Важным направлением в процессе повышения результативности использования ИДК является организация аналитического процесса, не только при выборе объектов для направления на осмотр с применением МИДК, но и при оценке действий должностных лиц экипажа МИДК, принимающих решения по результатам анализа полученных сканированных изображений.

Существующая система анализа изображений, полученных при помощи ИДК, не является достаточно эффективной из-за ряда нерешенных проблем.

Должностное лицо таможенного органа, в обязанности которого входит проведение таможенного осмотра товаров и транспортных средств с использованием ИДК, анализирует рентгеновские изображения товаров и транспортных средств, полученные в результате применения ИДК, а также сведения, содержащиеся в транспортных, коммерческих и таможенных документах, на предмет выявления признаков нарушения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства Российской Федерации о таможенном деле (далее — Законодательство). Уполномоченные на проведение анализа рентгеновских изображений должностные лица таможенных органов должны быть обучены процессам обработки информации и обладать навыками распознавания рентгеновских изображений. Только благодаря качественной подготовке таких специалистов и постоянному совершенствованию их мастерства можно решать поставленные перед таможенной службой задачи. В настоящее время организованы курсы первоначальной подготовки специалистов ИДК во Владивостокском филиале Российской таможенной академии, а также подготовка студентов в процессе получения высшего профессионального образования.

По результатам анализа рентгеновских изображений товаров и транспортных средств, сведений из товаросопроводительных документов принимается решение о наличии либо отсутствии признаков нарушения путем представления на товаросопроводительных документах следующих отметок:

- 1) «Осмотрено с использованием ИДК. Объект без подозрения»;
- 2) «Осмотрено с использованием ИДК. Объект под подозрением».

Далее решение, принятое по результатам таможенного осмотра с использованием ИДК, фиксируется и сохраняется в электронном виде на сер-

вере ИДК в индивидуальной папке, формируемой в автоматическом режиме для каждого рентгеновского сканирования товаров и транспортных средств. После чего информация копируется на внешний носитель и передается в вышестоящий таможенный орган (таможня, ДВТУ) для проведения контроля (постконтроль информации).

Процесс анализа изображений, полученных при использовании ИДК, представляет собой некую вертикаль (рис. 3).

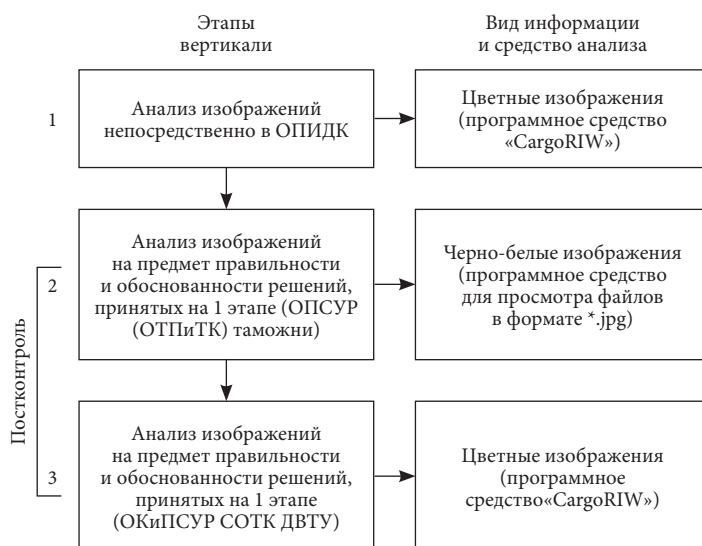


Рис. 3. Вертикаль анализа изображений, полученных с использованием ИДК

Примечателен тот факт, что программное средство «CargoRIW», необходимое для полноценного анализа сканированных изображений, установлено только в МИДК и на рабочей станции в ОКиПСУР ДВТУ.

Для повышения результативности применения ИДК необходимо построить такую структуру контроля и использования результатов ИДК, при которой любое структурное подразделение таможен ДВТУ, принимающее участие в процессе таможенного оформления и контроля, имело бы возможность ознакомиться и оперативно применить в своей деятельности результаты сканирования товаров и транспортных средств с помощью ИДК. Причем для более эффективного применения ИДК необходимо создать накопительную базу и организовать доступ к ней на уровне не только структурных подразделений таможни, но и других таможен ДВТУ. Например, отдел применения системы управления рисками (далее — ОПСУР) Уссурийской таможни имел бы возможность просмотреть результаты сканирования МИДК Благовещенской таможни. Данная мера позволит повысить уровень опыта по анализу изображений, полученных с помощью ИДК.

Для реализации данной идеи необходимо уполномоченному должностному лицу ОПСУР таможни, которому предоставлен доступ к Порталу накопления снимков управления (Портал) с правами «запись», помещать снимки, полученные с помощью ИДК (только в формате *.jpg), с результатами их анализа и электронный отчет по электронным каналам связи на Портал в соответствующие подкаталоги каталога «ИДК» (рис. 4). Для достижения оперативности передача должна осуществляться каждый рабочий день не позднее 11 ч 00 мин.

ИДК:

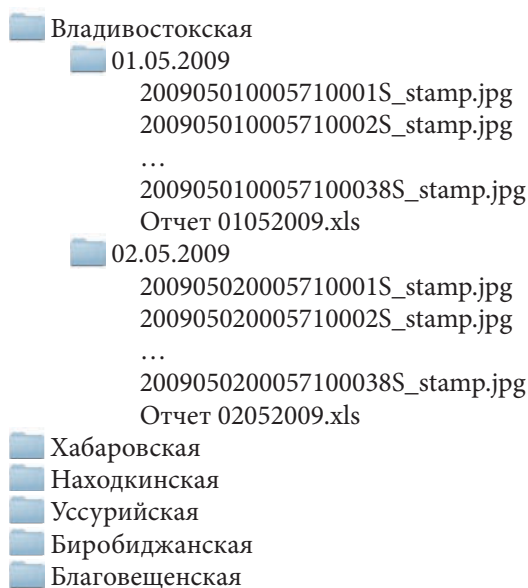


Рис. 4. Структурирование информации на Портале

Затем должностные лица, ответственные за анализ, а также иные заинтересованные должностные лица (например, сотрудники ДВОТ или ОКТТ таможен назначения) проводят исследование и анализ снимков рентгеновского сканирования, а должностные лица ОКПСУР также анализируют сведения регистрационной формы программного средства «CargoRIW», сканированных изображений документов и сведений о товарах и транспортных средствах на предмет правильности и обоснованности решений, принятых по результатам таможенного осмотра товаров и транспортных средств с использованием ИДК.

По результатам анализа должностные лица, в случае выявления нарушений таможенного законодательства либо рисков, признаков необоснованно принятых должностными лицами таможенного органа решений, по согласованию с начальником структурного подразделения принимают меры по недопущению (предотвращению, устранению) нарушений, в том числе путем информирования заинтересованных таможенных органов, а также разработ-

ки проектов срочных, зональных, региональных профилей рисков и ориентировок.

Информация на Портале должна использоваться в целях дополнительного контроля достоверности заявленных сведений о товарах и транспортных средствах при осуществлении должностными лицами таможенных органов таможенного оформления и таможенного контроля, в том числе при декларировании товаров в таможенных органах, отличных от таможенных органов, в которых производился таможенный осмотр с использованием ИДК.

Немаловажное значение в целях повышения эффективности должен иметь обмен опыта не только между таможнями региона, но и таможнями всей России, а также международный обмен опытом. Ведь в России ИДК широко стали применять с 2005 г., а в мире он стал применяться гораздо раньше.

Следовательно, необходимо повышение сотрудничества в этом направлении, проведение семинаров, в том числе международных.

Ярким примером служит семинар, проведенный ДВТУ в марте 2010 г. между представителями ДВТУ и Харбинской таможни, на котором китайские коллеги рассказали о систематизации процесса проверки товаров и транспортных средств с использованием МИДК. Данная система должна представлять собой «пять методов проверки».

1. *Метод последовательной проверки корпуса автомобиля.* Этот метод подразумевает полную последовательную системную проверку узлов корпуса автомобиля в соответствии с его изображением. Он применяется для изучения каждого сканированного изображения товара и нацелен в основном на поиск товаров, спрятанных в корпусе автомобиля.

При проведении последовательной проверки изображения корпуса автомобиля необходимо твердо придерживаться принципа — «соблюдать последовательность, искать отклонения, не оставлять мертвых зон». От кабины к хвостовой части, от боковых элементов до внутренних следует внимательно, одно за одним, до самой последней детали, рассматривать все места, в которых можно оборудовать тайник.

При возникновении проблем с идентификацией какого-либо конструктивного узла на изображении автомобиля должностные лица экипажей МИДК должны досконально разобраться с устройством проверяемого автомобиля, чтобы ясно представлять себе, что и где следует искать. Каждое наземное транспортное средство, независимо от модели, имеет базовую конструкцию: например, основными узлами любого грузовика являются кабина, двигатель, шасси, лонжерон, аккумулятор, топливный бак, колеса, кузов и пр. Поэтому, изучая устройство транспортного средства, прежде всего нужно ознакомиться с тем, как эти основные узлы выглядят на изображениях, — тогда без труда можно будет определить, есть ли на снимке что-нибудь необычное. В большинстве случаев для сокрытия товаров используются кабина водителя, шасси и колеса, топливные баки.

2. *Метод анализа плотности.* Этот метод распознавания товаров основан на том факте, что товары неодинаковой плотности отображаются на снимке различными оттенками по шкале серого. Известно, что плотность является одной из физических характеристик вещества, и для различных веществ она, как правило, неодинакова. Величина показателя плотности вещества прямо пропорциональна его оттенку серого на изображении: чем больше плотность вещества, тем больше количество поглощаемого им рентгеновского излучения и, следовательно, оттенок серого темнее; и наоборот: чем меньше плотность вещества, тем меньшее количество рентгеновского излучения оно поглощает и, следовательно, снимок даст более светлый оттенок серого. Исходя из этой особенности, при анализе изображений необходимо тщательно сопоставлять оттенки серого, проводить сравнительный анализ плотности каждого из заявленных в декларации товаров с цветом соответствующего участка изображения, пронумеровывая проверенные участки. При обнаружении значительного расхождения между плотностью товара следует присваивать товару статус «под подозрением» и проводить фактический контроль в форме таможенного досмотра.

Для целей использования данного метода необходимо создать опытным путем базу с показателями плотности наиболее распространенных веществ и в дальнейшем проводить учебу специалистов по анализу сканированных изображений.

3. *Метод подтверждения координат.* Это метод локального анализа для определения более точных координат на обнаруженном подозрительном участке. Анализ конкретного участка нацелен именно на поиск тайника, он обеспечивает высокую точность обнаружения и является наиболее показательным «бесконтактным» методом досмотра. Основываясь на данных, заявленных в декларации, специалист по анализу изображений определяет подозрительный участок на изображении, увеличивает его, проводит более детальный анализ и, удостоверившись в том, что вероятность нарушения достаточно велика, присваивает статус товару «под подозрением». Сообщая о своем подозрении, специалист точно указывает, в каком месте транспортного средства расположен подозрительный товар.

4. *Метод сравнительного анализа изображений.* Заключается в использовании накопленного опыта, в определении подозрительных мест путем сравнения полученного изображения с изображениями, сделанными ранее. Для этого требуется доработка программного средства «CargoRIW» на предмет создания архива типовых изображений, с подробной классификацией, для получения любого снимка из архива в любое время. Явное несовпадение двух сравниваемых изображений дает все основания для подозрений и, соответственно, проведения более тщательного досмотра товара.

5. *Метод оценки по различиям в форме.* Заключается в вынесении суждения на основании отображаемой на снимке формы самого товара.

При использовании метода оценки по различиям в форме применяется принцип «сфокусироваться на главном, найти отличия». Изображение, полученное с использованием МИДК, относится к категории перспективных изображений и, в отличие от обычной фотографии, является абстрактным, не отражая фактический облик предмета. Однако любой товар или его упаковка имеют определенную форму или конструктивные особенности, которые очень четко видны на изображении. Оценка и классификация товара на основании характерных особенностей его формы является достаточно конкретной и надежной. Например, ботинки и кроссовки на изображении очень похожи и имеют ярко выраженные признаки, позволяющие классифицировать их как обувь. Однако у ботинок на изображении видны каблуки, а у кроссовок нет, что позволяет «сфокусироваться на главном», то есть на каблуках.

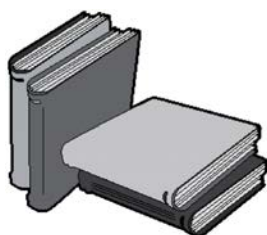
Все вышеописанное — это всего лишь несколько простых методов, разрабатываемых в процессе практической деятельности. За исключением метода последовательной проверки корпуса автомобиля, который используется для проверки всей партии товара, выбор подходящего метода из остальных четырех производится в зависимости от степени сложности анализа изображения каждого конкретного товара. Каждый из этих методов играет важную роль в повышении эффективности использования МИДК, в увеличении процента выявления нарушений. Следует учитывать, что по мере расширения ассортиментного перечня товаров, особенно импортных товаров, в одну машину все чаще загружается множество различных наименований товаров, относящихся, например, к товарам повседневного спроса или одежде, которые складываются вперемешку и не имеют ярко выраженных особенностей. Это, несомненно, усложняет проверку и ставит новые преграды для анализа изображений. Поэтому необходимо продолжать поиск методов, отвечающих новым условиям, стремиться к расширению возможностей и совершенствованию средств анализа изображений, полученных при использовании МИДК.

В процессе возрастания значимости МИДК при проведении таможенного осмотра само оборудование должно непрерывно совершенствоваться, будут появляться новые технологии анализа изображений, и все это позволит существенно сократить время для проведения таможенных формальностей и финансовые затраты участников внешнеэкономической деятельности.

Система работы ИДК сложна и требует пристального контроля на каждом этапе. В случае возникновения неразрешенной проблемы хоть на одном из этапов, полноценное функционирование МИДК невозможно.

Мировой опыт использования ИДК показывает положительную тенденцию в плане ускорения процессов контроля за перемещением товаров и транспортных средств и повышения их эффективности, снижения затрат участниками внешнеэкономической деятельности. Использование научного по-

тенциала, а именно разработка методики расчета необходимого количества ИДК для осуществления результативного таможенного контроля товаров и транспортных средств, а также методики планирования передислокации МИДК и методики применения системы управления рисками позволят при осуществлении таможенного контроля товаров с использованием ИДК минимизировать затраты государства на создание наиболее эффективной системы контроля.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Наноструктурные материалы / под ред. Р. Ханнинка, А. Хилл. — М. : Техносфера, 2009. — 488 с.

В книге обобщаются ключевые наработки в области нанотехнологий и рассматривается их влияние на обработку металлов, полимеров, композитных и керамических материалов. Обсуждаются практические вопросы, связанные с промышленным производством и использованием наноматериалов, методы наноинженерии в создании сплавов на основе стали, алюминия и титана, рассматриваются нанотехнологии, позволяющие использовать гидриды металлов для хранения водорода как источника энергии, а также методики синтеза нанополимеров для аккумуляторных батарей.

Эта книга — идеальное введение в нанотехнологии, она представляет широкий обзор их применения при создании новых промышленных материалов.

Книга будет полезна для инженерных и научных работников, которые в своей практической деятельности связаны с проблемами создания и применения наноматериалов и нанотехнологий. Благодаря этой книге отечественные специалисты смогут найти решения многих междисциплинарных проблем в области применения наноматериалов и нанотехнологий.

Ю.Е. ГУПАНОВА

Проблемные аспекты повышения качества таможенных услуг в условиях неопределенности и риска

Современный этап развития таможенной службы характеризуется смещением акцента в сторону учета интересов и потребностей участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) с целью сокращения различного рода издержек, связанных с таможенным администрированием, что знаменует постепенный переход к маркетинговой модели государственного управления. Концептуальные основы обозначенного подхода были заложены еще в 2002 г. в Послании Президента РФ Федеральному собранию и далее последовательно прослеживаются в Концепциях развития таможенных органов РФ (например, на 2006–2010 и последующие годы). В докладе Федеральной таможенной службы о результатах и основных направлениях ее деятельности на 2010–2012 гг. одной из стратегических целей обозначено «повышение качества предоставления услуг таможенными органами, сокращение издержек участников ВЭД и государства, связанных с таможенным оформлением и таможенным контролем» [1]. При этом отмечается, что данное стратегическое направление соответствует целям социально-экономического развития РФ, в частности: повышению обеспеченности населения услугами, обеспечению личной безопасности и реализации прав и свобод граждан и развитию научно-технического потенциала. Задача ставится в масштабах страны и предполагает оказание государственных услуг со стороны таможенных органов в рамках исполнения возложенных на них государственных функций на уровне, от которого напрямую зависит создание благоприятных условий для осуществления ВЭД и реализации прав и свобод граждан в экономической сфере.

В данном контексте нельзя не вспомнить нормы Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотской кон-

венции, 1973 г., в редакции Протокола от 26.06.1999 г.) и Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли (2005 г.), принятых Всемирной таможенной организацией (ВТО), которые легли в основу обозначенного подхода и в настоящее время учтены при создании системы нормативных документов в рамках таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и РФ, прежде всего, Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС). Закрепление данных норм в перечисленных основополагающих документах указывает на чрезвычайную важность проблемы повышения качества таможенных услуг и назревшую необходимость реформирования данной сферы. В этой связи важно отметить, что закрепление намерений на уровне концепций и отсутствие реальной системы мер по повышению качества таможенных услуг и показателей их оценки порождает целый ряд проблем в данном вопросе.

Базовой проблемой в данном случае является отсутствие единства таможенной терминологии и нормативного закрепления понятия «таможенной услуги» в действующих законодательных актах. Сравнительный анализ норм Таможенного кодекса РФ (ТК РФ) и ТК ТС показал, что, несмотря на явную ориентацию норм ТК ТС на международные источники права, в нем по-прежнему не фигурирует такое понятие, как «таможенная услуга». Не закреплен данный термин в нормативных актах РФ, хотя на уровне концепций и докладов ФТС данная терминология в последние годы активно применяется. Более того, ФТС определен и утвержден перечень государственных услуг, оказываемых в соответствии с разработанными Административными регламентами ФТС, в которых, по логике законодателя, закреплены основные требования к качеству данных государственных услуг. Проблемой данного перечня является то, что он ограничен услугами по информированию и консультированию, ведению реестров (таможенных представителей (брокеров), перевозчиков, владельцев таможенных складов и складов временного хранения, выданных квалификационных аттестатов; объектов интеллектуальной собственности; банков и иных кредитных организаций, обладающих правом выдачи банковских гарантий уплаты таможенных платежей), принятию предварительных решений о классификации товаров и их стране происхождения, установлению специальных упрощенных процедур таможенного оформления для отдельных лиц и организации приема граждан. Вместе с тем целый ряд исследователей отмечают, что отнесение только данного ограниченного перечня видов деятельности к таможенным услугам не совсем правомерно, так как в рамках сложившейся в мире концепции «сервисной» таможни под услугами должны пониматься все виды деятельности, реализуемые специальными таможенными инструментами с целью повышения потребительской полезности сферы ВЭД для государства и участников ВЭД [2].

В этом контексте становится актуальным вопрос о разграничении понятий «функция» и «услуга». Функция — «нормативно установленный вид власт-

ной деятельности органа государства», услуга — «способ удовлетворения потребностей граждан и юридических лиц» [3].

Концепция «сервисной таможни» исходит из восприятия таможенного органа как «сервисной организации», «государственного поставщика», т. е. государственного учреждения, ориентированного на оказание качественных таможенных услуг как государству, так и участникам ВЭД, а также элемент международной организации, главной целью которого является результативное содействие внешнеторговой деятельности, приводящее к ускорению и упрощению совершения таможенных процедур [4]. Приведенное толкование указывает на двойственный характер таможенной услуги, но при этом содержит противоречие в определении потребителей данной услуги, так как государство не может рассматриваться в качестве потребителя таможенной услуги, это противоречит Положению «О Федеральной таможенной службе» [5], в соответствии с которым «ФТС России является уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим *функции* по разработке государственной политики и нормативному правовому регулированию, контролю и надзору в области таможенного дела, а также функции агента валютного контроля и специальные функции по борьбе с контрабандой, иными преступлениями и административными правонарушениями».

Исходя из вышеизложенного, представляется возможным рассматривать *таможенные услуги* как комплекс действий и мер в сфере таможенного дела, направленных на реализацию государственных функций и удовлетворение потребностей участников ВЭД. Переходя далее к понятию *качество таможенных услуг*, необходимо также акцентировать внимание на том, что оно должно рассматриваться в первую очередь в рамках выполнения государственных функций и предполагает под собой *степень реализации данных функций при осуществлении внешнеторговой деятельности*. При этом основным критерием оценки уровня качества должна выступать степень удовлетворения требований потребителей — участников ВЭД и выполнения функций таможенных органов в рамках реализации государственной политики. Схематично элементы, составляющие качество таможенной услуги, представлены на рис. 1.

В данном случае понятие таможенной услуги сохраняет свой двойственный характер, но в таком виде не противоречит действующим нормам права. Представляется целесообразным нормативное закрепление данного понятийного аппарата, что позволит создать основу для дальнейшего развития данной концепции и создания действенной системы повышения качества таможенных услуг.

Второй круг проблем в данном вопросе связан с тем фактом, что оказание таможенных услуг осуществляется в условиях неопределенности внешней и внутренней среды организации и рисков, присущих процессу перемещения товаров через таможенную границу, которые недостаточно учтены и формализованы в существующих подходах к управлению качеством.

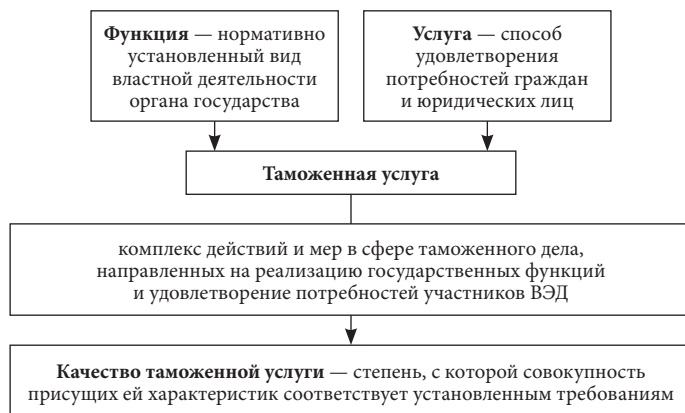


Рис. 1. Элементы, составляющие качество таможенной услуги

Под *неопределенностью* понимается недостаточность сведений об условиях, в которых будет протекать экономическая деятельность, низкая степень предсказуемости, предвидения этих условий. Неопределенность сопряжена с риском принятия решений, осуществления действий на всех уровнях экономической системы. А *риск* связан с опасностью возникновения непредвиденных потерь в связи со случайным изменением условий экономической деятельности, неблагоприятными обстоятельствами. При этом экономический риск отражает возможность несоответствия достигнутого результата функционирования системы ожидаемому. Применительно к таможенной деятельности риск рассматривается как вероятность несоблюдения таможенного законодательства [6]. При этом отмечается, что *управление рисками* — это основной базисный принцип современных методов таможенного контроля. Этот метод позволяет оптимально использовать ресурсы таможенных органов, не уменьшая эффективности таможенного контроля, и освобождает большинство участников внешнеэкономической деятельности от излишнего бюрократического контроля [7].

Таким образом, риск и неопределенность тесно взаимосвязаны между собой. Источниками возникновения риска являются различного рода неопределенности — опасности и угрозы, так называемые *факторы риска (неопределенности)*. Число данных факторов велико, поэтому для повышения эффективности управления ими необходимо их классифицировать. В литературе выделяют различные подходы к классификации этих факторов в зависимости от тех или иных классификационных признаков. Рассмотрим наиболее распространенные подходы, применимые к таможенной сфере, среди которых выделяют следующие.

1. Классификация по критерию *объективно-субъективного характера* факторов риска и неопределенности. К объективным относят факторы, которые возникают помимо воли и независимо от действий работников таможенных органов (изменение товаропотока, таможенного законодательства и др.).

Субъективные факторы порождаются неумышленными (или умышленными) действиями лиц, оказывающих таможенные услуги (коррупция и др.).

2. Классификация по критерию *возможности прогнозирования* факторов риска и неопределенности. По этому признаку факторы можно разделить на предсказуемые и непредсказуемые. Предсказуемые можно предсказать с ошибкой в допустимых пределах, исходя из опыта или с использованием методов научного прогнозирования. Непредсказуемые факторы возникают неожиданно, и на них часто бывает трудно найти адекватный ответ. Здесь можно провести аналогию с Концепцией системы управления рисками в таможенной службе РФ, в соответствии с которой риски разделены на 2 типа: выявленные и потенциальные. Причем выявленным рискам соответствуют известные факторы, когда нарушение законодательства уже произошло, а потенциальные риски — риски, которые не проявили себя, но условия для их возникновения существуют. Очевидно, что потенциальные риски представляют большую опасность для таможенных органов.

3. Классификация по критерию *видимости факторов риска* (неопределенности). По этому признаку факторы разделяются на явные (видимые) и скрытые (латентные). Явные — реально существующие, очевидные факторы (изменение объемов и направлений товаропотока, нестабильность таможенного законодательства и др.). Скрытые — существуют в замаскированном виде, их трудно оценить (неполнота информации относительно замысла и намерений участников ВЭД и др.).

4. Классификация по критерию *принадлежности факторов риска* (неопределенности). По этому признаку принято их деление на внутренние и внешние. Внутренние факторы являются результатом деятельности персонала всех уровней структурной организации предприятия, качества управления и принятия решений, планирования, совершенства технологических процессов и т. д. Внешние факторы возникают за пределами организации, это так называемые факторы ее внешней среды.

Схематично классификация факторов риска и неопределенности представлена на рис. 2.

Предпринимая попытку обобщения факторов риска в сфере таможенной деятельности и разделяя их на внешние и внутренние, необходимо отметить, что к внешним стоит отнести следующие:

- нестабильность таможенного законодательства (в частности, изменения в рамках таможенного союза);
- непредсказуемость интенсивности товаропотока;
- неопределенность относительно замысла и намерений участника ВЭД;
- неполнота и непредсказуемость информации о деятельности таможенных органов на долгосрочную перспективу, и др.

Среди внутренних факторов неопределенности выделим следующие:

- неполнота информации о целях, интересах, поведении работников таможенных органов;

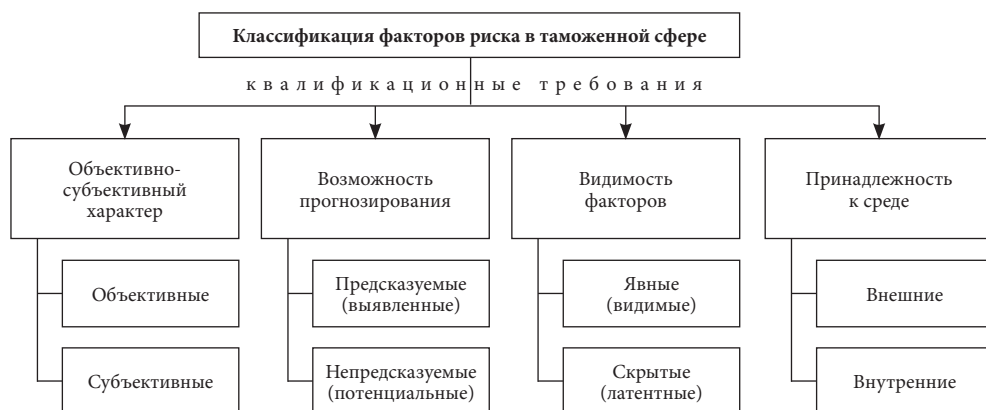


Рис. 2. Обобщение подходов к классификации факторов риска в таможенной сфере

— неполнота сведений о характеристиках, параметрах, показателях процесса оказания таможенных услуг.

Данные факторы риска (явления неопределенности) создают рисковые ситуации и являются источниками рисков. Действенным механизмом, обеспечивающим удовлетворение интересов государства и эффективную реализацию таможенных функций, можно считать управление риском. Сущность такого управления сводится к обеспечению минимума отклонения конечного результата от установленного (приемлемого) целевого значения показателей достижения целей. Графически данный процесс представлен на рис. 3.

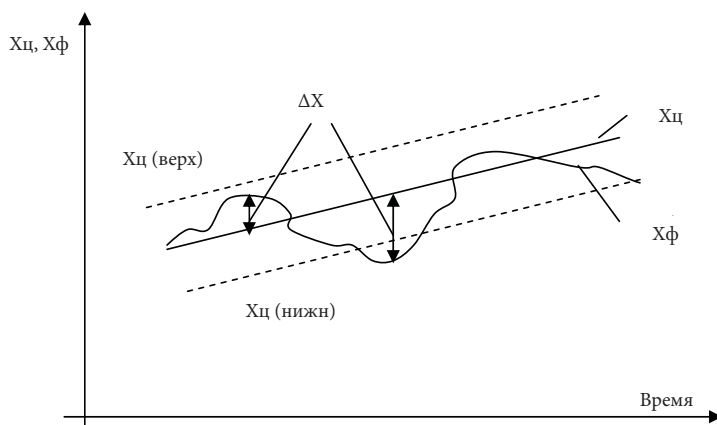


Рис. 3. Схема процесса управления качеством в условиях риска:

Хц — целевое значение показателя достижения целей управления;
 Хф — фактическое значение показателей достижения целей управления;
 Хц (верх), Хц (нижн) — верхняя и нижняя границы допустимого отклонения показателей достижения целей управления от целевого показателя;
 ΔХ — отклонение фактического значения показателя от целевого

Качество управления в данном случае рассматривается как величина отклонения ($\Delta X = |X_f - X_c|$). Очевидно, что чем меньше это отклонение, тем выше качество управления и услуги в целом. Важно заметить, что причиной возникновения таких отклонений, а, следовательно, рискованных ситуаций, является наличие факторов риска и неопределенности, рассмотренных выше, от которых нельзя избавиться, но их нужно учитывать для моделирования процесса управления качеством таможенных услуг.

В этой связи необходима разработка системы показателей качества таможенной услуги, которые можно рассматривать как конечные критерии ее реализации. С учетом данных показателей и формализации влияния факторов неопределенности и риска на степень реализации таможенной услуги возможно моделирование процесса управления качеством таможенных услуг, ориентированного на оптимизацию таможенных рисков.

Таким образом, анализ проблемных аспектов управления качеством таможенных услуг позволяет отметить следующие основные проблемы:

- 1) отсутствие единого нормативного закреплённого понятийного подхода к определению таможенной услуги и качества таможенной услуги, на основе которого возможно формирование общей методологии управления качеством;
- 2) наличие большого числа неопределенностей и рисков в таможенной сфере, которые недостаточно формализованы и учтены в существующих подходах к управлению качеством таможенных услуг;
- 3) отсутствие системы показателей качества таможенной услуги, позволяющих учесть факторы неопределенности и риска в таможенной сфере и отражающих эффективность деятельности в данном направлении.

Существование данных проблем снижает качество оказываемых таможенных услуг для участников ВЭД и не позволяет максимально эффективно реализовать государственные функции, возложенные на таможенные органы. Для решения обозначенных проблем необходима разработка соответствующего научно-методического аппарата, позволяющего устранить выявленные противоречия.

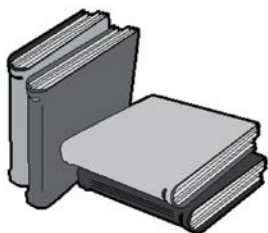
Список литературы

1. Доклад о результатах и основных направлениях деятельности ФТС на 2010–2012 годы. URL: <http://www.customs.ru>
2. Макрусов В.В., Сафронов А.В. Государственные таможенные услуги: монография. М.: Изд-во РТА, 2008.
3. Тихомиров Ю.А. Правовые аспекты административной реформы // Законодательство и экономика. 2004. № 4.
4. Ершов А.Д., Евдокимов А.И., Доля А.Н. Теория и методология формирования «сервисной таможни»: монография. СПб.: Изд-во СПб филиала РТА, 2005.

5. О Федеральной таможенной службе: постановление Правительства от 26.07.2006 № 459 (в ред. постановления Правительства от 20.02.2010 № 75) // СПС КонсультантПлюс.

6. Таможенный кодекс таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации: решение Межгосударственного совета ЕврАзЭС от 27.11.2009 № 17.

7. Об утверждении Концепции системы управления рисками в таможенной службе РФ: приказ ГТК России от 26.09.2003 № 1069.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Максимов Н.В.

Современные информационные технологии : учебное пособие / Н.В. Максимов, Т.Л. Партыка, И.И. Попов. — М. : ФОРУМ, 2010. — 512 с.

Рассматриваются классификация и структура автоматизированных информационных технологий (АИТ), связанные с ними понятия и определения, роль предметной области. Приводятся базовые АИТ пользователя — обработка текстов, таблиц, мультимедийных данных; смешанные АИТ — распознавание символов, преобразование речи в текст и обратно, машинный перевод. Рассматриваются технологии администратора и разработчика АИС и АИТ — доступ к данным в локальном и сетевом режимах, клиент-серверные архитектуры, стратегии информационного поиска. Приводится ряд примеров реализации информационных технологий конкретных предметных областей: системы электронной коммерции (торговля ценными бумагами), географические информационные системы, системы анализа данных и т. д.

Для студентов специальностей «Информационные системы/прикладная информатика (по областям применения)», «Техническое обслуживание средств вычислительной техники и компьютерных сетей», а также для широкого круга специалистов в области информатизации.

Е.Д. ЛЫСАК

К вопросу о таможенном оформлении судовых припасов

Рассматриваются вопросы унификации таможенного законодательства на примере понятия «припасы». Анализируется проблема таможенного декларирования судовых припасов.

Ключевые слова: таможенный кодекс, декларирование, припасы морских судов, международная практика.

В связи с принятием Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС) назрела острая необходимость в некоторых изменениях российского таможенного законодательства, а именно: приведение в соответствие нормативно-правовых актов, а также терминологии и понятий, которыми будут оперировать все три таможенных службы Таможенного союза.

Правовой статус ТК ТС — международно-правовой. Он вводится в действие соответствующим международным договором, а именно Решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 27.11.2009 №17 «О договоре о таможенном кодексе таможенного союза».

Одним из условий принятия данного договора является выполнение национальных процедур по приведению в соответствие внутригосударственного законодательства стран-участниц Таможенного союза. Следовательно, введение в действие ТК ТС означает, что на территории этих стран будут применяться единые таможенные правила, в том числе для оформления припасов морских судов и судов внутреннего водного плавания.

Неизбежным следствием унификации таможенного законодательства выступает необходимость приведения к единообразному толкованию понятия «припасы». В ст. 4 п. 1 пп. 23 ТК ТС предусмотрено, что «припасы — товары:

- необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания водных судов, воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки, за исключением запасных частей и оборудования;

- 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;
- предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажей водных судов, воздушных судов без цели потребления указанных припасов на борту этих судов».

Важно подчеркнуть, что понятие припасов ранее существовало в международном таможенном праве [2]. Однако в Таможенном кодексе Российской Федерации (ТК РФ) такого понятия не было, что порождало определенные проблемы, связанные с порядком декларирования тех товаров, которые были необходимы для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских и речных судов, совершающих рейсы за границу¹.

В ТК РФ существовала ст. 265 «Помещение товаров под таможенный режим», в которой перечислялись судовые припасы, необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских и речных судов (помещались под таможенный режим перемещения припасов).

В соответствии с указанной статьей приказом Федеральной таможенной службы России «Об утверждении Порядка совершения отдельных таможенных операций при использовании таможенного режима перемещения припасов» [7] был утвержден порядок декларирования судовых припасов: судовые припасы декларировались путем подачи грузовой таможенной декларации (ГТД), которая заполнялась по правилам заполнения ГТД при декларировании товаров, вывозимых с таможенной территории Российской Федерации, с учетом некоторых особенностей.

Кроме того, в ст. 74 ТК РФ говорилось, что декларирование припасов морских судов осуществляется путем подачи на них декларации о судовых припасах в соответствии с приказом Государственного таможенного комитета Российской Федерации «Об утверждении Положения о таможенном оформлении и таможенном контроле судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами» [6]. Удивительно, но оба приказа прошли регистрацию в Министерстве юстиции РФ и применялись на таможенной территории Российской Федерации до вступления ТК ТС в юридическую силу. Парадокс заключался еще и в том, что морские суда, которые осуществляли международные перевозки грузов и пассажиров, декларировали судовые припасы в установленном настоящим приказом порядке, а спортивные парусные суда, которые также совершали заграничные рейсы и имели на борту соответствующие припасы, таможенные декларации на судовые припасы не оформляли.

¹ Впервые понятие «припасы» появилось в п. 2 Положения о таможенном режиме перемещения припасов, утв. постановлением Правительства РФ от 09.07.2001 № 524 «Об установлении таможенного режима перемещения припасов».

Ситуация изменилась с принятием ТК ТС, в котором ст. 364 определено, что припасы подлежат таможенному декларированию без помещения товаров под таможенные процедуры. Перечень сведений, подлежащих указанию в таможенной декларации при таможенном декларировании судовых припасов морских судов, должен быть определен решением Комиссии Таможенного союза².

Статьей 366 ТК ТС установлено, что если международные договоры государств-членов Таможенного союза и решения Комиссии Таможенного союза, предусмотренные ТК ТС, не вступили в силу на момент вступления в силу ТК ТС, то до их вступления в силу применяется законодательство государств-членов Таможенного союза, регулирующие соответствующие правоотношения.

В соответствии с п. 2 ст. 1 ТК ТС в части, не урегулированной таможенным законодательством Таможенного союза, до установления соответствующих правоотношений на уровне таможенного законодательства Таможенного союза, таможенное регулирование осуществляется в соответствии с законодательством государств-членов Таможенного союза.

Логично было бы предположить, что в настоящий момент, при отсутствии перечня сведений, утвержденного решением Комиссии Таможенного союза, на территории Российской Федерации будет применяться тот же порядок, который был ранее утвержден приказом ФТС России от 29.12.2007 № 1665 [7].

В настоящее время, при прибытии морских судов на территорию Таможенного союза, в качестве таможенной декларации на припасы таможенные органы требуют декларацию о судовых припасах. Более того, если речь идет о декларировании топлива и горюче-смазочных материалов морских судов, совершающих рейсы за границу, то при вывозе припасов с таможенной территории Российской Федерации таможенные органы до сих пор требуют грузовые таможенные декларации (ГТД) [3]. Такая позиция таможенных органов не соответствует требованиям действующего таможенного законодательства.

Поскольку согласно п. 2 ст. 364 ТК ТС судовые припасы подлежат таможенному декларированию без помещения товаров под таможенные процедуры, при таможенном декларировании припасов в качестве таможенной декларации могут использоваться декларация на товары, транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) иные документы.

Следует сказать, что международной практикой в области морского судоходства выработаны определенные стандарты взаимоотношений с портовыми властями государства пребывания, в том числе и с таможенными органами [1]. Например, на судне имеется судовой документ, именуемый декларацией о судовых припасах, в котором подробно описаны все судовые припасы, находящиеся на борту судна в момент пересечения таможенной границы

² До настоящего времени перечень сведений решением Комиссии Таможенного союза не определен.

государства. При приходе судна в морской порт портовые власти требуют четыре экземпляра декларации о судовых припасах и три экземпляра декларации о судовых припасах при отходе судна из порта.

Нелогично было бы требовать от судовладельца при отходе судна отдельную декларацию о судовых припасах, уже указанных в декларации при приходе морского судна в порт, тем более — декларирование судовых припасов по ГТД.

Важно также отметить, что Россия присоединилась к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур [4], которая является универсальным международно-правовым актом, регулирующим широкий спектр таможенных вопросов, в том числе и таможенного оформления судовых припасов [4]. В данном международном акте регламентируется понятие припасов³ и порядок их таможенного оформления. В Киотской конвенции 1973 г. сказано, что при отбытии средств водного транспорта с таможенной территории не должна требоваться отдельная декларация на припасы, следовательно, подтверждается неправомерность действий таможенных органов, поскольку таможенный контроль в отношении судовых припасов должен сводиться к минимуму, необходимому для обеспечения соблюдения таможенного законодательства.

Например, некоторые таможенные органы при прибытии морских судов на таможенную территорию Российской Федерации в настоящий момент представляют в декларации о судовых припасах штамп «Выпуск разрешен». Однако этот документ не относится к таможенной декларации, бланк которой утвержден приказом ФТС РФ от 03.08.2006 № 724 [5]. В этой связи, принимая во внимание положения пп. 5 п. 1 ст. 4 ТК ТС о том, что выпуск товаров — это действие таможенных органов, разрешающее заинтересованным лицам использовать товары в соответствии с условиями заявленной таможенной процедуры (установленными для отдельных категорий товаров, не подлежащих помещению под таможенные процедуры), можно предположить, что тем самым таможенные органы находят для себя некую «лазейку» в существующем таможенном законодательстве.

Следовательно, при убытии с таможенной территории морских судов нелогичным является требование таможенных органов о декларировании судовых припасов по декларации на товары, поскольку такое требование не укладывается в рамки указанных выше международно-правовых актов, являющихся составной частью законодательства России.

При утверждении Комиссией Таможенного союза обязательного перечня сведений, подлежащих указанию в таможенной декларации при таможенном декларировании судовых припасов морских судов, проблема должна быть снята. Однако в данный момент, вследствие отсутствия решения Комиссии Таможенного союза, данная проблема стоит очень остро.

³ См.: гл. 4 «Припасы» специального приложения «J» Киотской конвенции 1973 г.

Учитывая, что при таможенном декларировании припасов в качестве таможенной декларации могут использоваться декларация на товары, транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) иные документы, то, возможно, выходом из создавшейся ситуации будет принятие на уровне ФТС РФ нормативно-правового акта, относящего декларацию о судовых припасах в соответствии с п. 2 ст. 364 ТК ТС к таможенной декларации, на которую правомерно могут ставить соответствующие отметки таможенные органы.

Список литературы

1. Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. (FAL) (Лондон, 9 апреля 1965 г.) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.lawsector.ru/data/doc13/txc13966.htm>
2. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (заключена в Киото 18.05.1973) [Электронный ресурс]. URL: http://www.customs.ru/ru/ved_info/proekt10
3. О декларировании топлива и горюче-смазочных материалов: письмо ФТС России от 21.01.2009 № 01-11/1949 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.referent.ru/1/131755>
4. О присоединении РФ к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 года (принят ГД ФС РФ 20.10.2010): федер. закон от 03.11.2010 № 279-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: http://www.tamognia.ru/doc_base/document.php?j
5. Об утверждении новых форм комплектов бланков таможенной декларации и транзитной декларации: приказ ФТС РФ от 03.08.2006 № 724 // Рос. газ. 2006. 19 сент. № 208.
6. Об утверждении Положения о таможенном оформлении и таможенном контроле судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами: приказ ГТК РФ от 12.09.2001 № 892 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2001. 15 окт. № 42.
7. Об утверждении Порядка совершения отдельных таможенных операций при использовании таможенного режима перемещения припасов: приказ ФТС РФ от 29.12.2007 № 1665 (ред. от 25.12.2009) // Рос. газ. 2008. 13 февр. № 30.

Арест судна при административном правонарушении

В соответствии с п. 8 ч. 1 ст. 27.1. Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (КоАП РФ) в качестве меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, составления протокола об административном правонарушении невозможно его составления на месте выявления административного правонарушения, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления уполномоченное лицо вправе в пределах своих полномочий применить арест транспортного средства (далее судно). В соответствии с ч. 1 ст. 27.14 КоАП РФ арест судна, явившегося орудием совершения или предметом административного правонарушения, заключается в составлении описи судна с объявлением лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения, либо его законному представителю, о запрете распоряжаться (пользоваться) им и применяется в случае, если указанное судно изъять невозможно и (или) его сохранность может быть обеспечена без изъятия. В соответствии со ст. 71 КТМ РФ капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца, в том числе в отношении касающегося вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца.

При выявлении административного правонарушения должностное лицо административного органа составляет протокол, в котором указываются дата и место его составления, должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол, сведения о правонарушении, время, место и мотивы.

При применении меры обеспечения по административному производству в виде ареста судна составляется отдельный протокол об аресте судна. Протокол подписывается должностным лицом, его составившим, и капитаном судна. В случае отказа капитана судна от подписания протокола, в про-

токоле производится соответствующая отметка. Как правило, протокол об административном правонарушении составляется немедленно после выявления совершения административного правонарушения. Только в том случае, если требуется дополнительное выяснение обстоятельств дела, протокол составляется в течение двух суток с момента выявления административного правонарушения. При этом судно может быть задержано и препровождено в ближайший порт.

Пример. Постановлением Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа (ФАС ДВО) от 17 марта 2009 г. по делу № Ф03-735/2009 о признании незаконными действий и отсутствии оснований для задержания и доставления судна в порт, Арбитражным судом кассационной инстанции установлено, что нарушение срока составления административного протокола не является обстоятельством, исключающим производство по делу об административном правонарушении, а также не является существенным нарушением процедуры и порядка привлечения к административной ответственности.

В соответствии с ч. 2 ст. 2.1 КоАП РФ юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых настоящим Кодексом или законами субъекта Российской Федерации предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению. Кроме того, ч. 3 ст. 2.1 КоАП РФ установлено, что привлечение к административной или уголовной ответственности физического лица (капитана судна) не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение само юридическое лицо. При этом меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении применяются административными органами в пределах их полномочий в определенных целях: пресечение административного правонарушения, установление личности нарушителя, составление протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, обеспечение своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнение принятого по делу постановления (ч. 1 ст. 27.1 КоАП РФ).

В случае возникновения у юридического лица-судовладельца убытков, связанных с арестом судна, оно вправе обратиться в Арбитражный суд с иском о возмещении убытков к административному органу о взыскании суммы ущерба. Так как требования о признании незаконными действий по аресту судна, оспариванию протокола об административном правонарушении и возникшие в связи с арестом судна убытки компании-судовладельца являются взаимосвязанными требованиями, они могут быть поданы в Арбитражный суд и оформлены в одном заявлении в соответствии со ст. 130 АПК РФ. Как правило, при применении такой меры, как арест судна, в качестве меры обеспечения

производства по делу об административном правонарушении у компании-судовладельца могут возникнуть убытки от порчи продукции с ограниченным сроком реализации, задержки по доставке груза контрагентов, находящегося на борту судна, и т. п.

В соответствии с Положением о порядке осуществления государственного контроля в сфере охраны морских биологических ресурсов, утвержденным приказом ФСБ РФ от 26.11.2005 № 569 государственный контроль в сфере охраны морских биологических ресурсов осуществляется подразделениями ФСБ России, территориальными органами безопасности, пограничными органами в пределах полномочий, определенных положениями (уставами) о соответствующих подразделениях, органах. Основными объектами государственного контроля в сфере охраны морских биологических ресурсов являются российские и иностранные физические и юридические лица, осуществляющие добычу (вылов) морских биологических ресурсов в промышленных, научно-исследовательских, контрольных, учебных, культурно-просветительских, рыболовных, любительских и спортивных целях и транспортировку уловов морских биологических ресурсов и продуктов их переработки, погрузку, выгрузку, перегрузку морских биологических ресурсов, добытых (выловленных) на континентальном шельфе Российской Федерации или в исключительной экономической зоне Российской Федерации, и продуктов их переработки на другие суда, выгрузку в российских и иностранных портах морских биологических ресурсов, добытых (выловленных) во внутренних морских водах Российской Федерации, в территориальном море Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации и в исключительной экономической зоне Российской Федерации, и продуктов их переработки, вывоз добытых (выловленных) морских биологических ресурсов и продуктов их переработки за пределы исключительной экономической зоны Российской Федерации, иную деятельность, осуществляемую пользователями морских биологических ресурсов в соответствии с законодательством и международными договорами Российской Федерации.

Государственный контроль в сфере охраны морских биологических ресурсов осуществляется в районах промысла, расположенных во внутренних морских водах Российской Федерации, в территориальном море Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации, в исключительной экономической зоне Российской Федерации, а также в Азовском и Каспийском морях, в морских контрольных пунктах (точках), в морских портах Российской Федерации, на рыбопромысловых участках, включающих в себя акватории внутренних морских вод Российской Федерации и территориального моря Российской Федерации, в иностранных портах в соответствии с международными договорами Российской Федерации, в районах промысла, расположенных в открытом море, в соответствии с международными договорами Российской Федерации. В соответствии с пп. «з» п. 2.3 указанного

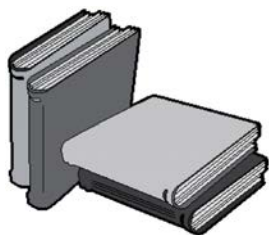
Положения должностные лица органов государственного контроля, в пределах предоставленных им полномочий, имеют право задерживать и доставлять суда, нарушающие законодательство и международные договоры Российской Федерации в области рыболовства и сохранения морских биологических ресурсов, в ближайший морской порт Российской Федерации (иностранные суда — в один из морских портов Российской Федерации, открытых для захода иностранных судов).

Отдельного внимания заслуживают случаи задержания судна в связи с нарушением государственной границы РФ. В соответствии со ст. 30 ФЗ «О государственной границе Российской Федерации» от 01.04.1993 № 4730-1 пограничные органы Российской Федерации охраняют государственную границу на суше, реках, море, озерах и иных водных объектах, в пунктах пропуска через государственную границу, а также осуществляют пропуск через государственную границу. В соответствии с п. 3 указанной статьи пограничные органы в пределах приграничной территории имеют право осматривать и задерживать пограничными кораблями российские и иностранные суда, допустившие нарушения установленных режимов, и доставлять (конвоировать) их в ближайший российский порт для выяснения обстоятельств нарушения.

Пример. Как усматривается из Постановления ФАС ДВО от 23 декабря 2009 г. по делу № Ф03-7178/2009, Общество обратилось в суд кассационной инстанции с жалобой о признании незаконными действий должностных лиц по задержанию и доставлению принадлежащего Обществу судна в порт, а также обжаловало отказ Арбитражных судов первой и Апелляционной инстанций в удовлетворении требования Общества обязать должностных лиц портовой власти не чинить препятствия по отходу судна из порта. По мнению заявителей жалобы, действия по задержанию и доставлению судна были чрезмерны и объективно не обоснованы, так как задержание в порядке ст. 30 Закона о государственной границе осуществляется для выяснения обстоятельств нарушения, тогда как в рассматриваемом случае все необходимые действия были произведены и оформлены досмотровой группой, оспариваемыми действиями были нарушены права Общества на беспрепятственное осуществление предпринимательской деятельности. Заявители жалобы ссылались на постановление Правительства РФ от 05.09.2007 № 560, утвердившее «Правила получения разрешения на неоднократное пересечение государственной границы РФ российскими рыбопромысловыми судами, осуществляющими промысел водных биологических ресурсов во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и (или) на континентальном шельфе Российской Федерации», и указывали, что для транзитного следования транспортного рефрижератора не требуется прохождение пограничного контроля и получение разрешения на неоднократное пересечение государственной границы РФ, поскольку данное судно является

рефрижераторным и не предназначено для добычи (вылова) водных биологических ресурсов.

Однако Арбитражный суд кассационной инстанции пришел к выводу, что довод заявителей жалобы о превышении должностными лицами предоставленных полномочий является несостоятельным, поскольку в рассматриваемом случае дополнительное выяснение обстоятельств административного правонарушения не требовалось, так как задержание и доставление судна осуществлены не в рамках производства по делу об административном правонарушении, а в соответствии с Законом «О государственной границе РФ» и в пределах полномочий, предоставленных этим Законом должностным лицам береговой охраны. При осмотре и задержании судна береговой охраной были соблюдены положения ст. 30 федерального закона «О государственной границе Российской Федерации» — составлен протокол задержания и доставления судна.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Теория оперативно-розыскной деятельности :
учебник / под ред. К.К. Горяинова, В.С. Овчинского,
Г.К. Синилова. — М. : ИНФРА-М, 2010. — 831 с.

Учебник содержит базовые несекретные положения теории оперативно-розыскной деятельности, изучение которых отвечает требованиям государственного стандарта высшего юридического образования. В учебнике использованы основополагающие труды ученых, внесших значительный вклад в становление и развитие теории оперативно-розыскной деятельности.

Для студентов, аспирантов и преподавателей юридических высших образовательных учреждений, курсантов и слушателей высших учебных заведений российских правоохранительных органов и спецслужб, оперативников, следователей, судей, прокуроров, адвокатов, всех интересующихся теоретическими вопросами оперативно-розыскной деятельности.

Б.М. АФОНИН

Россия–Япония: дискуссия по территориальному вопросу продолжается

В статье рассматривается состояние российско-японских политических и торгово-экономических отношений в свете последних событий*.

Ключевые слова: российско-японские отношения, политика, экономика, мирный договор, территориальный вопрос, южнокурильские острова, торгово-экономические связи.

В сентябре 2010 г. во Владивостоке впервые прошел российско-японский научно-практический форум «Тихоокеанский вектор мирового развития» («Владивостокский форум — 2010»). Организаторами форума с российской стороны выступили Президиум Дальневосточного отделения РАН, Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН и Законодательное собрание Приморского края; с японской — научно-исследовательский совет по вопросам национальной безопасности «Анпокэн», являющийся консультативным органом при МИД Японии, и исследовательский институт «Евразия–21».

С российской стороны в форуме приняли участие председатель Законодательного собрания Приморского края В.В. Горчаков, председатель ДВО РАН академик В.И. Сергиенко, директор ИИАЭ ДВО РАН профессор В.Л. Ларин, декан факультета политических наук ДВГТУ С.К. Песцов, заведующий кафедрой мировой экономики ДВФУ профессор Т.Д. Хузиятов, другие ученые и предприниматели г. Владивостока.

* Пока верстался номер, на политической кухне Японии произошли изменения: глава МИД Японии Сэйдзи Маэхара покинул свой пост, пробыв на нем менее полугода. Конец политической карьеры Маэхары положила информация о том, что его политический фонд принимал пожертвования от гражданки Республики Корея, родившейся и проживавшей на территории Японии. Это считается нарушением законодательства о финансировании политических партий. В Японии в подобных случаях высокопоставленные чиновники, следуя неписанному самурайскому кодексу чести, подают в отставку. Новым министром иностранных дел Японии стал Такэаки Мацумото, который до этого был заместителем Маэхары.

В состав японской делегации вошли депутаты парламента Японии, профессор университетов «Васэда», «Кёрин» и Академии обороны Японии, журналисты крупнейших японских газет «Ёмиури», «Нихон кэйдзай», «Санкэй», информационного агентства «Дзидзи пресс». Возглавлял делегацию профессор университета «Аояма гакуин» Сигэки Хакамада.

В своем выступлении глава японской делегации Сигэки Хакамада отметил: «Мы не дипломаты, поэтому высказываем свое мнение с полной открытостью. Выстраивая подлинные отношения доверия, мои коллеги бывают резки в дискуссионных спорах. Мы готовы познакомиться вас с нашей точкой зрения и откровенно ответить на любые вопросы» [6].

На форуме обсуждались основные проблемы международных отношений и обеспечения безопасности в регионе Восточной Азии, присутствие России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, торгово-экономическое сотрудничество двух стран. Остроту дискуссиям придало упоминание японскими делегатами территориальной проблемы, существующей между Японией и Россией.

На протяжении многих лет вопрос о южнокурильских островах (Итуруп, Кунашир, Шикотан и Хабомаи) «отравляет» двусторонние отношения между Россией и Японией. В начале 90-х годов в Японии появилась надежда если не на скорое и окончательное решение территориального вопроса, то на значительное продвижение в этом направлении. Поводом для этого послужило совместное советско-японское заявление, принятое по итогам официального визита президента СССР М.С. Горбачева в Японию в апреле 1991 г., в котором Советский Союз впервые официально признал необходимость решения территориального вопроса как предпосылки заключения мирного договора, названия всех спорных островов (Хабомаи, Шикотан, Кунашир и Итуруп) также были впервые упомянуты в этом документе.

В октябре 1993 г. состоялся официальный визит в Японию первого президента России Б.Н. Ельцина. В ходе переговоров 13 октября была подписана Токийская декларация, в которой говорилось о необходимости «преодоления в двусторонних отношениях тяжелого наследия прошлого» и «скорейшего заключения мирного договора путем решения указанного вопроса», чтобы «таким образом полностью нормализовать двусторонние отношения» [12].

Тогда же, в 90-х годах, руководители двух стран Б.Н. Ельцин и Рютаро Хасимото заявили о готовности подписать мирный договор между двумя странами к 2000 г. Специалисты по российско-японским отношениям понимали, что это было несерьезное заявление, поскольку для Японии заключение мирного договора с Россией и решение проблемы «северных территорий» неразрывно связаны. В дальнейшем это подтвердилось.

В начале 2000-х годов в Японии был сформирован новый кабинет министров во главе с Дзюнъитиро Коидзуми, который по сравнению с его предшественниками занял весьма жесткую и неприемлемую для России позицию: сначала решить территориальную проблему, а затем подписать мирный дого-

вор. В «Голубой книге по вопросам дипломатии» за 2004 г., которую ежегодно издает МИД Японии, в разделе, посвященном японо-российским отношениям, говорилось: «Япония в вопросе заключения мирного договора с Россией проводит твердую и последовательную политику разрешения территориально-го спора и признания Россией четырех северных островов, которые являются неотъемлемой частью Японии» [14].

Позиция же российской стороны состоит в признании действительности Совместной советско-японской декларации от 19 октября 1956 г. Это единственный документ в российско-японских отношениях, ратифицированный парламентами обоих государств и, таким образом, имеющий статус международно-правового документа. Статья 9 этой декларации, в частности, гласит: «СССР и Япония согласились на продолжение после восстановления нормальных дипломатических отношений между СССР и Японией переговоров по заключению мирного договора. При этом СССР, идя навстречу пожеланиям Японии и учитывая интересы японского государства, соглашается на передачу Японии островов Хабомаи и Сикотан (Шикотан) с тем, однако, что фактическая передача этих островов будет произведена после заключения мирного договора между СССР и Японией» [14].

О желании российской стороны урегулировать отношения с Японией в полной мере на основе Совместной советско-японской декларации 1956 г. неоднократно заявлял президент России В.В. Путин в 2004 и 2005 гг. Однако японская сторона не предприняла встречных шагов. Более того, в дальнейшем она заняла еще более жесткую позицию: в июле 2009 г. парламент Японии принял поправки к «Закону о специальных мерах по содействию решению проблемы северных территорий», в которых российские острова — Итуруп, Кунашир, Шикотан и Хабомаи названы «исконно японскими территориями».

В России это было воспринято, естественно, крайне негативно. Госдума Российской Федерации призвала японских коллег отменить свое решение. Однако это в Японии осталось без внимания. Российско-японские политические отношения еще более охладились после посещения 1 ноября 2010 г. о-ва Кунашир президентом России Д.А. Медведевым. Тогда премьер-министр Японии Наото Кан выразил «крайнее сожаление» по поводу этой поездки, на время был отозван даже из Москвы посол Масахару Коно.

Подобная реакция со стороны японского правительства была и на поездке первого вице-премьера правительства Российской Федерации И.И. Шувалова на Южные Курилы в декабре 2010 г., а затем других российских министров и официальных лиц.

Необходимо отметить твердую и спокойную позицию российской стороны. Глава МИД России С. Лавров заявил: «Мы считаем реакцию Японии на поездку президента Медведева на Курилы неприемлемой, это наша земля, и российский президент посещал российскую землю, российскую территорию, российский регион... Мы не собираемся делать какие-либо шаги, кото-

рые будут затруднять российско-японское сотрудничество, но японская сторона... должна сделать для себя выводы, что подобные демарши с ее стороны неприемлемы» [11].

Однако 7 февраля 2011 г., в так называемый день «северных территорий», премьер-министр Японии Наото Кан на общенациональном митинге, который проходил в Токио, назвал поездку президента России Д. А. Медведева на Кунашир «непозволительной грубостью». Такое заявление было просто вызывающим. Еще ни разу японские премьеры не позволяли себе выступать с личными выпадами в адрес высших советских и российских руководителей. При этом, к слову, Москва ни разу не позволила себе ни одного грубого слова в адрес официальных лиц Токио, в отличие от нынешнего правительства Японии (Наото Кан стал премьер-министром в июне 2010 г., в сентябре он сформировал новый состав своего кабинета).

В тот день у ворот посольства России в Токио несколько радикально настроенных участников акции «за возвращение северных территорий» демонстративно разорвали российский флаг. Подобные выходки японских ультраправых не наблюдались даже во времена «холодной войны».

Трудно понять логику действий японского премьера и всплеск антиросийской кампании в Японии. Многие наблюдатели объясняют это падением популярности нынешнего кабинета министров и самого Наото Кана.

По данным агентства Киодо Цусин, рейтинг правящей Демократической партии Японии и правительства Наото Кана неуклонно падает и в феврале опустился ниже 20 процентов [8]. Это вызвано прежде всего тем, что правительство демократов, пришедшее к власти в августе 2009 г., никак не может вывести страну из финансово-экономического кризиса. Ее государственный долг в 2010 г. составлял 10,5 трлн долл. США, это более 218 % ВВП. Эксперты также обращают внимание на сохраняющуюся уже несколько месяцев опасность «высокой иены», которая уменьшает доход от операций за границей при пересчете на национальную валюту (с сентября 2010 г. по февраль 2011 г. курс доллара США составлял 83–81 иена), несмотря на меры, принимаемые правительством по стабилизации курса иены. В 2010 г. Китай по объему ВВП вытеснил Японию со второго места в мире после США по этому показателю. В самой Японии наблюдается социальная напряженность: за 2010 г. разорились тысячи мелких и средних предприятий, уровень безработицы составил 5,1 % (3 млн 370 тыс.) экономически активного населения. Прогнозы на ближайшее время пока не вселяют оптимизма.

Кроме того, японцы недовольны внешней политикой своего правительства, приведшей к обострению отношений с КНР (из-за островов Сэнкаку) и с Россией, а также его неспособностью решить проблему передислокации американской авиабазы Футэмма из префектуры Окинава, вывода которой настойчиво требуют большинство местных жителей во главе с губернатором префектуры Хрокадзу Накаима.

На этом фоне японский премьер пытается пояснить, что выступает за продолжение переговоров по территориальному вопросу с высшим руководством России и за проведение консультаций по углублению экономического сотрудничества.

С этой целью 11–12 февраля 2011 г. Москву с официальным визитом посетил министр иностранных дел Японии Сэйдзи Маэхара. В ходе визита он провел переговоры с главой МИД России С. Лавровым, принял участие в заседании межправительственной комиссии двух стран по торгово-экономическому сотрудничеству, встретился с руководителем Администрации Президента Российской Федерации С. Нарышкиным.

Многие наблюдатели расценивали этот визит как попытку Японии снизить накал политических страстей, вспыхнувших после ноябрьского посещения президентом России Д. Медведевым о-ва Кунашир. Кроме того, японский министр стремился получить хоть какие-то заверения российской стороны в том, что диалог по Южным Курилам будет продолжен. Хотя все действия японской стороны с осени прошлого года и накануне визита Маэхары, особенно в день 7 февраля, говорили о том, что японские власти сознательно шли на обострение отношений с Россией.

Министр иностранных дел России С. Лавров на переговорах с его японским коллегой подчеркнул, что в создавшейся ситуации, пока в Токио преобладают «радикальные подходы», считает бесперспективным вести с Японией переговоры о мирном договоре. В то же время глава МИД России подчеркнул, что Москва настроена на конструктивный диалог, но без предварительных условий: «Мы считаем, что сложные вопросы общей истории нужно обсуждать по линии ученых, мы бы были заинтересованы в том, чтобы с Японией создать комиссию историков по примеру того, как это у нас сделано с целым рядом других наших соседей» [9].

Предложение Москвы создать комиссию ученых-историков в японском МИДе, похоже, не услышали, да и вряд ли это поможет разрешить территориальный спор, так как в данной ситуации позиции историков будут также противоположны. Об этом наглядно говорят десятки печатных работ (монографии, статьи) по проблемам разногласий между Россией и Японией, причем каждая из сторон располагает достаточным набором исторических и юридических аргументов для обоснования собственной правоты.

Российская сторона ранее предлагала несколько вариантов решения территориального спора. Например, организовать совместную хозяйственную деятельность на южнокурильских островах. Но японцев это не устраивает.

Заслуживает внимания и предложение российского профессора А.А. Кошкина, который считает, что японо-российский территориальный спор едва ли найдет свое разрешение в обозримом будущем, так как и русские, и японцы остаются заложниками взаимной недружественной пропаганды времен «холодной войны», и предлагает отложить территориальный спор в сторону, что-

бы обоюдными усилиями ослабить полувековое напряжение. В качестве примера он приводит решение Дэн Сяопина, который в 70-х годах XX в. на таких условиях подписал японо-китайский договор о мире и дружбе [7].

По мнению председателя комитета Совета Федерации по международным делам М. Маргелова, отношения между Россией и Японией, несмотря на нынешнее обострение вокруг проблемы южнокурильской гряды, будут и далее развиваться, потому что они объективно необходимы и Японии, и России [10].

Так, в политической сфере Россия поддерживает постоянное членство Японии в Совете Безопасности ООН, участвует в шестисторонних переговорах по разрешению ракетно-ядерной программы КНДР, вызывающей беспокойство в Японии. Есть и другие геополитические проблемы, которые должны учитывать и Россия, и Япония.

На фоне прохладных российско-японских политических отношений приоритетное значение должно отводиться торгово-экономическим связям. В начале нынешнего столетия в сфере торговли двух стран стало наблюдаться заметное оживление. По итогам 2004 г. российско-японский товарооборот практически удвоился по сравнению с предыдущими годами, превысив 8 млрд долл. США, за 2005 г. достиг 10,7 млрд долл. США, т. е. возрос на 40 %, а в 2008 г. превысил 30 млрд долл. США [7].

Однако удельный вес Японии и России в общем товарообороте каждой из этих стран по-прежнему невелик. По итогам 2008 г. Россия среди основных торговых партнеров Японии находилась на 14 месте. За 2009 г. из-за глобального финансово-экономического кризиса товарооборот между двумя странами заметно сократился (табл. 1).

Таблица 1

Объем внешней торговли между Россией и Японией (в млрд долл. США)

Годы	Экспорт	Импорт	Общий объем
2008	17,14	13,89	31,03
2009	7,26	6,25	13,51

Составлено на основании: Дэта буку обу дза варудо. Сэкай каккоку ёран то сайсин токэй = Справочник по странам мира. Самые новые данные [2].

По итогам 2010 г. объем внешней торговли между Россией и Японией достиг 24 млрд долл. США [15]. Таким образом, он снова стал расти.

Что касается структуры российско-японской торговли, она по своему характеру, как и прежде, состоит в основном из обмена российских биологических и минеральных ресурсов, а также энергоносителей на японскую промышленную продукцию. Основу российского экспорта в Японию составляют нефть и нефтепродукты — 37,9 %; алюминий — 14,1 %; химикаты и минеральные удобрения — 14 %; уголь — 11,9 %; рыба и морепродукты — 9,5 %; и др.

В импорте из Японии в Россию преобладают транспортные средства: автомобили (легковые, грузовые), автобусы, мотоциклы, катера — 70,5 %; продукция машиностроения — 11 %; электробытовые товары и средства связи — 3,7 %; запчасти к автомобилям, включая автошины, — 2,1 %; и др. [13].

В последние годы Япония придает важное значение энергетическому сотрудничеству с Россией. Японские торгово-инвестиционные компании «Мицубиси сёдзи» и «Мицуи буссан» давно участвуют в крупномасштабных проектах «Сахалин-1» и «Сахалин-2» по разработке и добыче нефти и газа на шельфе о-ва Сахалин. Ряд газовых компаний Японии, среди которых крупнейшие «Токио гасу» и «Тюбу электрик пауэр», совместно с компанией «Сахалинская энергия» участвовали в строительстве завода по сжижению природного газа, который вступил в строй в 2009 г., и продукция этого завода уже идет в Японию и другие страны АТР.

Япония заинтересована в строительстве нефтепровода Восточная Сибирь–Тихий океан, завода по сжижению природного газа в Приморье. В конце 2010 г. ОАО «Газпром» России и Агентство природных ресурсов и энергетики Министерства экономики, торговли и промышленности Японии подписали соглашение, предусматривающее совместные проектные исследования по строительству в окрестностях Владивостока завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) и газохимической продукции с последующей их транспортировкой и реализацией в Японии и странах АТР.

Японские компании проявляют интерес также к проекту «Сахалин-3», разработке Эльгинского месторождения каменного угля в Якутии, модернизации и созданию новой портовой инфраструктуры, строительству мощных угольных и зерновых терминалов на российском Дальнем Востоке.

Интерес к сотрудничеству с Россией стали проявлять и японские автопроизводители. «Тойота» и «Ниссан», построив под Санкт-Петербургом авто сборочные заводы, уже выпускают свои автомобили. Выразили готовность наладить производство автомобилей в России и другие японские компании: «Судзуки», «Исудзу», «Мицубиси моторс». «Тойота» совместно с российским автопроизводителем «Соллерс» планирует в 2012 г. начать выпуск автомобилей во Владивостоке.

В июне 2010 г. в г. Ярославле начал действовать завод по производству строительно-дорожной техники крупнейшей японской корпорации «Комацу». С конвейера этого завода уже начали выходить экскаваторы.

Деловые круги двух стран готовы сотрудничать и в других важных отраслях: в области информационных технологий и связи, биотехнологии, медицины, освоении космоса и океана, и др. Во время официального визита премьер-министра России В. Путина в Японию в мае 2009 г. было подписано соглашение о сотрудничестве в области атомной энергетики. Как пояснил на совместной пресс-конференции В. Путин, это соглашение открывает возможность для сотрудничества двух стран «в топливно-ядерном цикле, энергетиче-

ском машиностроении, а также для совместной работы на территории третьих стран» [2].

О заинтересованности в сотрудничестве деловых кругов обеих стран говорит и прошедший в ноябре 2010 г. в Токио одновременно с иокогамским саммитом АТЭС IV японо-российский инвестиционный форум, в котором приняло участие более 600 представителей большого бизнеса двух стран.

В торгово-экономических связях с Японией важное место занимает российский Дальний Восток в силу его удобного географического положения и богатого природно-ресурсного потенциала. По данным Дальневосточного таможенного управления, в 2009 г. крупнейшим торговым партнером ДФО по экспорту товаров (по стоимости) была Япония — 31 %, далее следовали Республика Корея — 28 %, КНР — 21 %. Что касается импорта, то на Китай приходилось 42 %, Японию — 13,5 %, Республику Корея — 13,5, США — 11 % [14]. Основные экспортные товары ДФО за 2009 г. в Японию составляли: нефть и нефтепродукты — 77 %; рыба и морепродукты — 10,5 %; древесина — 6 %; черные металлы — 2 %. Главные статьи импорта ДФО из Японии в 2009 г. были: легковые автомобили — 21,2 %, запасные части к ним — 14,9 %, бытовая электроника — 7 % и др.

Важное место в экономическом сотрудничестве российского Дальнего Востока со странами АТР отводится привлечению инвестиций. Лидером в этом направлении в 2009 г. стала Сахалинская область, в нефтегазовый сектор которой было направлено 5,8 млрд долл. США, что составило 67 % всех зарубежных инвестиций Дальнего Востока России. Крупнейшим инвестором в 2009 г. стала Япония, вложив в экономику Дальнего Востока 2,6 млрд долл. США, или 30 % от всех инвестиций, пришедших в восточные регионы страны. Для сравнения США, КНР и Республика Корея внесли за этот же год по 1 % [4].

Однако, несмотря на позитивное развитие российско-японского торгово-экономического сотрудничества и его поступательный рост, на общем фоне, по сравнению с другими индустриально развитыми странами, оно выглядит не столь впечатляюще. Например, объем товарооборота Японии с КНР, США и некоторыми другими странами в несколько раз превышает японо-российский товарооборот (табл. 2).

Таким образом, Россия как торговый партнер Японии значительно уступает многим странам, особенно КНР и США. Чтобы приблизиться к ним, российской стороне необходимо осуществить ряд кардинальных мер. Прежде всего российская экономика должна стать по-настоящему рыночной (в 2006 г. она занимала 62-е место в ежегодном мировом рейтинге). Российские технологии сильно отстают от передовых западных. Наши затраты на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки (НИОКР) составляют лишь 1 % ВВП, а в США — 2,7 %, в Японии — 3,5 %. Как пишет академик Е.М. Примаков, без решительного изменения экономической модели Россия

превратится в сырьевой придаток мировых держав, быстро развивающихся на основе научно-технического прогресса [5]. Структура российского экспорта в течение нескольких десятилетий практически не изменилась: 57 % в нем занимают топливно-энергетические товары, в том числе 32 % — сырая нефть. Доля машинного оборудования и транспортных средств составляет меньше 8 %. Российская экономика должна быть конкурентоспособной на мировом рынке.

Таблица 2

**Объем товарооборота Японии с некоторыми странами за 2008 г.
(в млрд долл. США)**

Страны	Экспорт	Импорт	Объем товарооборота
КНР	129,50	148,30	277,80
США	142,14	80,40	222,54
Республика Корея	61,68	30,52	92,20
Тайвань	47,82	22,58	70,40
Австралия	17,93	49,22	67,15
Россия	17,14	13,89	31,03

Составлено на основании: Дэта буку обу дза варудо. Сэкай каккоку ёран то сайсин токэй = Справочник по странам мира. Самые новые данные [2].

Кроме этого, японские компании не очень охотно стремятся вкладывать деньги в российскую экономику из-за высоких рисков, таких, как коррупция, бюрократические препоны, несовершенство системы налогового администрирования, непрозрачность корпоративного управления, высокая инфляция, сложные таможенные процедуры, а также высокий уровень преступности, отсталая транспортно-дорожная инфраструктура, не везде благополучная экологическая обстановка, и др.

Пока не будут преодолены вышеназванные негативные факторы, японские бизнесмены вряд ли активно пойдут на российский рынок. Если торгово-экономические связи России и Японии достигнут высокого уровня, то со временем могут произойти подвижки и в решении территориальной проблемы.

Список литературы

1. Воробьев В. Спокойно и без эмоций // Рос. газ. 2011. 14 февраля. № 30. С. 5.
2. Дэта букку обу дза варудо. Сэкай каккоку ёран то сайсин токэй = Справочник по странам мира. Самые новые данные. Токио: Ниномия сётэн, 2010. № 22. С. 132.
3. ИТАР-ТАСС. Компас: Вестник международной аналитической информации. 2009. № 21. С. 6.

4. Итоги работы Дальневосточного таможенного управления за 2009 г. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2010. № 1. С. 4.
5. Заработать на внешних связях // Дальневосточный капитал: Региональный журнал деловых кругов Дальнего Востока. 2010. № 8. С. 9.
6. Кожевников В.В. Первый Владивостокский форум — 2010 // Россия и АТР. 2010. № 4. С. 191.
7. Маргелов М. На «параллельных курсах» // Рос. газ. 2011. 14 февраля. № 30. С. 3.
8. Меринов С. Демаршей не приемлем // Рос. газ. 2010. 2 ноября. № 248. С. 2.
9. NHK World. 2011. February 19 = Новости Эн Эйч Кэй. 2011. 19 февраля. Япония.
10. Примаков Е. Достижения не должны заслонять проблемы // Рос. газ. 2011. № 5. 14 января. С. 6.
11. Сабов А. За Курилы / интервью с А.А. Кошкиным // Рос. газ. 2005. 28 октября. № 243. С. 12.
12. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. 17–18. М.: Гос. изд-во полит. лит., 1960. С. 257–260.
13. Токио сэнгэн = Токийская декларация // Нихон кэйдзай симбун. 1993. 13 октября. На яп. яз.
14. Япония и Россия преодолеют отрицательное наследие: интервью с министром иностранных дел Японии Сэйдзи Маэхара // Известия. 2011. 10 февраля. № 23. С. 5.
15. Diplomatic Bluebook 2005. Japanese Diplomacy and Global Affairs in 2004. Tokyo: Ministry of Foreign Affairs, 2005. P. 87.
16. Mikhail M. Bely, Ambassador of the Russian Federation to Japan. Building a better world, future together // The Japan Times. 2010. June 13. P. 8.

Н.А. БЕЛЯЕВА

Владивостокская таможня в начале XX века: границы повседневности

Рассматривается история Владивостокской таможни как отражение проблем и противоречий на Дальнем Востоке России в 1901–1915 гг.

Ключевые слова: временный таможенный надзор, отмена порто-франко, строительство Коммерческого порта, таможня.

В мае 2011 г. исполняется 110 лет со дня учреждения Владивостокской таможни. Созданная высочайше утвержденным мнением Государственного совета 23 мая 1901 г. в связи с отменой порто-франко в Приморском крае, таможня стала неотъемлемой частью жизни города. Однако процесс превращения Владивостока из «вольного порта» в порт с таможенной охраной был длительным и болезненным. Непростыми были и отношения таможни с сообществом предпринимателей, городскими властями и простыми городскими обывателями. Именно в таможне многие из них видели главную причину многочисленных проблем, которые обрушились на процветающий город в первые годы нового столетия: и удорожание жизни, и разорение мелких фирм, ведущих операции через Владивосток, и рост контрабанды, под напором которой буквально гибла легальная торговля.

Безусловно, имеющиеся в нашем распоряжении источники позволяют увидеть в истории одного государственного учреждения отражение всех проблем и противоречий XX в., на который пришлась основная часть истории первой на Тихом океане таможни. Однако история Владивостокской таможни может рассматриваться и как процесс своего рода «завоевания» города, не знавшего в течение четырех предшествующих десятилетий стеснений в торговле. Сегодня, когда таможня стала неотъемлемой частью экономической жизни, трудно представить, каким сложным был процесс ее вхождения в городскую повседневность.

Учреждение таможни означало конец целой эпохи, которая воспринималась современниками как эпоха процветания города и порта. В течение первого десятилетия своей истории таможне в лице ее руководителей и рядовых чиновников пришлось преодолевать недоброжелательное отношение не только купечества, но и городских и губернских властей, которым ее появление доставило на первых порах множество дополнительных проблем, в том числе и проблем с организацией жизни и быта таможенных чиновников и досмотрщиков.

Первые шаги таможенного надзора во Владивостоке прошли в условиях полной неготовности города к жизни в новых условиях. Несмотря на то, что вопрос об отмене порто-франко был заранее предрешен, к введению таможенного обложения оказалось не готово и само таможенное ведомство. Побывав во Владивостоке осенью 1901 г., его представители констатировали безрадостную картину: таможня не имела собственных складов и помещений для хранения и досмотра товаров; завезенные в большом количестве в преддверии отмены порто-франко грузы лежали в лужах под открытым небом на прилегающих к порту улицах; под открытым небом досматривались и хранились даже ценные товары¹. Сама таможня не имела подходящего помещения — в четырех небольших комнатах размещался весь штат, 30 человек, и постоянно толпилась публика. Таможенники жаловались, что «от тесноты случаются пропажи документов»². Малочисленный штат таможни не справлялся с потоком грузов даже несмотря на временно введенные упрощенные таможенные формальности. Из-за нехватки чиновников оформление грузов большого каботажа задерживалось на недели, и на несколько дней — выкладка пошлин, выдача квитанций. Чиновники не могли лично присутствовать при досмотре, а потому велика была опасность злоупотреблений «в широком размере, так как казенный интерес зависит от степени добросовестности досмотрщиков»³, — обо всем этом сообщал в Петербург направленный департаментом таможенных сборов во Владивосток «для принятия самых решительных мер к устранению возникших там беспорядков» и занявший вскоре должность управляющего таможней А.В. Волынцевич-Сидорович.

В этих условиях естественным было резко негативное восприятие таможни владивостокскими предпринимателями и местной администрацией. Владивостокский биржевой комитет буквально забросал Министерство финансов телеграммами с жалобами на местные «таможенные неурядицы». Однако и таможенники, и предприниматели, и городские власти, обвиняя друг друга в таможенных неурядицах в порту, были заинтересованы в налаживании нормальной работы таможни.

¹ Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 21. Оп. 1. Д. 646. Л. 21 об.

² Там же.

³ Там же. Л. 22 об.

В связи с многочисленными жалобами купечества на задержки с досмотром товаров, доставляемых морским путем из пределов европейской России и за границы — на «крайнюю медленность» в досмотре товаров в таможне, разного рода волокиту при выпуске товаров — в июне 1901 г. по инициативе и под председательством вице-губернатора Приморской области Я.П. Омеляновича-Павленко было созвано специальное совещание, акт которого был направлен не только Приамурскому генерал-губернатору, но и самому министру финансов С.Ю. Витте.

Проведенный вице-губернатором осмотр мест хранения и досмотра товаров выявил полное несоответствие условий деятельности таможни статусу этого государственного учреждения и интересам крупнейшего на Тихом океане российского порта. Так, в акте о технологии таможенного досмотра сообщалось следующее: «Помещение в бетонном пакгаузе (арендуемом фирмой «Бриннер, Кузнецов и К°»), занятом таможней для досмотра товаров, приспособлено только для временного хранения товаров, но никак не для досмотра таковых, но в этом пакгаузе раскупориваются места с товарами, сортируются по роду товары для определения пошлины, товары раскладываются на грязном полу или на тюках товарных мест в полутемном, до известной степени сыром помещении. При разборке товаров, особенно мелочей, и притом нередко значительной стоимости, требующих крайне бережного обхождения, происходит порча таковых от грязи, пыли. Товары перепутываются так, что грузополучатель впоследствии и не в состоянии разобраться по своим документам с выпущенными из таможни товарами и расценить таковые для продажи... В помещении полутемном, непригодном, и притом стесненном грузами, доставленными для досмотра, чины таможни в течение одного дня при самой усиленной работе по досмотру могут досмотреть подробно не более нескольких десятков товарных мест, досмотр тюковой тянется по целым неделям иногда и месяцам для одного какого-либо грузополучателя, при таких условиях таможенный досмотр дает возможную порчу, утрату досматриваемых товаров и потерю времени для торговцев и грузополучателей»⁴.

Участники совещания пришли к выводу о необходимости принятия срочных мер как со стороны казны (государства), так и со стороны городского управления. Эти меры заключались в увеличении штата таможни, постройке за казенный счет и счет города складов и пакгаузов, выделении для этих целей земельных участков. Было ясно, что без совместных усилий в этом направлении — никакие перемены к лучшему во Владивостокской торговле невозможны.

Сразу после совещания владивостокское купечество инициировало вопрос о строительстве городским самоуправлением складских помещений. Для таких крупных фирм, как «Бриннер, Кузнецов и К°» и «Кунст и Альберс», это

⁴ Таможня на Тихом океане. Документы и материалы. Вып. 4. Владивостокская таможня. Владивосток, 2007. С. 32–33.

было связано с уменьшением накладных расходов и рациональным использованием финансовых ресурсов, поскольку именно в арендованных ими у города пакгаузах на городской набережной вела свои операции таможня. При этом предприниматели, не используя помещения в своих интересах, платили немалую арендную плату (6 тыс. р. в год). Город же был заинтересован в ликвидации антисанитарного состояния городской пристани. «Проезжее пространство между пакгаузами на городской пристани представляет невозможную грязь, канавы, предназначенные для спуска воды, заплыли и засорены, вода почти не стекает, — отмечали участники совещания. — Санитарное состояние пристани вследствие недостаточности правильно устроенных ватер-клозетов и отсутствия писсуаров при массе ежедневно работающего люда на пристани положительно невозможное»⁵.

Городская дума по представлению военного губернатора Приморской области Н.М. Чичагова 13 июля 1901 г. приняла решение о строительстве на набережной Коммерческого порта пяти пакгаузов за счет полукопеечного и ластового сборов. Строительство каждого пакгауза из оцинкованного железа площадью 75 кв. м обходилось в 6 тыс. р. В связи с тем, что ластовый и полукопеечный сбор были уже использованы на благоустройство улиц, а имевшийся у города «запасной капитал» потрачен на обустройство базара на Семеновском покосе, предполагалось вести строительство за счет средств, выделяемых городу на «отбывание воинской квартирной повинности», возвратить которые город обязался в течение трех лет из расчета 10 тыс. р. в год⁷. К строительству пакгаузов планировалось приступить «незамедлительно» после получения официального разрешения на безвозмездное пользование территорией Коммерческого порта.

Период перехода от временного таможенного надзора, действовавшего во Владивостоке с 4 июня 1899 г., к таможне завершился без малого через год после учреждения таможни. С 1 марта 1902 г. Владивостокская таможня начала функционировать в полном объеме в соответствии с нормами российского таможенного законодательства. Побывавший во Владивостоке летом того же года директор Департамента таможенных сборов Н.И. Белюстин застал механизм взаимодействия таможни и города все еще в зачаточном состоянии. Купечество жаловалось на некомпетентность и бюрократизм таможни, таможенники — на купеческий правовой нигилизм. Нежелание местных предпринимателей постигать азы таможенного дела, элементарная правовая неграмотность вели к существенному ущербу торговле. Многие купцы, доставляя в край российские товары, попросту игнорировали необходимость предоставления документов из отпускной таможни, подтверждающих их российское происхождение. В результате эти товары проходили таможенное оформление в полном объеме наравне с иностранными, ввезенными из за-

⁵ Там же. С. 37.

⁶ Территория нынешней Спортивной гавани.

⁷ Там же. С. 45–47.

границы. Приамурский генерал-губернатор Н.И. Гродеков во всеподданнейшем отчете за 1901–1902 гг. отмечал, что таким задержкам «подвергались, между прочим, грузы интендантские и артиллерийские, как например, лафеты, снаряды, порох, также грузы местного происхождения, как, например, сахалинский лес»⁸.

Но и сами таможенники понимали, что жалобы местных купцов на тяготы таможенного обложения и в первую очередь задержку выпуска товаров в свободное обращение вполне справедливы. Больше всего нареканий вызывала громоздкость, «жестокость» и длительность процедуры таможенного оформления. Не устраивало купечество и отсутствие таможенной артели (в единственной таможне в стране), а также полное незнание таможенными чиновниками местных условий, например, особенностей местного климата. Малочисленный штат был неспособен «выдерживать сроки прохождения товаров» через таможню. Спустя два месяца после «открытия действий» таможни А.В. Волынцевич-Сидорович телеграфировал в Департамент таможенных сборов: «Весь состав крайне утомлен; постоянно несколько больных; досмотрщики третий месяц несут службу все праздничные и воскресные дни по разгрузке судов и приему товаров. Лучшие из них оставляют службу»⁹. Малочисленность штата таможни признавалась всеми сторонами одним из факторов, препятствующих ее нормальной работе. С предложениями об его увеличении неоднократно обращался к министру финансов Владивостокский биржевой комитет, военный губернатор Приморской области и Приамурский генерал-губернатор.

Находившийся во Владивостоке в июле–августе 1902 г. директор Департамента таможенных сборов Н.И. Белюстин внимательно изучил все жалобы местного купечества, потребовав у управляющего таможней и Заамурского таможенного инспектора пояснений по существу каждой из них. Проведенная директором первая в истории Владивостокской таможни ревизия позволила сформулировать инструкции для совершенствования таможенного надзора в конкретных условиях Владивостока. Большая часть рекомендаций, 26 пунктов, касалась таможенного оформления. Внимание местных таможенников было обращено на необходимость соотносить общие таможенные постановления со сложившимися «в порте обычаями»¹⁰. По возвращении в столицу Н.И. Белюстин способствовал принятию решений, направленных на устранение тех недостатков, которые справедливо вызывали раздражение местного купечества. Именно по его инициативе штаты Владивостокской таможни были увеличены, что помогло несколько смягчить ситуацию.

Перелом в отношениях таможни и местного купечества связан с посещением Владивостока министром финансов С.Ю. Витте в сентябре 1902 г. За три дня пребывания в городе (26–28 сентября) министр успел встретиться

⁸ Таможня на Тихом океане. Вып. 4. С. 90.

⁹ РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 646. Л. 23.

¹⁰ Там же. Л. 33.

с представителями местного купечества, решить целый ряд частных ходатайств. Но предметом его особого внимания была таможня, которую он посетил в первый же день визита, внимательно осмотрев «складочные помещения» на Коммерческой набережной, Шлюпочной пристани, мысе Эгершельд. В беседе «с глазу на глаз» с окружным инспектором и управляющим таможней министр выразил одобрение деятельности чинов таможенного ведомства, высказал мнение «о необходимости поднять на надлежащую высоту материальное положение и нравственный уровень чинов местной таможни»¹¹. В тот же день С.Ю. Витте принял участие в собрании владивостокского биржевого купечества, городских властей и представителей таможенного ведомства и КВЖД. Выступая перед участниками собрания, он отметил, что вызываемая нарекания «медленность делопроизводства» таможни и ее излишняя требовательность во многом объясняются не действиями отдельных чиновников, а характером самой таможенной службы, являющейся «строго формальной». Достаточно резко министр высказался в отношении позиции городских властей, которые, сосредоточившись на критике таможни, не пытались улучшить ее реальное положение. В частности, городом так и не был решен вопрос об отведении участка земли под собственное здание таможни в «удобном и центральном месте». Помещения, в которых Владивостокская таможня была вынуждена работать, не соответствовали «как деятельности и значению этого правительствующего учреждения», так и служебному положению ее чинов¹². С.Ю. Витте настаивал на скорейшем окончании работ по обустройству Владивостокского коммерческого порта и выделении таможне участка на Коммерческой набережной. Интересы таможенного ведомства во временном комитете Владивостокского коммерческого порта было поручено представлять управляющему Владивостокской таможней.

Знакомство высших сановников империи с реальным положением Владивостокской таможни способствовало решению важнейшей кадровой проблемы. К началу 1903 г. организационный период в деятельности Владивостокской таможни был полностью завершен. По количеству штатных чиновников (46) и таможенных досмотрщиков (150) Владивостокская таможня приближалась к крупнейшим портовым таможням империи. В ее распоряжении находились склады и пакгаузы, а штаты были укомплектованы опытными чиновниками, переводившимися сюда из таможен Царства Польского — одного из самых «контрабандоопасных» районов империи. Однако вопрос о постройке самого здания таможни так и не был решен. Расположение кассы и бухгалтерии в отдалении от товарных складов создавало многочисленные проблемы не только для чиновников, но и для купцов, вынужденных «бегать» из одного конца города в другой.

Таможенники винили в таком положении городские власти. Выступая на созванном Приамурским генерал-губернатором Д.И. Суботичем в 1903 г.

¹¹ Там же. Д. 780. Л. 38.

¹² Там же. Л. 37 об.

IV съезде сведущих людей, инспектор Заамурского таможенного района С.Н. Латкин подчеркивал, что именно «в этом приходится винить лишь город, который несмотря на неоднократные мои ходатайства и даже на указание, сделанное в прошлом году бывшим министром финансов, не желает отвести таможенному ведомству необходимого участка земли, который у него есть совершенно свободный на шлюпочной пристани с выходом на Светланскую и который был бы вполне удобен как для купечества, так и для таможни, так как выстроенное здесь таможенное здание находилось бы в центре всех складочных помещений и вместе с тем было бы в центре города и пристаней»¹³. Однако решение ставшего большим вопроса о земельном участке в центре города под строительство собственного помещения для таможни вскоре было отложено до лучших времен.

Начавшаяся в январе 1904 г. русско-японская война и последовавшее 1 мая временное восстановление порто-франко коренным образом изменили условия и содержание деятельности Владивостокской таможни, сведя их к функциям временного таможенного надзора (1899–1901 гг.) — контролю за ввозом подакцизных товаров. И только после завершения войны в условиях широкого обсуждения вопроса о судьбе порто-франко таможня начала готовиться к развертыванию своих операций. Следующая и на этот раз окончательная отмена порто-франко с 1 марта 1909 г. не застала ее неподготовленной, но условия деятельности таможни оставались тяжелыми. Основания для такого вывода дает и первое обследование таможни, проведенное осенью 1907 г. по поручению Приамурского генерал-губернатора чиновником А.М. Казариновым. В составленной по итогам ревизии докладной записке отражены все изменения в таможенной инфраструктуре.

На момент обследования в распоряжении Владивостокской таможни находились два пакгауза на Коммерческой пристани, а также три небольших площадки. В пакгаузах и на одной из площадок складывались, досматривались и хранились подакцизные товары. На остальных двух площадках производилась сортировка и проверка выгружаемых из пароходов грузов, выпускаемых без оплаты акцизов. Кроме того, для досмотра чаев, облагаемых пошлиной и оплачиваемых во Владивостоке и следовавших транзитом в Сибирь и Европейскую Россию, таможня имела помещения и площади на мысе Эгершельд¹⁴. По мнению управляющего таможней, этих помещений было все еще недостаточно для функционирования таможни. В случае отмены порто-франко таможне потребуется еще три пакгауза, расположенных здесь же на Коммерческой пристани площадью 120 кв. саженей каждый, а также строительство еще одного пакгауза и крытого навеса. Местное купечество было еще менее оптимистичным в оценке таможенных перспектив. Представители бизнеса отмечали, что из 589 тыс. т грузов, доставленных во Владивосток

¹³ Труды IV Хабаровского съезда, созванного Приамурским генерал-губернатором Д.И. Суботичем. Хабаровск, 1903. С. 209.

¹⁴ Таможня на Тихом океане. Вып. 4. С. 90.

в 1906 г., в складских помещениях нуждались 130 тыс. т, при этом город мог обеспечить лишь 15 тыс., а таможня и того меньше — 7 тыс. т¹⁵. Прогнозируемое увеличение грузов, доставляемых по КВЖД, делало эту перспективу еще более безрадостной. Выход виделся всем в развитии Коммерческого порта — строительстве пристаней, пакгаузов, создании «опытной таможенной артели», а также в расширении полномочий самой таможни в решении конкретных вопросов, отнесенных действующим законодательством к компетенции Департамента таможенных сборов. Вывод, к которому пришел чиновник А.М. Казаринов в результате изучения положения таможни, был однозначен: «ни порт, ни таможня, ни порядок не соответствуют ни тем потребностям, ни тем задачам, кои назрели». С ним вполне солидарен и управляющий Владивостокской таможней И.К. Ковалевский, сообщавший «о крайней необходимости скорейшего устройства особого здания с помещениями для досмотра пассажиров, или, правильнее сказать, их ручного и квитанционного багажа». Отсутствие подобных помещений создавало неудобство для всех пассажиров. Кроме того, нужен был закрытый навес для досмотра вещей приезжающих в громадном количестве сюда китайцев¹⁶. Владивостокское купечество в подавляющем большинстве считало, что и самой таможне место на территории Коммерческого порта, где рядом со зданием Корабельной конторы оставалась свободная площадка. Однако руководство таможни, поддержанное Департаментом таможенных сборов, пыталось решить вопрос о выделении участка земли в центре города, что более соответствовало статусу важного государственного учреждения.

С 1 января 1907 г. у торгового дома «М. Пьянков с бр.» на три года было арендовано под таможню и квартиру управляющего помещение в каменном доме по ул. Светланской, 41 (ныне Светланская, 43). Таможня занимала 17 комнат и платила арендную плату в 11,5 тыс. р. в год. Дом был оборудован электричеством и паровым отоплением, однако не вполне отвечал требованиям — само помещение располагалось на третьем этаже здания с общим входом. Расположение комнат не соответствовало «общепринятому в таможне порядку, вызываемому таможенными операциями»¹⁷. Таможенные чиновники жили далеко, что затрудняло нормальную работу таможни. Под квартиры досмотрщиков (20 комнат) использовалось «уступленное» обществом КВЖД здание на мысе Эгершельд. Таможенный инспектор С.Н. Латкин по поручению Департамента таможенных сборов неоднократно обращался к Владивостокской городской управе с ходатайством «об уступке» участка земли для таможни. Но всякий раз ходатайства отклонялись под предлогом, что все имеющиеся свободные участки нужны городу.

Наконец, 24 апреля 1908 г. Владивостокская городская дума подтвердила решение городской управы о передаче таможне участка земли на Берего-

¹⁵ Там же. С. 91.

¹⁶ Там же. С. 96.

¹⁷ РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 670. Л. 1 об.

вой улице рядом с городскими пакгаузами, на котором предполагалось возвести трехэтажное здание таможи. При этом участок передавался только в аренду на 12 лет с правом ее продления. В случае закрытия таможи все расположенные на участке помещения переходили в собственность города. Казалось, теперь таможенное ведомство получило возможность построить здание в центре с квартирами для чиновников и оборудованными помещениями для работы. Но сам участок представлял собой косогор и не вполне устраивал таможду. Требовала времени и экспертиза, которая должна была дать ответ на вопрос о возможности возведения на участке трехэтажного здания. Однако вскоре представился случай решить вопрос со строительством здания для таможи и без участия города.

В фонде Департамента таможенных сборов Российского государственного исторического архива (РГИА) в Санкт-Петербурге сохранилось дело под названием «О передаче таможенному ведомству железнодорожного участка земли в г. Владивостоке». Первые его документы датированы 26 июля 1909 г., последние — 3 сентября 1915 г. Представленные на 117 листах документы: межведомственная переписка, протоколы городской думы Владивостока, журналы особых совещаний в городах Санкт-Петербурге и Владивостоке, докладные записки, и др. — позволяют воссоздать историю появления во Владивостоке первого собственного здания таможи — в центре города на одной из центральных улиц, Алеутской¹⁸.

Первый шаг к окончательному решению вопроса был сделан 5 августа 1908 г., когда окружной таможенный инспектор С.Н. Латкин поставил перед Департаментом таможенных сборов вопрос «о передаче таможенному ведомству под постройки здания для Владивостокской таможи и квартир ее чинов свободного железнодорожного участка, расположенного по Алеутской улице (между зданием областного Правления и Ланинской улицей)». Участок идеально соответствовал требованиям — находился вблизи порта и железнодорожного вокзала. 24 января 1909 г. департамент впервые «снесся» по этому вопросу с Правлением общества КВЖД. Начался долгий процесс согласований и переговоров.

Постепенно таможенное ведомство окончательно уверилось в том, что участок на углу Алеутской и Ланинской улиц представляет собой единственное место, подходящее для строительства здания Владивостокской таможи. Поскольку участок принадлежал Уссурийской железной дороге и лишь находился в распоряжении КВЖД, пришлось согласовывать вопрос с Министерством путей сообщения. Затем КВЖД потребовала предоставления ей равноценного участка из числа принадлежащих таможне на Эгершельде. Выполнение этого требования стало возможным после сложных переговоров с военным ведомством, в годы русско-японской войны занявшим выделенный еще в 1899 г. таможне участок на Эгершельде.

¹⁸ Ныне в этом здании по ул. Алеутская, 16 размещаются отделы администрации Приморского края, а также Приморская торговая палата.

В окончательном решении вопроса были задействованы высшие чиновники Министерства финансов и КВЖД — директор Департамента таможенных сборов С.Д. Ган, товарищ председателя правления Общества КВЖД А.Н. Вентцель и др. Для окончательного согласования позиций было создано Особое совещание в Санкт-Петербурге под председательством С.Д. Гана, в котором приняли участие представители всех заинтересованных ведомств. Совещание признало «желательным» передачу железнодорожного участка площадью 4250 кв. саж. в обмен на принадлежащий таможене участок на территории Коммерческого порта. Все расходы, связанные с перемещением имущества КВЖД, брало на себя таможенное ведомство. Соответствующее представление было внесено в Совет министров 15 марта 1911 г. и обсуждалось на заседании Совета министров в июне того же года. Решение Совета министров о разрешении обмена получило высочайшее одобрение 18 июля 1911 г.

Последний документ в архивном деле — письмо директора Департамента таможенных сборов управляющему Владивостокской таможней от 3 сентября 1915 г., в котором сообщается о полном возмещении расходов железной дороги, связанных со сносом и переносом строений, в размере 3948 р. 25 к.¹⁹ К этому времени строительство здания таможни завершалось. А с ним завершался процесс ее превращения в неотъемлемую часть повседневной жизни города и порта.

¹⁹ Там же. Л. 117.

С.Н. ЛЯПУСТИН

Роль Сибирской военной флотилии в борьбе с контрабандой отечественных биоресурсов (1921–1922 гг.)

Рассматривается роль крейсерства кораблей Сибирской флотилии в 1921–1922 гг. в борьбе с контрабандой лесных и морских биоресурсов Дальнего Востока.

Ключевые слова: гражданская война, контрабанда, отряд кораблей, Г.К. Старк, рыбные и зверобойные промыслы, охрана природных богатств России.

В отечественной истории имеется немало событий, осмысление которых приходит по истечении многих лет, как например, попытки защиты отечественных природных ресурсов от браконьерского промысла в условиях гражданской войны.

После революции 1917 г. государственная охрана морских биоресурсов, предусматривающая борьбу с контрабандным вывозом продукции зверобойного, рыбного, пушного и лесного промыслов, на несколько лет практически прекратилась. Однако и в условиях гражданской войны противоборствующие стороны — и белые, и красные — при первой возможности предпринимали попытки борьбы с иностранным расхищением природных богатств.

Отдельной страницей в истории российского Дальнего Востока является крейсерство кораблей Сибирской флотилии в 1921–1922 гг., в период правления Временного Приамурского Правительства. В результате полной дезорганизации и хаоса экономика области находилась в бедственном положении. Бремя содержания правительственных учреждений, и в первую очередь армии и флота, легло на органы таможенного и акцизного надзора. Другая статья пополнения средств, направляемых на содержание правительственного аппарата и армии, — взимание платежей с японских лесо- и рыбопромышленников. Контроль за их деятельностью, выявление незаконных промыслов и контрабанды, реализация задержанной и конфискованной

пушнины, рыбопродукции, леса также являлись обязанностью таможенных органов.

Задачу по охране рыбных и зверобойных промыслов, а также лесных богатств в районе побережья, занятого белыми, и борьбу с иностранным хищничеством и контрабандой Временное Приамурское Правительство возложило на Сибирскую военную флотилию, командующим которой являлся контр-адмирал Г.К. Старк [2]. В октябре 1922 г. Правителем Земского Приамурского Края М.К. Дитерихсом была предпринята попытка возложить на Г.К. Старка руководство различными ведомствами и учреждениями, в том числе и таможней. Но как отмечал сам Г.К. Старк, «этот указ был мертворожденным, ибо Городское Самоуправление пребывало в таком состоянии, которое исключало всякую возможность рассчитывать на его помощь в делах управления» [5].



Контр-адмирал Г.К. Старк

Георгий Карлович Старк, последний командующий Сибирской военной флотилией, родился 20 октября 1878 г. в Санкт-Петербурге. В 1898 г. он успешно окончил Морской кадетский корпус, был произведен в офицерский чин и зачислен в 15-й флотский экипаж, расположенный в Кронштадте [6]. В 1904 г. Г.К. Старк получил назначение минным офицером на крейсер «Аврора», на котором прослужил почти десять лет. На «Авроре» в составе Второй Тихоокеанской эскадры он совершил поход вокруг Африки и участвовал в Цусимском сражении, в котором получил ранение. В декабре 1912 г. Старк был произведен в капитаны 2 ранга и назначен командиром эсминца «Сильный». Первая мировая война застала его в должности командира эскадронного миноносца «Страшный», входившего в состав 1-й минной

дивизии Балтийского флота. В годы войны он участвовал во многих боевых операциях, в том числе занимался постановкой минных заграждений под г. Виндава, на которых погибло несколько немецких миноносцев и крейсеров. В знаменитом Моонзундском сражении был ранен и «за мужество и храбрость в боях с неприятелем» произведен в контр-адмиралы [8]. Революцию 1917 г. Старк не принял, хотя ярким монархистом он никогда не был, но присягу, данную Царю и Отечеству, нарушить не мог. Это был человек слова, чести и долга. С 1918 по 1919 г. выступил на стороне Белого движения. Почти весь 1920 год Г.К. Старк находился в Харбине, а в мае 1921 г. получил из Владивостока телеграмму за подписью главы правительства С. Меркулова с предложением

прибыть во Владивосток и возглавить Сибирскую флотилию. Не без колебаний адмирал принял это предложение. Как человек, уже достаточно повоевавший на гражданской войне, он реально оценивал ситуацию в стране и не питал особых надежд на победу Белого движения: «Отдавая себе полный отчет во всей сложности обстановки во Владивостоке и всей тяжести работы, которую мне предстояло взять на себя, я вместе с тем не считал себя вправе ответить отказом на призыв единственного существовавшего тогда национально-го правительства...» [8].

Вступив в должность, он активно принялся за работу по восстановлению боеспособности Сибирской военной флотилии. Для поднятия дисциплины и ответственности как матросов, так и офицеров Г.К. Старк прежде всего восстановил на флоте погоны старого образца и обращение в соответствии с уставом Русского императорского флота. Начались работы по подъему затопленных и поврежденных кораблей, формировались но-



Охранный (вспомогательный) крейсер
«Лейтенант Дыдымов»

вые команды, офицерские кадры комплектовались людьми дела, сознательно готовыми к лишениям и тяготам военных походов. Под его руководством в 1921 г. начинается крейсерство кораблей Сибирской флотилии вдоль побережья Приморья. В мае 1921 г. в состав Сибирской флотилии в качестве посыльного судна был включен крейсер «Лейтенант Дыдымов». С 21 по 27 мая 1922 г. крейсер «Лейтенант Дыдымов» по приказу Г.К. Старка выполнял задачи по патрулированию водного района от г. Владивостока до Императорской гавани. В результате крейсерства, сочетавшего ведение разведывательных действий в отношении Красной армии с выполнением задач по охране побережья, рыболовных и зверобойных промыслов и, по всей вероятности, осуществлению таможенного надзора, был обнаружен незаконно действовавший японский крабовый завод, готовая продукция которого была арестована. В эти дни был также задержан и приведен во Владивосток японский пароход «Зен-Вей-мару» [5].

В газетных статьях того периода о крейсере «Лейтенант Дыдымов» упоминался как таможенный крейсер [3]. На осуществление таможенного надзора показывают косвенные признаки — проведение крейсером «Лейтенант Дыдымов» таможенного досмотра иностранных морских судов, находящихся в российских территориальных водах. Так, в ходе досмотра японского судна

«Зен-Вей-мару» членами экипажа крейсера была обнаружена и конфискована партия контрабандного леса, незаконно заготовленного на российской территории. Однако в связи с кризисом таможенной системы, приходившемся на 1918–1922 гг., и царившей неразберихой крейсеру не могли присвоить статус таможенного.

Имеются отрывочные сведения о том, что в 1922 г., у берегов Камчатки и Командорских островов, по распоряжению адмирала Г.К. Старка выполняла задачи по охране морских биоресурсов от иностранных браконьеров и контрабандистов канонерская лодка (минный заградитель) «Магнит» [5]. Помимо крейсерства с целью охраны зверобойных промыслов на канонерскую лодку возлагались задачи по обеспечению практики гардемарин (по данным А. Еленевского, — слушателей классов Сибирской флотилии во Владивостоке; по данным других историков, — гардемарин, которыми становились, по инициативе контр-адмирала Старка, молодые люди со средним образованием, после ускоренной подготовки получавшие звание «гардемарин флота» и направлявшиеся на корабли флотилии для практического обучения [4]). Кроме того, «Магнит» осуществлял доставку для подкрепления гарнизона г. Петропавловска-на-Камчатке роты морских стрелков (100 человек), а также различного груза. Выполнял «Магнит» и задачу по охране котиковых промыслов на Беринговых островах от хищников, в первую очередь японских, которые не только выбивали котиков, но, сбрасывая продырявленные банки с нефтью, загаживали лежбища и принуждали котиков селиться на лежбищах, находившихся на юге Курильских островов, в японских водах. Сохранились сведения о том, что в ходе крейсерства одна японская хищническая шхуна была потоплена, остальные ушли от преследования [1].

В июле 1922 г. корабли («Батарей», «Охотск», «Илья Муромец») под командованием капитана 1 ранга Н.Г. Фомина в ходе выполнения задач, поставленных адмиралом Г.К. Старком, задержали около десяти японских морских судов с лесом, который японцы планировали контрабандно вывезти в Японию, а также обнаружили два крабовых завода, осуществлявших незаконную переработку браконьерской продукции. Ю.К. Старк писал в своем отчете: «Приведя в порядок северный район, задержав около десяти японских пароходов-хищников с лесом и два незаконных крабовых завода, введя работу чиновников, ранее подчиненных партизанам, в нормальное русло, отряд пошел на юг, по дороге высаживаясь и осматривая важнейшие пункты побережья для выяснения общей картины красной организации и дабы дать возможность следовавшим при отряде чиновникам лесного и рыболовного ведомства получить все необходимые для них сведения. Во многих местах были обнаружены различного рода незаконные действия японских промышленников, причем иногда приходилось прибегать к репрессиям, так, например, капитан одного японского парохода, отказавшийся заплатить штраф, был арестован и привезен на флагманский корабль, а пароход с посланной

на него нашей командой начал сниматься с якоря, чтобы следовать за отрядом. Только тогда у капитана нашлись средства, чтобы заплатить штраф» [5].

В дальнейшем адмиралом Г.К. Старком планировалось подготовить и направить в районы севернее залива Ольги отряд из четырех кораблей в следующем составе: канонерская лодка «Батарея», канонерская лодка «Илья Муромец», крейсер «Лейтенант Дыдымов» и транспорт «Охотск». На эти суда, помимо ведения боевых и разведывательных действий против отрядов Красной армии, планировалось возложить задачи по осуществлению охраны рыбных и лесных промыслов. Это вызвано было тем, что «японские промышленники в массе нарушали закон, установив вахханалии хищнического разграбления русских богатств» [5].

Как видно из воспоминаний Г.К. Старка, даже в условиях гражданской войны, политической и экономической нестабильности он считал необходимым принимать все зависящие от него меры по охране природных богатств России. Однако смена власти и массовый уход кораблей и судов Сибирской флотилии 28 октября 1922 г. из Владивостока в Гензан, а затем в Шанхай и Филиппины, не позволили осуществить эти планы.

Список литературы

1. Еленевский А. Военные училища в Сибири (1918–1922) // Военная быль. 1963. № 61–64 [Электронный ресурс]. URL: http://www.dk1868.ru/history/voennie_uchil.htm
2. Кадесников Н.З. Краткий очерк белой борьбы под Андреевским флагом на суше, морях, озерах и реках России в 1917–1922 гг. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.navy.su/navybook/kadesnikov/11.html>
3. «Лейтенант Дыдымов» поднят японцами // Слово. 1933. 19 марта. № 1426.
4. Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг. / сост. И.М. Алабын, В.В. Лобыцын, А.Ю. Савинов, К.Б. Стрельбицкий; под ред. В.В. Лобыцына. М.: Феодосия, 2001. 192 с.
5. Старк Ю.К. Отчет о деятельности Сибирской флотилии 1921–1922 годов [Электронный ресурс]. URL: <http://www.militera.lib.ru/h/whitefleet/30.html>
6. Старк Г.К. Моя жизнь. СПб., 1998. С. 16.
7. Чусовской В. Последнее судно под Андреевским флагом шло к острову Врангеля. Но зачем? // Пограничник Северо-Востока. 2008. 10–16 декабря. № 49 (3965).
8. Ясько Т.Н. Адмирал Старк // Россия и АТР. Владивосток. 2004. № 4. С. 18–22.

Конфисковано два морских судна-нарушителя таможенного законодательства

В производстве Южно-Сахалинского городского суда находится два дела об административных правонарушениях, переданных на расследование Сахалинской таможней. По результатам рассмотрения 19.01.2011 г. принято решение о конфискации двух морских судов с наложением административных штрафов общей суммой более 15 млн рублей.

Указанные дела об административных правонарушениях были возбуждены Сахалинской таможней весной 2010 г. по фактам задержания данных судов большим таможенным судном «Павел Верещагин» в территориальном море Российской Федерации. Оба судна-нарушителя следовали на выход из территориального моря России с грузом морепродукции на борту. Суды в пограничном и таможенном отношении не были оформлены для работы в территориальном море Российской Федерации и захода в российские порты. Соответственно, судовладельцами был нарушен порядок прибытия и убытия судов с таможенной территории Российской Федерации. Ответственность за данные деяния предусмотрена ч. 1 ст. 16.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (КоАП РФ).

Субъектами правонарушений оказались две иностранные компании, предметом правонарушений помимо морских судов явилось около 20 т живого краба и почти 4 т свежемороженой рыбопродукции.

Кроме того, в отношении капитанов данных судов возбуждены уголовные дела по ч. 1 ст. 188 УК РФ «Контрабанда». Проводится расследование.

Всего в 2010 г. в регионе деятельности Сахалинской таможни с использованием больших таможенных судов произведено задержание четырех судов — нарушителей таможенного законодательства. По фактам задержания судов производство по делам об административных правонарушениях до настоящего времени не завершено.

Сергей Сысой,
заместитель начальника отдела
административных расследований
Сахалинской таможни

Развитие информационных таможенных технологий в Камчатской таможне

Более 20 участников внешнеэкономической деятельности собрались 16 февраля 2011 г. на первое в этом году заседание Консультативного совета при Камчатской таможне. Таможенники и представители деловых кругов края обсуждали наиболее актуальные на настоящем этапе развития таможенного дела в Российской Федерации вопросы о перспективах и проблемах внедрения современных информационных таможенных технологий, в том числе интернет-декларирование, удаленный выпуск и предварительное информирование.

Были рассмотрены перспективы реализации Концепции предварительного информирования в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом. Подавляющая часть грузов в регионе деятельности Камчатской таможни перемещается именно этим видом транспорта. Как отметил главный государственный таможенный инспектор отдела таможенных процедур и таможенного контроля О. Главацкий, практика работы таможенных органов зарубежных стран показывает, что предварительное информирование является одной из наиболее востребованных таможенных технологий, повышающих качество процесса таможенного оформления. Во многих странах мира предварительное информирование таможенных органов — это обязательная стандартная процедура, в ближайшей перспективе она станет таковой и в Российской Федерации.

Кроме постоянных участников Консультативного совета, на заседание были приглашены представители агентирующих компаний Камчатского края, которые непосредственно заинтересованы в развитии технологии предварительного информирования в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом.

Не менее важным и интересным для представителей агентирующих компаний и иных участников заседания был вопрос о практике совершения таможенных операций в отношении рыбопромысловых судов и судов торгового мореплавания в регионе деятельности таможенного поста Морской порт Петропавловск-Камчатский. Как представителями таможни, так и участниками ВЭД был озвучен ряд проблемных вопросов, связанных с применением запретов и ограничений, обеспечением возможности доступа таможенного наряда к товарам на борту транспортного средства, декларированием припасов и т. д.

Одной из основных задач на 2011 г., поставленных Правительством Российской Федерации перед ФТС России и таможен-

ными органами, является ускорение всех таможенных операций, в том числе создание условий для сокращения сроков выпуска товаров. Данный вопрос также обсуждался в ходе заседания Консультативного совета. Отметим, что интернет-декларирование, как один из инструментов сокращения сроков выпуска товаров, уже активно используется участниками ВЭД в регионе деятельности Камчатской таможни.

Алена Гуреева,
специалист по связям
с общественностью
Камчатской таможни

Бригаду «черных» лесорубов задержали в Хабаровском крае

Сотрудники Главного управления МВД России по ДФО получили оперативную информацию о том, что в районе имени Лазо Хабаровского края действует преступная группа, которая занимается незаконной порубкой деревьев. Оперативники предполагают, что в ОПГ входит целая сеть бригад, одна из которых и была задержана на месте преступления.

В труднодоступном районе тайги, где и производились нелегальные заготовки древесины, обнаружен стационарный лагерь лесорубов. Об отдаленности этой стоянки от населенных пунктов говорит и тот факт, что там повсюду были видны тигриные следы. Добраться до этого места возможно только зимой: летом дорогу разделяет горная река. Несмотря на отдаленное расположение делан, заготовители предусмотрительно конспирировали свою противозаконную деятельность. Они зачищали дорогу, по которой ездили тракторы и машины, а чтобы окончательно скрыть следы

техники — ставили небольшие елки и сосны в снег. Такая маскировка использовалась «черными» лесорубами на подъездах к местам складирования древесины и ее заготовки. Чтобы окончательно оградить себя от визита незваных гостей, члены бригады нагребали бульдозерами огромные снежные насыпи, преодолеть которые было невозможно даже на мощных внедорожниках.

Для обеспечения безопасности оперативных сотрудников и обнаружения делан были привлечены бойцы Отряда милиции специального назначения ГУ МВД России по ДФО, с опытом работы в подобных экстремальных условиях.

Во время проведения операции на делане находилось более 110 кубометров древесины ценных пород: ясень и дуб отличного качества. По словам оперативных сотрудников, диаметр заготовленных дубов доходил до 100 см. На сегодняшний день это большая редкость для Хабаровского края. Такие дубы остались в малых количествах лишь в Приморском крае. Все это, по мнению специалистов, — результат бесконечных, зачастую преступных вырубок.

Работники Управления лесами правительства Хабаровского края, которые участвовали в совместной операции, установили,

что только на этой делане размер экологического ущерба, причиненного «черными» лесорубами, составляет более 4 млн р.

По версии оперативников, заготовкой древесины преступная группа занималась с целью дальнейшей ее отправки в КНР. Предпринимателям именно этой страны лидер ОПГ отдавал предпочтение, сбывая нелегально заготовленный товар в промышленных масштабах. Есть основания полагать, что все сделки проходили в обход закона, а на территорию Поднебесной хабаровский лес-кругляк попадал исключительно контрабандными путями.

В настоящее время по факту незаконных порубок деревьев возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 260 УК РФ. У заготовителей изъяты тракторы, пилы и другие орудия преступления. Проводится ряд оперативно-следственных мероприятий, направленных на установление всех членов преступной группы и эпизодов их противозаконной деятельности.

Ирина Щеголева,
сотрудник пресс-службы
Главного управления МВД России
по Дальневосточному
федеральному округу