



# ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

4.2011



# ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

4 (57)

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. Бакланов*, 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-лейтенант  
таможенной службы  
(зам. главного редактора)  
*С.С. Ерошенко*, проректор-  
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 9 месяцев 2011 года. *П. Стецуренко* 3

Итоги правоохранительной деятельности таможен  
Дальневосточного региона за 9 месяцев 2011 года.  
*С. Щедрин* 9

*В ПОМОЩЬ УЧАСТНИКУ ВЭД*  
Создана Федеральная служба по аккредитации 14

О реквизитах перечисления таможенных платежей.  
*В. Шамаева* 15

*НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ*  
Ю.В. Ремез — начальник Биробиджанской таможни 17

### ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Обзор внешнеэкономической деятельности  
Дальневосточного региона за 9 месяцев 2011 года 18

### ЭКОНОМИКА РЕГИОНА

*Бакланов П.Я., Романов М.Т.* Факторы и приоритеты  
долгосрочного развития территориальных структур  
хозяйства Тихоокеанской России 27

*Дьяков В.И., Останин В.А.* Особенности таможенного  
риск-менеджмента в условиях глобализации 47

### ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ

*Алексеева Н.Н., Еланская Л.О.* Применение заключений  
экспертов в качестве доказательств законности решений  
таможенных органов 51

### ВОПРОСЫ ОБРАЗОВАНИЯ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ

*Шевкунова В.П.* Особенности организации учебного  
процесса в условиях реализации компетентностно-  
ориентированных образовательных программ 60

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  
*Н.С. Рудницкая,* 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 (423) 2250-237

Факс: 8 (423) 2638-968

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

Подписано в печать  
28.12.2011 г.  
Формат 70×100/16  
Усл. печ. л. 10,10.  
Уч.-изд. л. 10,00.  
Заказ 539. Тираж 200.

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

Дата выхода в свет  
30.12.2011 г.

Цена свободная.

ISSN 1815-0683

© Владивостокский филиал  
Российской таможенной  
академии, 2011

Научные работы студентов — в практику (обзор  
за 2010–2011 учебный год)

69

#### ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

**Андрейчук Е.Л.** Некоторые вопросы теории экономики  
таможенного дела в контексте совершенствования  
бюджетного процесса

82

**Колпаков А.Ф.** Понятие «транспортное средство»  
в таможенном деле

90

**Ануфриев О.Б., Ковылин А.А., Колбешин В.А.,  
Малышенко Ю.В., Полошеев А.А.** Экспериментальная  
система предварительного информирования  
при перевозках морским транспортом

98

#### ИНТЕРВЬЮ

Главная задача таможенника — честно служить  
государству. *В. Шамаева*

106

#### СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

**Дубинина Н.И.** О проектах социально-экономического  
развития советского Дальнего Востока  
в 1920–30-е годы

113

#### ХРОНИКА СОБЫТИЙ

Восстановлена железнодорожная линия Хасан–Раджин.  
*Т. Пакулова*

119

Рабочая встреча с участниками ВЭД в Нерюнгри.  
*С. Микушин*

120

Уголовное дело за контрабанду леса. *Н. Курдюкова*

120

Предпринимательство по ложному контракту. *О. Гнедая*

121

#### УКАЗАТЕЛЬ СТАТЕЙ, ОПУБЛИКОВАННЫХ В 2011 ГОДУ

### **Итоги работы Дальневосточного таможенного управления за 9 месяцев 2011 года**

Дальневосточное таможенное управление (ДВТУ), как и вся Федеральная таможенная служба, работает сегодня в условиях укрепляющихся интеграционных процессов на пространстве России, Белоруссии и Казахстана.

В настоящее время на Дальнем Востоке на страже экономических интересов России стоит 5 482 таможенника. В состав ДВТУ входят 15 таможен (13 приграничных, 1 внутренняя (Якутская), Дальневосточная оперативная таможня) и 50 таможенных постов; расположено 65 пунктов пропуска, в том числе морских — 35, воздушных — 10, смешанных — 10, автомобильных — 6, железнодорожных — 3, речной — 1.

В Дальневосточном федеральном округе (ДФО) созданы две особые экономические зоны: особая экономическая зона на территории Магаданской области и портовая особая экономическая зона на территории Советско-Гаванского муниципального района Хабаровского края. Кроме того, в рамках поручения Председателя Правительства Российской Федерации установлен временный морской грузопассажирский пункт пропуска на о. Русский на период строительства объектов саммита АТЭС-2012.

Дальний Восток граничит с развитыми и быстро развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Протяженность внешней границы Дальнего Востока составляет 25 575 км, в том числе сухопутная с Китаем и КНДР — 2 575 км и морская — 23 000 км. Особое географическое положение способствует интенсивному развитию международных связей.

ДВТУ проводит системную целенаправленную работу по содействию внешнеэкономической деятельности, применению перспективных таможенных технологий, обеспечению достоверного декларирования, осуществлению

контроля таможенной стоимости, использованию форм контроля после выпуска товара в сочетании с правоохранительной деятельностью.

В новых экономических условиях ДВТУ стабильно выполняет плановые задания по перечислению в федеральный бюджет таможенных платежей. За 9 месяцев 2011 г. дальневосточные таможни пополнили государственную казну более чем на 137 млрд р. За аналогичный период 2010 г. в доход федерального бюджета было перечислено 135 млрд р. Всего же в 2011 г. таможенные органы ДВТУ планируют перечислить в федеральный бюджет 184,3 млрд р.

За 9 месяцев 2011 г. таможенными органами ДВТУ безвозмездно переданы учреждениям здравоохранения, социального обеспечения и образования социально-значимые товары, обращенные в федеральную собственность, на сумму 21,6 млн р.

**Внеэкономическая деятельность.** За 9 месяцев 2011 г. таможнями, подчиненными ДВТУ, было оформлено 180 тыс. деклараций на товары по таможенным режимам и особенностям, учитываемым таможенной статистикой внешней торговли. По сравнению с аналогичным периодом 2010 г. количество оформленных деклараций на товары увеличилось на 23,2 % (по экспорту на 14,4 %, по импорту — на 25,1 %).

Внеэкономическую деятельность осуществляли 8 164 участника, по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. произошел рост на 8,8 %, при этом количество экспортеров сократилось на 4,2 %, а количество импортеров возросло на 9,8 %.

**Товарооборот.** За 9 месяцев 2011 г. товарооборот через таможенные органы Дальнего Востока составил 28,6 млрд долл. США (причем стоимость экспорта составила 85 %), что в натуральном выражении составило 36,1 млн т (по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. произошло снижение на 14,5 %).

**Экспорт.** За 9 месяцев 2011 г. через таможни ДВТУ вывезено 30,6 млн т грузов стоимостью 15 млрд долл. США (или 52 % общей стоимости товарооборота). При этом по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. стоимостной объем экспорта уменьшился на 9,6 %, натуральный объем экспортных грузов снизился на 19,9 %.

Крупнейшими торговыми партнерами ДФО по экспорту товаров традиционно остаются Япония (35,2 %), Республика Корея (31,9 %), Китай (21,4 %).

Основные объемы экспорта пришлось на следующие товары: топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки — 73,5 %; рыба, ракообразные и моллюски — 10,7 %; древесина и изделия из нее — 5,8 %; черные металлы — 2,4 %.

**Импорт.** Стоимость товаров по импорту за 9 месяцев 2011 г. составила 13,65 млрд долл. США. При этом по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. импорт возрос по стоимости в 1,5 раза, в натуральном выражении — на 38,1 % (ввезено 5,5 млн т грузов).

Крупнейшими торговыми партнерами ДФО по импорту выступили: Китай — 41,7 % стоимости импорта, Республика Корея — 22,8 %, Япония — 16,3 %, США — 4,1 %.

Основными товарами по импорту являлись: машины, оборудование и механизмы — 24 % от стоимости импорта всех товаров; средства наземного транспорта — 1,5 %; суда, лодки и плавучие конструкции — 10,8 %; электрические машины и оборудование, их части — 8,6 %; пластмассы и изделия из них — 6,1 %; обувь, гетры и аналогичные изделия, их части — 4,4 %.

**Перспективные таможенные технологии.** В условиях глобализации экономики, расширения международной торговли существенно повышаются требования к качеству и скорости выполнения таможенных процедур.

Активное внедрение информационных технологий в России обуславливает развитие в ФТС России базы для обеспечения выполнения таможенных процедур с применением электронного обмена данными. В настоящее время таможенными ДВТУ применяется электронное декларирование через Интернет, а также технология удаленного выпуска и технология предварительного информирования. Стратегической задачей ДВТУ является развитие электронной формы декларирования через Интернет.

Сегодня электронное декларирование через Интернет стало обыденностью для любого успешного участника внешнеэкономической деятельности. Предпринимателей, прежде всего, привлекает экономия времени при подготовке документов и подаче электронной таможенной декларации. Большинство документов не нужно предоставлять в бумажном виде, в связи с чем нет необходимости часто посещать таможенный орган. Системой интернет-декларирования (далее — Система) обеспечивается форматно-логический контроль, уменьшена вероятность технических ошибок, поскольку Система осуществляет автоматическую проверку правильности документов, кроме того можно проконтролировать ход проверки декларации, так как на каждом этапе Система направляет декларанту информационные сообщения.

В настоящее время техническими средствами для принятия интернет-деклараций на товары оснащены все таможи Дальнего Востока. С начала 2011 г. таможенными органами ДВТУ в электронной форме выпущено более 154 тыс. деклараций на товары (88 % от общего количества принятых деклараций на товары).

Технология удаленного выпуска подразумевает наличие дополнительных возможностей на базе технологии интернет-декларирования. Главное удобство заключается в том, что подать декларацию можно на товар, находящийся за сотни и тысячи километров от места декларирования, а документальный и фактический контроль осуществляют различные таможенные органы. В результате оптимизация нагрузок на таможенные органы и сокращение документооборота прямо влияют на ускорение выполнения таможенных операций и выпуск товаров. За 9 месяцев 2011 г. по удаленному выпуску выпущено 4 737 электронных деклараций.

С февраля 2011 г. на Дальнем Востоке функционирует два таможенных органа, полностью работающих по технологии удаленного выпуска — это Владивостокский и Хабаровский таможенные посты — Центры электронного



декларирования. В перспективе Центры электронного декларирования на основании используемой технологии удаленного выпуска возьмут в ДФО на себя большую часть таможенного оформления, связанного непосредственно с декларированием товаров.

Несмотря на то, что предварительное информирование стало доступным только с марта 2011 г., участники внешнеэкономической деятельности и компании-перевозчики, которые стали применять предварительное информирование, получили реальные преимущества за счет сокращения времени прохождения таможенных процедур и в целом нахождения товаров и автомобильных средств на международных автомобильных пунктах пропуска. Это сокращает финансовые затраты предпринимателя на 10–15 %.

В итоге за полгода применения технологии предварительного информирования его доля достигла 80 % от общего числа уведомлений о прибытии на автомобильных пунктах пропуска и эта доля постоянно растет.

Дальнейшему развитию предварительного информирования препятствует его ограниченное применение (только для товаров, перемещаемых автомобильным и железнодорожным транспортом). Однако в ближайших планах ФТС России — распространение технологии на морской, речной и воздушный транспорт.

Таможенные органы ДФО активно используют в работе мобильные инспекционно-досмотровые комплексы (МИДК): в таможнях региона работают шесть МИДК, два из которых функционируют в морских пунктах пропуска, четыре — на автомобильных переходах. Планируется ввод стационарного инспекционно-досмотрового комплекса в порту Восточный (Находкинская таможня) и передача двух МИДК с российско-казахстанской границы. Также рассматривается проект создания инспекционно-досмотрового комплекса на территории МАПП «Пограничный» Уссурийской таможни.

Дальневосточное таможенное управление продолжает поэтапную реализацию «Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации» (далее — Концепция), рассчитанную до 2020 г.

Ключевым звеном реализации Концепции является создание таможенно-логистических терминалов (ТЛТ). ДВТУ проведена работа по изучению условий для создания таможенно-логистических терминалов для оформления товаров, перемещаемых автомобильным транспортом, в том числе в ходе взаимодействия с администрациями субъектов Российской Федерации в ДФО.

В результате в сентябре этого года состоялось открытие Благовещенского таможенно-логистического терминала (смешанный пункт пропуска «Благовещенск», г. Благовещенск Амурской области).

В торжественной церемонии приняли участие статс-секретарь — заместитель руководителя Федеральной таможенной службы К. Чайка, начальник

Дальневосточного таможенного управления С. Пашко, начальник Благовещенской таможни М. Сорокин, министр внешнеэкономических связей, туризма и предпринимательства Амурской области И. Горевой, генеральный директор ЗАО «Торговый порт Благовещенск» А. Троян.

Также в ближайшее время предполагается полное перемещение таможенного поста МАПП «Пограничный» Уссурийской таможни на ТЛТ «Пограничный», инициатором создания которого является ЗАО «РОСТЭК-Приморье».

В дальнейшем планируется создание ТЛТ в Хасанской таможне (МАПП «Краскино», пос. Краскино Хасанского района Приморского края), два ТЛТ в Уссурийской таможне (ДАПП «Марково», г. Лесозаводск Приморского края, и ДАПП «Полтавка», Октябрьский район Приморского края).

Кроме того, в долгосрочной перспективе запланировано создание ТЛТ в регионе деятельности Биробиджанской таможни (смешанный пункт пропуска «Нижнеленинское», с. Нижнеленинское Еврейской автономной области) и Хабаровской таможни (планируемый к строительству пункт пропуска «Хабаровск–Фуюань», на о. Большой Уссурийский Хабаровского края). Также должен появиться еще один ТЛТ в регионе деятельности Благовещенской таможни (планируемый к строительству автомобильный пункт пропуска «Каникурган–Чанфатунь», с. Каникурган Амурской области).

**Защита прав интеллектуальной собственности.** Год от года растет количество выявленных таможенными органами товаров, обладающих признаками контрафактности. Так, если в 2010 г. таможнями выявлено 3,4 млн единиц товаров с признаками контрафактности, то за 9 месяцев 2011 г. выявлено 3,7 млн единиц. По сравнению с аналогичным периодом 2010 г. рост составил 110 %.

Регулярно выявляют товары с признаками контрафактности Владивостокская, Находкинская и Уссурийская таможни.

Среди выявленных контрафактных товаров большую долю, как и в прошлом, занимают одежда, обувь, косметика, парфюмерия, игрушки, сотовые телефоны известных торговых марок, и др.

За 9 месяцев 2011 г. возбуждено 174 дела об административных правонарушениях по ст. 14.10 КоАП России и одно дело об АП по ч. 1 ст. 7.12 КоАП РФ. Рассмотрено в указанном периоде 142 дела; по 85 делам, на сегодняшний день, судами уже принято решение о привлечении лиц к административной ответственности.

Эффективно работают подразделения таможенной инспекции таможенных органов ДВТУ (за 9 месяцев 2011 г. проведено 700 проверок). По результатам проверочных мероприятий доначислено таможенных платежей и пеней, наложено штрафов на сумму 285,7 млн р., что на 26 % превышает аналогичный показатель 9 месяцев 2010 г. (227,2 млн р.).



По результатам проверок после выпуска товаров, проведенных подразделениями таможенной инспекции, возбуждено 728 дел об административных правонарушениях. Возбуждено 20 уголовных дел.

**Международное сотрудничество.** Большое внимание уделяется в Дальневосточном таможенном управлении развитию международных контактов. ДВТУ взаимодействует по таможенной линии со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего с КНР.

Наиболее тесные связи налажены с Харбинской таможней, которая исполняет функции регионального таможенного управления. В течение многих лет дальневосточные и китайские таможенники обмениваются делегациями во главе с начальниками ДВТУ и Харбинской таможни. Проводятся рабочие встречи, стажировки и совместные семинары по актуальным проблемам таможенного контроля. Представители ДВТУ помимо Харбина посещали города Суйфэньхэ, Дуннин, Муданьцзян, Дацин, Мишань. Китайские коллеги в свою очередь побывали в Хабаровске, Биробиджане, Благовещенске, Уссурийске.

В ДВТУ развивается таможенное сотрудничество и с Японией, контакты с которой на региональном уровне насчитывают без малого 20-летнюю историю. Неоднократно ДВТУ посещали делегации таможенников из северных и западных префектур Японии, продуктивные контакты были с Генеральным консульством Японии во Владивостоке. Главное направление сотрудничества с японскими коллегами — борьба с социально опасными видами контрабанды.

С таможенными органами США сотрудничество осуществляется в основном по программе «Вторая линия защиты». Также были и совместные семинары по борьбе с незаконным оборотом наркотиков, с «отмыванием денег». Представители ДВТУ неоднократно выезжали в США для ознакомления с работой таможенников.

*Полина Стецуренко,*  
начальник отделения по связям с общественностью ДВТУ

## **Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальневосточного региона за 9 месяцев 2011 года**

На таможенные органы возложена обязанность по выявлению, пресечению и предупреждению контрабанды, иных преступлений и административных правонарушений в сфере таможенного дела. При реализации данной функции на территории Дальнего Востока таможнями региона только за истекший период 2011 г. пресечена деятельность 12 организованных преступных групп, специализировавшихся на контрабанде товаров народного потребления, лесоматериалов, а также объектов флоры и фауны, находящихся под угрозой исчезновения. Учитывая, что данные преступления являются особо тяжкими, а их расследование относится к компетенции следственных органов, пресечение таких преступлений осуществлялось в тесном взаимодействии с Федеральной службой безопасности, органами внутренних дел и другими правоохранительными органами.

Правоохранительными подразделениями таможен региона активно велась работа по выявлению каналов контрабанды наркотических средств и сильнодействующих веществ, культурных ценностей, водных биоресурсов, нефтепродуктов, автомобилей и других предметов преступлений. В результате проведенных мероприятий уголовных дел возбуждено на 20 % больше, чем в прошлом году. Общая стоимость незаконно перемещенных товаров превысила 2,5 млрд р.

В рамках деятельности по выявлению нарушений административного законодательства за 9 месяцев 2011 г. пресечено более 5 тыс. фактов нарушений таможенных правил, рассмотрено свыше 4,5 тыс. дел об административных правонарушениях, общая сумма наложенных санкций составила 6 млрд р., что более чем в 2 раза превышает показатель аналогичного периода прошлого

года. Более половины таких деяний квалифицировано по так называемым «контрабандообразующим» составам (статьи 16.1, 16.2, 16.3), наносящим наиболее существенный экономический ущерб государству. Анализ показывает, что подобная динамика наблюдается прежде всего за счет ресурсной составляющей незаконного товарооборота. Высокий спрос на природные богатства Дальневосточного региона в сопредельных азиатских государствах влечет активизацию преступной деятельности по их вывозу с нарушениями действующего законодательства. Так, почти в 10 раз возросло количество контрабандно экспортированного леса. При этом 95 % таких преступлений совершено путем представления таможенному органу недействительных документов, призванных подтвердить законность происхождения древесины.

Более чем в 2 раза вырос объем противоправного вывоза предметов дикой флоры и фауны. Так, в апреле этого года Дальневосточной оперативной таможней возбуждено уголовное дело в отношении гражданина Китая по факту контрабанды 400 кг дальневосточного трепанга, в варено-сушеном виде. Для совершения этого преступления был специально оборудован автобус, перевозивший туристов из России в Китай: при вскрытии пола пассажирского салона в нем было обнаружено второе дно, в котором находились контрабандные биоресурсы. Общая стоимость данных товаров превысила 22 млн р. По результатам производства дознания уголовное дело направлено в суд, которым вынесен обвинительный приговор — 1 год и 3 месяца лишения свободы. Контрабандные биоресурсы обращены в собственность государства.

Другой случай незаконного вывоза объектов дикой природы имел место в августе в пункте пропуска Краскино. Гражданами Корейской Народной Демократической Республики была предпринята попытка вывоза в Китай 152 кг трепанга, 7 кг женьшеня, 32 лап гималайского и бурого медведей, общей стоимостью свыше 10 млн р. При этом все эти товары перевозились под видом личных вещей, в обычных туристических чемоданах. Данный факт своевременно выявлен сотрудниками Хасанской таможни, предметы контрабанды изъяты, по уголовному делу ведется дознание.

Аналогичное преступление пресечено Благовещенской таможней в июне этого года. В багаже туриста из КНР обнаружено 4 шкуры рыси, 26 губ лося, а также 1 041 лапа медведя. Таким образом, одних только медведей было убито более 260 особей. В настоящее время уголовное дело находится в производстве органов внутренних дел.

Следует отметить, что, как и ранее, более трети всех уголовных дел приходится на долю товаров народного потребления.

Так, в октябре этого года оперативниками ДВОТ совместно с Управлением ФСБ России по Приморскому краю пресечена противоправная деятельность по незаконному ввозу из Китая товаров народного потребления. Пользуясь тем, что фактически товары прибывали на территорию России в пункте пропуска, а подача декларации и необходимый контроль осуществлялись

во Владивостоке, недобросовестными участниками внешнеэкономической деятельности была разработана преступная схема с использованием специально оборудованного автотранспорта. Так, грузовой автомобиль, перевозивший грузы по территории России, был заранее оснащен запорными устройствами, которые позволяют снимать замок, не повреждая наложенные на него пломбы. При этом фактически из Китая вывозились дорогостоящие предметы одежды и обуви, которые выгружались по пути следования автомобиля до СВХ, определенного таможенным органом. На их место помещались дешевые мешки для строительного мусора. После этого замки с пломбами вновь размещались на дверях полуприцепа. По прибытии транспортного средства в пункт оформления таможенному органу предъявлялись именно мешки, облагаемые минимальными пошлинами, в то время как действительное содержимое полуприцепа уже направлялось конечным получателям. При этом государственная казна каждый раз недополучала несколько миллионов рублей в виде неуплаченных таможенных платежей.

Вместе с тем очередная попытка такого перегруза закончилась возбуждением уголовного дела и изъятием незаконно ввезенных товаров народного потребления. В настоящее время по этому делу ведется предварительное расследование.

Значительными остаются размеры контрабанды алкогольной продукции, продуктов питания, автомобилей и запасных частей к ним.

Так, в сентябре 2011 г. Находкинской таможней возбуждено два уголовных дела по фактам контрабанды грузовых автомобилей, ввезенных на территорию России под видом автозапчастей. В ходе оперативно-розыскных мероприятий установлено, что фактически из Японии вывезены целые автомобили, которые по пути следования в российский порт разобраны и предъявлены таможенному органу в виде двигателя и частей кузова, которые якобы поступили в адрес разных лиц. В то же время, как установлено, фактическим получателем всех агрегатов являлся один и тот же человек, намеревавшийся продать уже собранный автомобиль третьим лицам. В отношении него сейчас и ведется производство по делу. Сумма неуплаченных таможенных платежей составила более 7 млн р.

Не прекращаются попытки ввоза в Россию дорогостоящего иностранного алкоголя членами экипажей морских судов. Так, только в этом году оперативниками ДВОТ в специально оборудованных тайниках и иных конструктивных полостях судов обнаружено пять крупных партий алкогольной продукции, укрытой от таможенного контроля. Общая стоимость этих товаров превысила 10 млн р.

Три четверти преступлений в сфере таможенного дела совершается на российско-китайском направлении. Данное обстоятельство обусловлено как существенными объемами товарооборота между Россией и Китаем, так и тем, что внешнеэкономическую деятельность по обе стороны российско-китайской

границы, как правило, осуществляют граждане КНР, стремящиеся извлечь максимальную выгоду всеми возможными способами. Порядка 15 % выявленных преступлений совершено при перемещении товаров между Россией и Японией, еще 3 % — между Россией и Республикой Корея. В 45 % случаев для контрабанды товаров используется морской транспорт, еще в 40 % — автомобильный. Около 10 % преступлений совершается при перемещении товаров железнодорожным транспортом. Факты контрабанды с использованием авиационного транспорта имеют единичный характер и в большинстве случаев совершаются физическими лицами при перемещении товаров для личного пользования. Вместе с тем необходимо отметить, что воздушным транспортом, как правило, перевозятся наиболее ценные предметы контрабанды. Так, в октябре в аэропорту Владивостока пресечена попытка вывоза подданным Японии особо ценных икон начала XX в., которые отнесены к категории культурных ценностей. В настоящее время по этому факту возбуждено уголовное дело, которое находится в производстве оперативной таможни.

Аналогичные преступления совершаются и российскими гражданами: в июле 2011 г. предотвращен ввоз в Россию 617 ювелирных изделий, обнаруженных в туристическом багаже (перемещались без декларирования и уплаты необходимых платежей).

Говоря о способах совершения контрабанды, необходимо отметить, что схемы совершения этого преступления в последнее время стали изменяться. Так, наметилась тенденция снижения количества фактов незаконного перемещения товаров и транспортных средств без декларирования, помимо таможенного контроля, но увеличивается число случаев подмены видового состава товара, так называемая «черная контрабанда». Это связано с тем, что развитие таможенных технологий позволяет иметь достаточно много эффективных рычагов для пресечения «черной контрабанды», таких как использование современных досмотровых комплексов, систем управления рисками, получение оперативной информации.

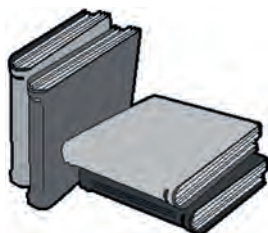
В этих условиях недобросовестные участники внешнеэкономической деятельности создают новые схемы незаконного ввоза товаров. Можно сказать, что контрабанда становится интеллектуальной и с помощью различных уловок ей придается вид законной деятельности. Для этого они заявляют недостоверные сведения, используя недействительные или поддельные документы, причем сделанные настолько качественно, что сотрудники, осуществляющие таможенное оформление, не имеют возможности выявить подделку. Известно, что такая «деятельность» направлена на получение максимальной прибыли путем уклонения от уплаты таможенных платежей. Таможенные пошлины на большинство товаров исчисляются исходя из их стоимости, поэтому-то недобросовестные покупатели изготавливают поддельные коммерческие документы, в которых указывают минимальную стоимость купленных предметов. Реальная же стоимость зачастую превосходит заявленную в несколько раз.

Кроме того, с развитием таможенных технологий появляются и новые способы контрабанды. Так, Амурской таможней пресечено незаконное использование электронной цифровой подписи при подаче электронных таможенных деклараций неуполномоченным лицом. В настоящее время уголовное дело по этому факту расследуется дознавателями Амурской таможни.

Такие преступления, всегда преднамеренные, заранее и тщательно спланированные, начинаются, как правило, на территории иностранного государства и совершаются организованной группой лиц с четким распределением ролей, обладающих значительными финансовыми возможностями, хорошо обеспеченных в техническом плане. Выявление таких преступлений требует длительной и кропотливой работы оперативных сотрудников, а также получения информации из других стран.

Таможенные преступления, безусловно, носят трансграничный характер. В этой связи повышение эффективности борьбы с контрабандой невозможно без качественного международного информационного обмена. В последнее время значительную помощь в выявлении и пресечении преступлений оказывает информация, получаемая нами от таможенных органов Китайской Народной Республики.

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



**Власов В.И.** Экстремизм, терроризм, сепаратизм : политико-правовое осмысление в условиях глобализации: лекция / В.И. Власов. — М.: Изд-во РАГС, 2011. — 46 с.

В лекции раскрыты понятийно-сущностные аспекты экстремизма, терроризма и сепаратизма и влияние глобализации на их проявления.

Для студентов, аспирантов и специалистов, изучающих современные проблемы глобализирующегося мира.



## **Создана Федеральная служба по аккредитации**

С 01 ноября 2011 года в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 № 845 создана Федеральная служба по аккредитации (Росаккредитация).

В соответствии с Положением о Федеральной службе по аккредитации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 № 845, Росаккредитация находится в ведении Министерства экономического развития Российской Федерации и является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по формированию единой национальной системы аккредитации и осуществлению контроля за деятельностью аккредитованных лиц, а также осуществляющим функции национального органа Российской Федерации по аккредитации.

Росаккредитация является правопреемником Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору, Министерства регионального развития Российской Федерации, Федерального агентства связи, Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека и Федерального агентства железнодорожного транспорта в отношении обязательств в области аккредитации в установленной сфере деятельности, в том числе обязательств, возникших в результате исполнения судебных решений.

Новый федеральный орган исполнительной власти осуществляет:

- проведение аккредитации органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по подтверждению соответствия; испытательных лабораторий (центров), осуществляющих работы в области подтверждения соответствия качества и безопасности зерна, крупы, комбикормов и компонентов для их производства, а также побочных продуктов переработки зерна; испытательных лабораторий (центров), осуществляющих работы в области подтверждения соответствия качества и безопасности муки, макаронных и хлебобулочных изделий; органов по сертификации, испытательных лабораторий (центров), проводящих сертификационные испытания средств связи;
- ведение государственного реестра аккредитованных органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по подтверждению соответствия; реестра выданных свидетельств об аккредитации граждан и организаций, привлекаемых органами государственного контроля (надзора) к проведению мероприятий по контролю; единого реестра деклараций о соответствии; единого реестра сертификатов соответствия;

- формирование и ведение национальной части Единого реестра органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза;
- формирование и ведение национальной части Единого реестра выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, оформленных по единой форме, а также оперативное размещение ее на официальном сайте Службы в сети Интернет с обеспечением доступа к указанному сайту;
- выдачу изготовленных по единой форме бланков сертификатов соответствия;
- организацию работ по регистрации деклараций о соответствии в отношении продукции, включенной в Единый перечень продукции, подлежащей подтверждению соответствия в рамках Таможенного союза с выдачей единых документов.

*Отделение по связям с общественностью ДВТУ*

## **О реквизитах перечисления таможенных платежей**

Владивостокская таможня сообщает, что с 1 января 2012 г. учет и распределение таможенных и иных платежей от внешнеэкономической деятельности между бюджетами будет осуществляться на отдельном счете, открытом Межрегиональному операционному Управлению федерального казначейства на балансовом счете № 40101 «Доходы, распределяемые органами Федерального казначейства между бюджетами бюджетной системы Российской Федерации».

Перечисление таможенных и иных платежей в доход федерального бюджета осуществляется посредством оформления расчетного документа — платежного поручения. Формат, порядок заполнения и оформления платежных поручений изложены в положении Центрального банка Российской Федерации от 03.10.2002 № 2-П «О безналичных расчетах в Российской Федерации» и в приказе Министерства финансов Российской Федерации от 24.11.2004 № 106-н «Об утверждении правил указания информации в полях расчетных документов на перечисление налогов, сборов и иных платежей в бюджетную систему Российской Федерации».

Оформление одного расчетного документа допускается только по одному таможенному и иному платежу (коду бюджетной классификации), согласно бюджетной классификации Российской Федерации.

Реквизиты счета:

банк получателя: ОПЕРУ-1 Банка России, г. Москва 701,

БИК 044501002,

счет № 4010Ш0800000002901,

получатель: Межрегиональное операционное УФК (ФТС России),  
ИНН 7730176610, КПП 773001001, ОКАТО 45268595000.

При заполнении расчетных документов в обязательном порядке должны быть заполнены следующие поля:

(101) — двузначный показатель статуса плательщика,

«06» — участник внешнеэкономической деятельности — юридическое лицо,

«07» — таможенный орган,

«16» — участник внешнеэкономической деятельности — физическое лицо,

«17» — участник внешнеэкономической деятельности — индивидуальный предприниматель,

«18» — плательщик таможенных платежей, не являющийся декларантом, на которого законодательством Российской Федерации возложена обязанность по уплате таможенных платежей,

«19» — организации и их филиалы, оформившие расчетный документ на перечисление на счет органа Федерального казначейства денежных средств, удержанных из заработка (дохода) должника — физического лица в счет погашения задолженности по таможенным платежам на основании исполнительного документа, направленного в организацию в установленном порядке,

«20» — кредитная организация (ее филиал), оформившая расчетный документ по каждому платежу физического лица на перечисление таможенных платежей, уплачиваемых физическими лицами без открытия банковского счета,

«ИНН» получателя» (61) 7730176610,

«КПП» получателя (103) 773001001,

«Получатель» (16) — Межрегиональное операционное УФК (ФТС России),

(104) — показатель кода бюджетной классификации в соответствии с бюджетной классификацией Российской Федерации,

(105) — значение кода ОКАТО муниципального образования в соответствии с Общероссийским классификатором объектов административно-территориального деления, на территории которого мобилизуются денежные средства от уплаты налога (сбора) или иного платежа в бюджетную систему Российской Федерации — 45268595000,

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

*В. Шамаева,*  
пресс-секретарь Владивостокской таможни



**Ю.В. Ремез —  
начальник  
Биробиджанской  
таможни**

Приказом Федеральной таможенной службы Российской Федерации от 14 октября 2011 г. № 3195-к на должность начальника Биробиджанской таможни назначен полковник таможенной службы Юрий Викторович Ремез.

Ю.В. Ремез, 1962 года рождения, имеет два высших образования. В 1983 г. закончил высшее пограничное командное училище КГБ СССР им. Ф.Э. Дзержинского, в 2002 г. — Дальневосточный государственный университет по специальности «юрист».

В таможенных органах — с 1996 г. Прошел путь от главного инспектора Артемовской таможни до начальника Гродековской таможни Дальневосточного таможенного управления. До назначения на должность начальника Биробиджанской таможни Ю.В. Ремез возглавлял Екатеринбургскую таможню.

Имеет государственные и ведомственные награды, в том числе медали «За службу в таможенных органах» III и II степеней, нагрудной знак «Отличник таможенной службы».

### **Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 9 месяцев 2011 года\***

Внешнеэкономическая деятельность Дальневосточного региона за 9 месяцев 2011 г. осуществлялась 5 987 участниками ВЭД, количество которых увеличилось на 1,6 % к уровню аналогичного периода прошлого года. Количество участников, зарегистрированных вне зоны деятельности таможенных органов ДВТУ, но осуществляющих внешнеэкономическую деятельность через таможенные органы ДФО, возросло на 34,6 % и составило 2 326 (за 9 месяцев 2010 г. — 1 728).

В таможенных органах ДФО участниками ВЭД за отчетный период оформлено 148 605 деклараций на товары (ДТ), из которых 28 597 ДТ — экспортных, 120 008 — импортных. По сравнению с 9 месяцами 2010 г. произошло увеличение общего количества ДТ на 19,3 %, или на 24 084 ДТ; число импортных ДТ выросло на 19,7 %, или на 19 745 штук; экспортных ДТ на 17,9 %, или на 4 339 штук.

Стоимость внешнеторгового оборота участников ВЭД, зарегистрированных в ДФО, за 9 месяцев 2011 г. составила 25 607,8 млн долл. США, что на 30,2 % (на 5 938,3 млн долл. США) больше, чем за 9 месяцев 2010 г. Увеличение внешнеторгового оборота произошло за счет увеличения стоимости экспорта на 32,3 % (на 4 511,1 млн долл. США), а импорта — на 25,0 % (на 1 427,2 млн долл. США).

Количество стран, осуществлявших внешнеэкономическую деятельность с участниками ВЭД Дальнего Востока, за отчетный период уменьшилось на 2,5 % и составило 119 (в аналогичном периоде 2010 г. — 122).

---

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

Географическая направленность внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона распределилась таким образом, что наибольшая стоимость внешнеторгового оборота за 9 месяцев 2011 г. пришлась на следующие группы стран (рис. 1):

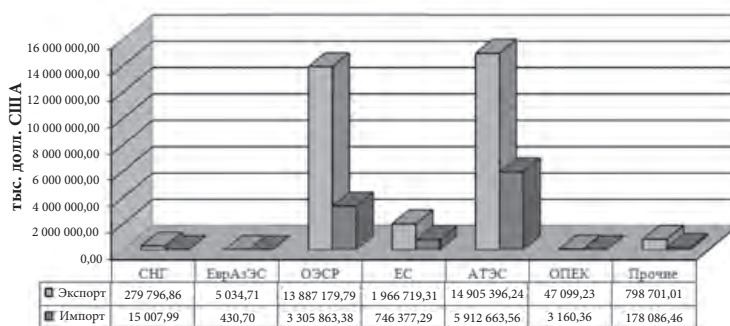


Рис. 1. Общие итоги внешнеторгового оборота по союзам стран за 9 месяцев 2011 г.

**АТЭС** — 20 818,1 млн долл. США, или 81,3 % от стоимости внешнеторгового оборота (увеличение на 28,2 % к уровню 9 месяцев 2010 г.).

**ОЭСР** — 17 193,0 млн долл. США, или 67,1 % от стоимости внешнеторгового оборота (увеличение на 34,7 %).

**ЕС** — 2 713,1 млн долл. США, или 10,6 % от стоимости внешнеторгового оборота (увеличение на 33,9 %).

**СНГ** — 294,8 млн долл. США, или 1,2 % от стоимости внешнеторгового оборота (увеличение в 5,2 раза).

**ОПЕК** — 50,3 млн долл. США, или 0,2 % от стоимости внешнеторгового оборота (увеличение на 7,7 %).

Распределение стоимости внешнеторгового оборота между странами-контрагентами за 9 месяцев 2011 г. произошло следующим образом (рис. 2):

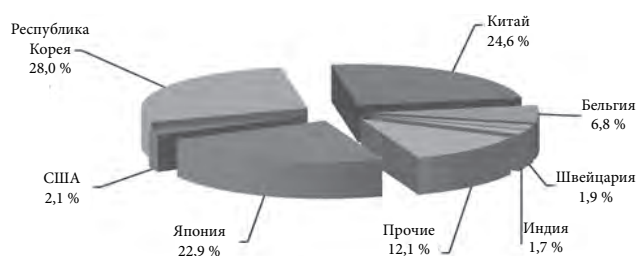


Рис. 2. Удельный вес стран-контрагентов во внешнеторговом обороте за 9 месяцев 2011 г.

**Республика Корея** — 7 157,7 млн долл. США, или 28,0 % стоимости товарооборота региона; увеличение стоимости в 1,6 раза, или на 2 761,1 млн долл. США.

**Китай** — 6 294,0 млн долл. США, или 24,6 % стоимости товарооборота региона; увеличение стоимости на 16,6 %, или на 897,7 млн долл. США.

**Япония** — 5 870,7 млн долл. США, или 22,9 % стоимости товарооборота региона; увеличение стоимости на 14,9 %, или на 762,7 млн долл. США.



**Общие итоги внешнеэкономической деятельности  
за 9 месяцев**

Наименование региона	Стоимость внешнеторгового оборота (тыс.долл.США)		
	Экспорт	Импорт	Всего
Амурская область	129 378,78 155 729,20	216 538,76 397 741,38	345 917,54 553 470,58
Еврейская АО	6 712,19 9 640,89	26 568,93 48 309,38	33 281,12 57 950,26
Камчатский край	551 105,06 509 668,76	54 095,45 88 041,35	605 200,51 597 710,12
Магаданская область	73 222,50 145 828,23	96 736,13 106 717,24	169 958,63 252 545,47
Приморский край	1 083 618,46 1 408 983,17	3 719 897,15 4 529 529,39	4 803 515,61 5 938 512,47
Сахалинская область	8 634 392,22 11 681 357,80	817 914,03 920 733,35	9 452 306,26 12 602 091,15
Хабаровский край	947 008,60 1 156 400,81	625 242,06 814 252,11	1 572 250,66 1 970 652,92
Чукотский АО	31 148,59 33 924,97	71 058,75 64 989,27	102 207,35 98 914,24
Республика САХА (Якутия)	2 512 212,36 3 378 395,89	72 607,22 157 512,93	2 584 819,59 3 535 908,82
<b>Всего по ДФО</b>	<b>13 968 798,78</b> <b>18 479 929,71</b>	<b>5 700 658,49</b> <b>7 127 826,40</b>	<b>19 669 457,27</b> <b>25 607 756,11</b>
Справочно: участники не ДФО через таможи ДВТУ	4 763 975,33 1 995 240,28	3 313 390,70 6 647 967,10	8 077 366,03 8 643 207,37

Наименование региона	Объем внешнеторгового оборота (тонны)		
	Экспорт	Импорт	Всего
Амурская область	636 225,9 838 769,9	127 488,2 209 657,4	763 714,1 1 048 427,3
Еврейская АО	45 350,4 61 519,3	19 941,3 32 170,8	65 291,7 93 690,1
Камчатский край	404 059,6 286 964,5	64 540,5 69 925,6	468 600,1 356 890,1
Магаданская область	65 079,5 72 311,4	27 659,8 27 314,4	92 739,3 99 625,8
Приморский край	2 228 301,7 2 607 903,2	2 233 832,2 2 780 435,1	4 462 133,9 5 388 338,3
Сахалинская область	18 760 627,5 19 383 134,6	227 040,7 401 867,2	18 987 668,3 19 785 001,8
Хабаровский край	4 076 029,7 4 061 933,0	203 641,3 300 869,7	4 279 670,9 4 362 802,7
Чукотский АО	32 786,9 41 763,6	23 467,5 51 423,2	56 254,5 93 186,8
Республика САХА (Якутия)	2 978 041,9 3 668 933,0	17 561,3 22 140,0	2 995 603,2 3 691 073,0
<b>Всего по ДФО</b>	<b>29 226 503,3</b> <b>31 023 232,4</b>	<b>2 945 172,7</b> <b>3 895 803,4</b>	<b>32 171 676,0</b> <b>34 919 035,8</b>
Справочно: участники не ДФО через таможи ДВТУ	8 986 802,4 3 010 958,0	1 005 300,7 1 594 175,2	9 992 103,0 4 605 133,3

Примечание: в числителе — за январь–сентябрь 2010 г., в знаменателе — январь–сентябрь 2011 г.

**Дальневосточного федерального округа**  
**2010 и 2011 гг.**

Темп роста в %			Уд. вес к общему объему Дальнего Востока (%)		
Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего
120,4	183,7	160,0	$\frac{0,9}{0,8}$	$\frac{3,8}{5,6}$	$\frac{1,8}{2,2}$
143,6	181,8	174,1	$\frac{0,0}{0,1}$	$\frac{0,5}{0,7}$	$\frac{0,2}{0,2}$
92,5	162,8	98,8	$\frac{3,9}{2,8}$	$\frac{0,9}{1,2}$	$\frac{3,1}{2,3}$
199,2	110,3	148,6	$\frac{0,5}{0,8}$	$\frac{1,7}{1,5}$	$\frac{0,9}{1,0}$
130,0	121,8	123,6	$\frac{7,8}{7,6}$	$\frac{65,3}{63,5}$	$\frac{24,4}{23,2}$
135,3	112,6	133,3	$\frac{61,8}{63,2}$	$\frac{14,3}{12,9}$	$\frac{48,1}{49,2}$
122,1	130,2	125,3	$\frac{6,8}{6,3}$	$\frac{11,0}{11,4}$	$\frac{8,0}{7,7}$
108,9	91,5	96,8	$\frac{0,2}{0,2}$	$\frac{1,2}{0,9}$	$\frac{0,5}{0,4}$
134,5	216,9	136,8	$\frac{18,0}{18,3}$	$\frac{1,3}{2,2}$	$\frac{13,1}{13,8}$
<b>132,3</b>	<b>125,0</b>	<b>130,2</b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>
<i>41,9</i>	<i>200,6</i>	<i>107,0</i>	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$

Темп роста в %			Уд. вес к общему объему Дальнего Востока (%)		
Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего
131,8	164,5	137,3	$\frac{2,2}{2,7}$	$\frac{4,3}{5,4}$	$\frac{2,4}{3,0}$
135,7	161,3	143,5	$\frac{0,2}{0,2}$	$\frac{0,7}{0,8}$	$\frac{0,2}{0,3}$
71,0	108,3	76,2	$\frac{1,4}{0,9}$	$\frac{2,2}{1,8}$	$\frac{1,5}{1,0}$
111,1	98,8	107,4	$\frac{0,2}{0,2}$	$\frac{0,9}{0,7}$	$\frac{0,3}{0,3}$
117,0	124,5	120,8	$\frac{7,6}{8,4}$	$\frac{75,8}{71,4}$	$\frac{13,9}{15,4}$
103,3	177,0	104,2	$\frac{64,2}{62,5}$	$\frac{7,7}{10,3}$	$\frac{59,0}{56,7}$
99,7	147,7	101,9	$\frac{13,9}{13,1}$	$\frac{6,9}{7,7}$	$\frac{13,3}{12,5}$
127,4	219,1	165,7	$\frac{0,1}{0,1}$	$\frac{0,8}{1,3}$	$\frac{0,2}{0,3}$
123,2	126,1	123,2	$\frac{10,2}{11,8}$	$\frac{0,6}{0,6}$	$\frac{9,3}{10,6}$
<b>106,1</b>	<b>132,3</b>	<b>108,5</b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>	<b><math>\frac{100,0}{100,0}</math></b>
<i>33,5</i>	<i>158,6</i>	<i>46,1</i>	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$

**Китай** — 3 412,2 млн долл. США, или 48,0 % импорта из стран дальнего зарубежья; увеличение на 16,8 %, или на 490,5 млн долл. США. Главные статьи импорта: другие виды обуви — 7,7 %; обувь с верхом из кожи — 5,8 %; плиты древесноволокнистые — 3,9 % от стоимости импорта из Китая.

**Республика Корея** — 962,8 млн долл. США, или 13,5 % импорта из стран дальнего зарубежья; увеличение в 1,6 раза, или на 356,0 млн долл. США. Главные статьи импорта: кузова для автомобилей 8701–8705 — 16,0 %; части и оборудование автомобилей 8701–8705 — 9,3 %; двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия — 7,5 % от стоимости импорта из Республики Корея.

**Япония** — 661,5 млн долл. США, или 9,3 % импорта из стран дальнего зарубежья; увеличение на 16,5 %, или на 93,8 млн долл. США. Главные статьи импорта: автомобили легковые кроме 8702 — 14,7 %; бульдозеры, экскаваторы и т. д. — 10,5 %; части и оборудования для автомобилей 8701–8705 — 9,2 % от стоимости импорта из Японии.

**Соединенные Штаты Америки** — 508,1 млн долл. США, или 7,1 % импорта из стран дальнего зарубежья; увеличение на 23,0 %, или на 95,0 млн долл. США. Главные статьи импорта: вертолеты, самолеты, космические аппараты и ракеты — 19,4 %; автомобили грузовые — 9,8 %; свинина — 6,2 % от стоимости импорта из США.

**Норвегия** — 263 млн долл. США, или 3,7 % импорта из стран дальнего зарубежья; увеличение импорта в 1,6 раза, или на 93,8 млн долл. США. Главные статьи импорта: буксиры и суда-толкачи — 87,8 %; пульты, панели, консоли, столы для электроаппаратуры — 1,8 %; трансформаторы электрические — 1,5 % от стоимости импорта из Норвегии.

**Германия** — 156,3 млн долл. США, или 2,2 % импорта из стран дальнего зарубежья; увеличение в 1,9 раза, или на 74,3 млн долл. США. Главные статьи импорта: трубы и трубки прочие диаметром >406,4 мм — 16,2 %; станки для обработки дерева, пробки — 14,9 %; машины и механические устройства специального назначения — 13,2 % от стоимости импорта из Германии.

**Франция** — 118,5 млн долл. США, или 1,7 % импорта из стран дальнего зарубежья; увеличение на 1,7 %, или на 2,0 млн долл. США. Главные статьи импорта: вертолеты, самолеты, космические аппараты и ракеты — 53,7 %; свинина — 6,4 %; приборы и инструменты геодезические — 4,8 % от стоимости импорта из Франции.

**Нидерланды** — 100,9 млн долл. США, или 1,4 % импорта из стран дальнего зарубежья; увеличение в 7,3 раза, или на 87,1 млн долл. США. Главные статьи импорта: плавучие краны, доки, специальные суда — 64,5 %; суда круизные, паромы, грузовые — 8,5 %; конструкции шпунтовые из черных металлов — 3,6 % от стоимости импорта из Нидерландов.

Распределение товарной структуры импорта Дальнего Востока за 9 месяцев 2011 г. произошло следующим образом (табл. 2):

**Бельгия** — 1 742,4 млн долл. США, или 6,8 % стоимости товарооборота региона; увеличение стоимости на 22,4 %, или на 319,3 млн долл. США.

**Соединенные Штаты** — 542,5 млн долл. США, или 2,1 % стоимости товарооборота региона; увеличение стоимости на 18,1 %, или на 83,2 млн долл. США.

**Швейцария** — 479,2 млн долл. США, или 1,9 % стоимости товарооборота региона; увеличение стоимости на 20,7 %, или на 82,3 млн долл. США.

**Индия** — 423,7 млн долл. США, или 1,7 % стоимости товарооборота региона; увеличение стоимости товарооборота на 28,5 %, или на 94,0 млн долл. США.

Стоимость **экспортных** операций региона в отчетном периоде составила 18 479,9 млн долл. США, что на 4 511,1 млн долл. США больше, чем за 9 месяцев 2010 г. (увеличение на 32,3 %). На **экспорт в страны СНГ** приходится 279,8 млн долл. США, что составляет 1,5 % от общей стоимости экспорта региона. Стоимость экспортных операций региона в страны СНГ за 9 месяцев 2011 г. увеличилась в 7,1 раза.

Крупнейшие страны-контрагенты среди стран СНГ по экспорту представлены на рис. 3:

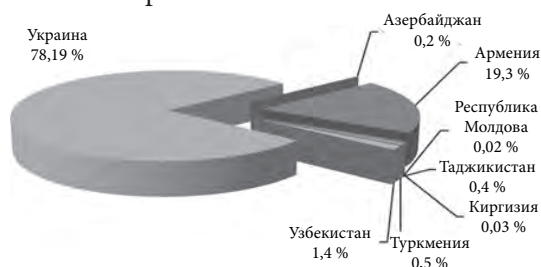


Рис. 3. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в экспортном обороте за 9 месяцев 2011 г.

На экспорт в страны дальнего зарубежья приходится 98,5 % от общей стоимости экспорта региона, или 18 200,2 млн долл. США. Стоимость экспортных операций региона за 9 месяцев 2011 г. в страны дальнего зарубежья увеличилась на 30,7 %.

Крупнейшими странами-контрагентами среди стран дальнего зарубежья по экспорту являются (рис. 4):

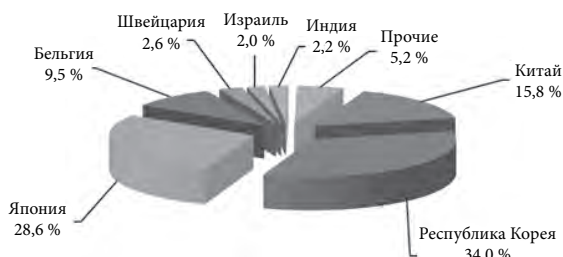


Рис. 4. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в экспортном обороте за 9 месяцев 2011 г.

**Республика Корея** — 6 195 млн долл. США, или 34,0 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья; увеличение стоимости в 1,6 раза,

или на 2 405,1 млн долл. США. Главные статьи экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые — 76,4 %; рыба мороженная — 7,9 %; газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие — 6,2 % от стоимости экспорта в Республику Корея.

**Япония** — 5 209,2 млн долл. США, или 28,6 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья; увеличение на 14,7 %, или на 668,9 млн долл. США. Главные статьи экспорта: газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие — 49,9 %; нефть сырая и нефтепродукты сырые — 37,2 %; буксиры и суда-толкачи — 4,7 % от стоимости экспорта в Японию.

**Китай** — 2 881,9 млн долл. США, или 15,8 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья; увеличение 16,5 %, или на 407,2 млн долл. США. Главные статьи экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые — 31,4 %; рыба мороженная — 24,3 %; лесоматериалы необработанные — 15,5 % от стоимости экспорта в Китай.

**Бельгия** — 1 730,3 млн долл. США, или 9,5 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья; увеличение на 23,2 %, или на 326,3 млн долл. США. Главная статья экспорта — жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни драгоценные металлы и изделия из них; бижутерия; монеты — 99,7 % от стоимости экспорта в Бельгию.

**Швейцария** — 477,1 млн долл. США, или 2,6 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья; увеличение 20,6 %, или на 81,6 млн долл. США. Главная статья экспорта — уголь каменный и твердое топливо из него — 97,6 % от стоимости экспорта в Швейцарию.

**Индия** — 392,2 млн долл. США, или 2,2 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья; увеличение на 24,8 %, или на 77,9 млн долл. США. Главная статья экспорта — жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни; драгоценные металлы и изделия из них; бижутерия; монеты — 99,1 % от стоимости экспорта в Индию.

Распределение товарной структуры экспорта Дальнего Востока за 9 месяцев 2011 г. произошло следующим образом (табл. 1):

Таблица 1

**Товарная структура внешнеторгового оборота по экспорту  
за 9 месяцев 2010 и 2011 гг.**

Коды товаров	Товары	Статистическая стоимость, млн долл. США		Темп роста, %
		9 мес. 2010 г.	9 мес. 2011 г.	
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	1 601,2	1 647,8	102,9
В том числе 03	Рыба, ракообразные и моллюски	1 531,3	1 596,1	104,2
25–27	Минеральные продукты	8 749,6	12 328,2	140,9

Окончание табл. 1

В том числе 27	Топливо-энергетические товары	8 620,1	11 911,4	138,2
28–40	Продукция химической промышленности, каучук	33,2	49,4	148,6
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	0,7	0,5	65,0
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	802,3	859,5	107,1
50–67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	0,5	0,5	102,3
72–83	Металлы и изделия из них	364,0	409,8	112,6
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	293,8	419,9	142,9
68–71, 91–97	Прочие товары	2 123,1	2 764,1	130,2

Стоимость **импортных** операций региона в отчетном периоде составила 7 127,8 млн долл. США, что на 1 427,2 млн долл. США больше, чем за 9 месяцев 2010 г. (увеличение на 25,0 %). На импорт из **стран СНГ** приходится 15,0 млн долл. США, что составляет 0,2 % от общей стоимости импорта региона; сокращение на 14,7 % (рис. 5).

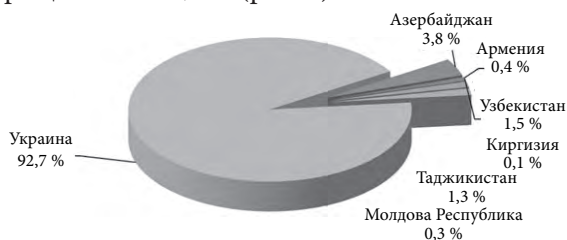


Рис. 5. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в импортном обороте за 9 месяцев 2011 г.

На импорт из **стран дальнего зарубежья** приходится 7 112,8 млн долл. США, что составляет 99,8 % от общей стоимости импорта региона, увеличение на 25,2 %.

Наибольшая стоимость импорта пришлась на следующие страны (рис. 6):



Рис. 6. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в импортном обороте за 9 месяцев 2011 г.



Таблица 2

**Товарная структура внешнеторгового оборота по импорту  
за 9 месяцев 2010 и 2011 гг.**

Коды то- варов	Товары	Статистическая стоимость, млн долл. США		Темп роста, %
		9 мес. 2010 г.	9 мес. 2011 г.	
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	642,5	817,9	127,3
В том числе 03	Рыба, ракообразные и моллюски	61,5	37,1	60,1
25–27	Минеральные продукты	110,2	146,5	133,0
В том числе 27	Топливо-энергетические товары	86,6	102,5	118,4
28–40	Продукция химической промышленности, каучук	388,5	519,8	133,8
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	123,9	105,9	85,5
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	89,9	215,1	239,1
50–67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	1 459,6	1 039,3	71,2
72–83	Металлы и изделия из них	507,1	596,9	117,7
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	2 146,4	3 256,2	151,7
68–71, 91–97	Прочие товары	232,3	429,7	185,0

Анализ внешнеэкономической деятельности участников ВЭД, зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа, показал, что за 9 месяцев 2011 г. произошло увеличение стоимости внешнеторгового оборота на 5 938,3 млн долл. США (на 30,2 %), в том числе:

- экспорт увеличился на 32,3 %, или на 4 511,1 млн долл. США;
- импорт увеличился на 25,0 %, или на 1 427,2 млн долл. США.

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

Основными импортерами — Китай, Республика Корея, Япония, Соединенные Штаты Америки, Норвегия, Германия, Франция.

Сальдо торгового баланса сложилось положительным и составило 11 352,1 млн долл. США, что на 3 084,0 млн долл. США больше, чем за 9 месяцев 2010 г.

П.Я. БАКЛАНОВ, М.Т. РОМАНОВ

### **Факторы и приоритеты долгосрочного развития территориальных структур хозяйства Тихоокеанской России**

В статье дается анализ территориально-структурных трансформаций экономики Дальнего Востока в связи с взаимодействием со странами Азиатско-Тихоокеанского региона; выделяются типы территориальных и акватерриториальных структур хозяйств сетевого типа; показаны долгосрочные факторы развития Тихоокеанской России.

**Ключевые слова:** территориальные структуры, природные ресурсы, экономико-географическое положение, геополитический потенциал.

**Тихоокеанская Россия, особенности территориальных и акватерриториальных структур хозяйства.** Географическое положение и объективные процессы глобализации становятся ведущими факторами того, что восточные районы России в своем долгосрочном развитии все более ориентируются на взаимодействие со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), а также на разнообразные природные ресурсы и транспортный потенциал Тихого океана. С точки зрения экономико-географического тяготения к Тихому океану в целом в пределах России можно выделить три зоны [9].

1. Субъекты Российской Федерации, непосредственно выходящие к побережью Берингова, Охотского и Японского морей и Тихому океану: Камчатский, Хабаровский и Приморский края, Магаданская и Сахалинская области, Чукотский автономный округ. Здесь развиваются различные звенья морехозяйственной деятельности. В перспективе значение океанических, морских факторов

---

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

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

в социально-экономическом развитии будет существенно возрастать. Этот регион можно рассматривать как непосредственно Тихоокеанскую Россию.

2. Республика Саха (Якутия), Амурская область и Еврейская автономная область непосредственно не выходят к побережью морей Тихого океана, но экономико-географически, в том числе через бассейн р. Амур, Транссиб и БАМ, существенно тяготеют к нему. В этой связи весь Дальневосточный регион (далее — ДВР) в составе Дальневосточного федерального округа можно рассматривать как Тихоокеанскую Россию. В целом этот регион включает в себя и 200-мильную морскую экономическую зону общей площадью около 5 млн кв. км (включая восточную часть Арктического сектора).

3. Байкальский регион в составе Иркутской области, республики Бурятия и Забайкальского края можно рассматривать как зону, экономически тяготеющую к Тихоокеанской России. Особенно с учетом Байкало-Амурской магистрали и строящегося крупнейшего нефтепровода Восточная Сибирь–Тихий океан.

Субъекты первой зоны, непосредственно выходящие к морскому побережью, являются приморскими районами [5, 26].

В основе специфики приморских районов лежат контактные географические структуры и функции. Они формируются в процессе взаимодействия компонентов суши и океана в природно-ресурсной и социально-экономической сферах, для них характерны следующие особенности:

- широкий выход к морям и Тихому океану (береговая линия более 20 тыс. км);
- резкая природно-климатическая и социально-экономическая дифференциация северных и южных районов;
- значительное развитие морехозяйственных структур (на основе добычи и переработки рыбы и морепродуктов, судоремонта и судостроения, морского транспорта);
- развитие морской нефтегазодобычи (сахалинский, в перспективе — магаданский, камчатский шельфы);
- наличие крупных портово-железнодорожных узлов (Находка, Восточный, Владивосток, Посыет, Советская Гавань, Ванино, Холмск и другие) с выходом на Транссиб и БАМ;
- основные морские выходы России к странам Азиатско-Тихоокеанского региона;
- формирование трансграничных экономико-географических структур, пересекающих границу: транспортные переходы с приграничной инфраструктурой; пересекающих государственную границу нефтегазопроводов; пересекающих государственную границу линий электропередач; трансграничные сочетания особо охраняемых природных территорий (Приханкайских, Берингийских, Южно-Приморских, китайских и корейских, и др.).

В приморских районах Тихоокеанской России размещены разнообразные природные ресурсы: угольные, нефтегазовые, лесные, земельные, руды черных и цветных металлов, гидроэнергетические, рекреационные, и др. В основе приморских районов различного ранга, городских поселений лежат территориальные структуры хозяйства (ТСХ), а отдельные их звенья вынесены в море и являются акваториальными [2, 4, 7].

Территориальные структуры хозяйства рассматриваются нами как двухуровневые, двухслойные образования [7]. Первый уровень образуют узлы (отдельные предприятия, компании, промышленные и экономические центры), а также линейные элементы (потоки ресурсов и готовой продукции узла как точки отсчета структуры). Второй уровень — территориальные зоны влияния отдельных узлов: территории их размещения, социально-инфраструктурные зоны, ресурсно-экологические зоны, а также рыночные зоны, в пределах которых формируются ресурсные и потребительские структуры. Если структурное звено вынесено в море, например, установка по добыче нефти или газа, то последнее с нефтепроводом и береговой базой образует акватерриториальное структурное звено хозяйства.

В Тихоокеанской России выделяются следующие типы территориальных и акватерриториальных структур хозяйства:

1. Развитые ТСХ сетевого типа; сформировались на основе связей и сопряжений отдельных предприятий и их сочетаний в экономических центрах и дробных районах, расположенных вдоль крупных железнодорожных магистралей (Транссиб, БАМ) и вдоль р. Амур. Все эти структуры имеют железнодорожные выходы и входы в свои рыночные зоны, расположенные как в России, так и в других странах, в основном — Азиатско-Тихоокеанского региона.

2. Экономические центры; сформировались в районах добычи цветных металлов и полиметаллов: золота, серебра, вольфрама — в удалении от основных транспортных магистралей. Это небольшие промышленные центры Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Магаданской областей, Якутии, Еврейской автономной области и Чукотского автономного округа. Их рыночные потребительские структуры большей частью выходят в страны АТР.

3. Акватерриториальные структурные звенья; сформировались от прибрежных узлов и экономических центров.

Выделяются следующие типы акватерриториальных звеньев:

- 1) береговые рыбоперерабатывающие предприятия, для которых рыбодобыча осуществляется небольшими судами, в основном в прибрежной морской зоне;
- 2) предприятия марикультуры, расположенные в некоторых заливах и бухтах южного Приморья, Сахалина и южной Камчатки, связанные с береговыми базами;

- 3) морские установки по добыче нефти и газа на северо-восточном шельфе Сахалина, связанные трубопроводным транспортом с береговыми базами, перегрузочными терминалами, газосжигающими предприятиями, электростанциями;
- 4) морские нефтегазоперегрузочные терминалы от сухопутных трубопроводов (на юге Приморья, в Хабаровском крае и на о. Сахалин).

Специфические акваториальные звенья представляют собой морские порты с их акваторией и обслуживающим хозяйством и обустройством. В перспективе подобные акваториальные структурные звенья в Тихоокеанской России имеют большой потенциал развития. Увязываясь и взаимодействуя с территориальными структурными звеньями, они формируют сложные сетевые структуры, выходящие как в другие российские регионы, так и через морские и океанические акватории — в страны АТР.

**Факторы и ограничения развития.** К настоящему времени в Дальневосточном регионе накопились проблемы социально-экономического характера, такие как слабая освоенность региона, недостаточно развитые звенья инфраструктуры (транспортной, энергетической, экологической), низкий демографический потенциал (в регионе проживает около 6,5 млн человек) с продолжающимся снижением численности населения. На всех этапах освоения здесь были слабо развиты обрабатывающие производства. Очень серьезной проблемой, сдерживающей экономическое развитие в рыночных условиях, является узость внутреннего рынка, который во многом определяется общим низким социально-экономическим потенциалом региона. Наконец, постоянным негативным фактором являются сложные, а порой и экстремальные, сейсмические и природно-климатические условия в сочетании с их высокой пространственно-временной изменчивостью.

Основными долгосрочными факторами развития Тихоокеанской России являются природно-ресурсный потенциал (ПРП), экономико-географическое положение (ЭГП) и геополитическое положение (ГПП).

*Природные ресурсы Дальнего Востока России.* Для Дальневосточного региона характерно богатство и разнообразие природных ресурсов; это, в первую очередь, — полезные ископаемые (среди которых выделяются рудные), а также лес и рыба. Так, Дальний Восток является основным районом добычи олова в России (крупные месторождения в Республике Саха (Якутия), Магаданской области и Приморском крае). К зоне оловорудных месторождений тяготеют месторождения вольфрама и молибдена, свинцово-цинковых руд. Также в регионе открыты месторождения ртути (в Чукотском и Корякском АО, на северо-востоке Якутии, а также в Хабаровском крае).

Богат Дальний Восток месторождениями драгоценных металлов и камней (основные районы добычи золота и алмазов располагаются в Якутии и на прилегающих территориях Магаданской области); имеются запасы железной руды (Алданский железорудный бассейн, Приамурье).

Высокий потенциал у Дальнего Востока в области добычи топливно-энергетических ресурсов. Так, Ленский угольный бассейн по запасам входит в десятку крупнейших в мире. Наиболее перспективным является расположенный на юге Республики Саха (Якутия) каменноугольный Южно-Якутский бассейн. Имеется ряд месторождений и в других районах. Регион обладает сравнительно высокими запасами нефти и газа. Крупные нефтегазоносные провинции выявлены в Сахалинской, Магаданской областях, Якутии, Камчатском крае, Чукотском АО. Однако в значительных масштабах добыча нефти ведется только на Сахалине, в меньших объемах — на юго-западе Якутии.

Дальневосточный регион представляет собой одну из важнейших минерально-сырьевых баз страны, общая структура которой включает промышленные концентрации черных, цветных, благородных и редких металлов, множество видов нерудного и прочего сырья; по некоторым оценкам, он занимает второе место по потенциалу природных промышленных ресурсов среди других районов России, уступая только Восточно-Сибирскому.

Вреформенный период возникла необходимость переоценки минерально-сырьевой базы (МСБ), которая была выполнена в 1997–1999 гг. с целью выделения той части балансовых запасов, отработка которой в настоящее время рентабельна. Переоценка показала, что более жесткие требования рыночной экономики 90-х годов уменьшили потенциал минеральных ресурсов страны на 27–30 % [12]. Перспективными для дальнейшего развития горнодобывающей промышленности остаются в той или иной степени все территории ДВР. При этом многие месторождения по-прежнему могут составить основу развития российской минерально-сырьевой базы.

ДВР располагает крупным потенциалом практически всех известных коммерческих природных энергоресурсов. Общее количество суммарных запасов и ресурсов нефти оценивается здесь в 11,4 млрд т, природного газа — 26,8 трлн м<sup>3</sup>, угля — 1,2 трлн т. Однако их геологическая изученность остается недостаточной. Отношение выявленных запасов (категории A + B + C<sub>1</sub> + C<sub>2</sub>) к величине потенциальных ресурсов составляет: по нефти — 6,2 %, природному газу — 14,5 %, углю — 2,6 %.

Потенциальными ресурсами нефти и газа обладают все субрегионы ДВР. Наибольший интерес, с точки зрения возможных масштабов развития и влияния на ситуацию на внутреннем и внешнем рынках энергоносителей, представляют нефтегазовые ресурсы Сахалина, юго-западной и центральной Якутии. Крупными геологическими ресурсами углеводородов располагают акватории восточно-арктических (Восточно-Сибирское, Чукотское) и дальневосточных (Берингово, Охотское, Японское) морей, в большей части примыкающих к административным границам ДВР.

Большинство субрегионов ДВР располагает значительными запасами гидроэнергии, позволяющими сооружать ГЭС различной мощности. Полный гидроэнергетический потенциал крупных и средних рек ДВР оценивается

в 1 008 млрд кВт·ч (115,2 ГВт установленной мощности), с учетом малых рек — 1 139 млрд кВт·ч среднегодовой выработки (130,1 ГВт). Более половины гидроэнергетического потенциала ДВР приходится на Якутию, крупные ресурсы также размещаются в Хабаровском крае, Амурской и Магаданской областях. Технические условия освоения гидроэнергоресурсов считаются в целом благоприятными.

Дальневосточный регион является преимущественно горной территорией, где самые большие горные системы идут в том же направлении, что и береговая линия Тихоокеанской акватории. Это затрудняет прямой обмен воздушных масс между океаном и континентом, вызывая тем самым частые климатические инверсии. Сложные горные системы делают многие территории региона труднодоступными и создают серьезные транспортные проблемы. Ровные пространства занимают не более четверти региона. Эти участки, наиболее удобные для жизнедеятельности и экономической активности, на ДВР представлены небольшими равнинами, долинами рек и межгорными котловинами, в Якутии, кроме того, — плато. Именно на них концентрируется большая часть населения и экономического потенциала. Например, в наиболее освоенной южной части ДВР (Приморский и Хабаровский края, Амурская область и Еврейская автономная область) пригодные и относительно пригодные для полномасштабной экономической деятельности земли занимают не более одной трети.

Основную часть земельного фонда Дальневосточного региона занимают леса. Под лесным пользованием находятся 503,2 млн га, или 81,0 % площади региона, из них 280,4 млн га — земли, покрытые лесом, на которых сосредоточен запас древесины 20,6 млрд м<sup>3</sup>. Леса ДВР на 63 % территории являются горными. Наименьшая гористость присуща Республике Саха (Якутия), где горные леса составляют 34 % площади. Около трех четвертей лесов приходятся на зону вечной мерзлоты, остальные леса растут на почвах с длительной сезонной мерзлотой, что является причиной относительно небольшого среднего прироста.

Масса биологических ресурсов в российской экономической зоне Тихого океана и его морей оценивается в 26 млн т рыбы и морепродуктов, в том числе 16 млн т тресковых рыб (минтай, треска, макрурус, навага, хек и др.); 3 млн т сельди; по 0,7 млн т камбалы, окуня, сардин, лососей и сайры; нерыбных видов морской флоры и фауны — 2,5 млн т. По районам акватории эти ресурсы распределены следующим образом: Западно-Берингский — 11 %, Восточно-Камчатский — 7, Северо-Курильский — 6, Южно-Курильский — 18, Охотоморский — 46 и Япономорский — 12 [11]. Исключительно продуктивным водоемом является Охотское море — главный рыбопромысловый бассейн России [27]. Японское море в рыбохозяйственном отношении значительно беднее Охотского. По величине биомассы на единицу площади первое место занимает район юго-западного побережья Сахалина — 21,4 т/км<sup>2</sup>. В настоящее



время основным видом для рыболовства является минтай, на долю которого приходится 30–48 % общей массы рыб и 46–86 % биомассы тресковых. Затем следуют камбаловые — в среднем 22 %, керчаковые — 6 и терпуговые — 5. Восточно-Сибирское и Чукотское моря по биологическим ресурсам — самые бедные в России. Биомасса бентоса в них составляет менее 25 г/м<sup>2</sup>, в то время как в достаточно холодном Баренцевом море этот показатель превышает 300 г/м<sup>2</sup>. Количество видов рыб в Восточно-Сибирском и Чукотском морях не превышает 60, в Беринговом и Охотском морях их около 300, в Японском море — 600 [13, 35].

Основные рыбные ресурсы внутренних водоемов ДВР связаны с Амуром. Это вторая (после Миссисипи) по биоразнообразию река Северного полушария, здесь обитают 104 вида рыб, промысловое значение имеют 36 видов рыб, из которых 25 видов представлены рыбами высокой товарной ценности — тихоокеанскими проходными лососями, осетровыми и некоторыми видами крупного частика — щукой, сазаном, желтощеком, налимом, и др.

*Экономико-географическое положение (ЭГП) Тихоокеанской России.* Основной особенностью географического положения российского Дальнего Востока является его широкий выход к Тихому океану и странам Азиатско-Тихоокеанского региона (рис. 1). Следовательно, его вполне правомерно называть Тихоокеанским регионом России, или Тихоокеанской Россией (ТР), подчеркивая тем самым не удаленное от европейской России, а притихоокеанское географическое положение.

Экономико-географическое положение Дальнего Востока России часто оценивают как уникальное, содержащее в себе как благоприятные, так и неблагоприятные предпосылки регионального развития [3, 6, 15, 18, 34].

Отдельные составляющие экономико-географического положения Тихоокеанской России можно представить в следующем виде:

1. Крайность положения в России, большая удаленность от центральных, наиболее индустриально развитых районов страны. Крайность региона усиливается и резким снижением здесь социально-экономического потенциала — численности и плотности населения, общих объемов производства и т. п. по сравнению с европейскими, уральскими и западно-сибирскими районами, т. е. крайность ТР в географическом отношении дополняется ее периферийностью в социально-экономическом смысле.

2. Широкомасштабное приморское, приокеаническое положение ТР. На протяжении почти 20 тыс. км морских побережий ТР выходит к шести морям (Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому, Берингову, Охотскому и Японскому) и Тихому океану с их огромными транспортным и природно-ресурсными потенциалами. Расположение на стыке двух океанов — Северного Ледовитого и Тихого — с их весьма контрастными географическими особенностями, наличие современного ледокольного и подводного флотов позволяют осуществлять круглогодичную навигацию почти ко всем пунктам морского

побережья региона. Однако более благоприятные судоходные условия имеют южные и юго-восточные районы Приморья, Хабаровского края, Сахалина и Камчатки.

3. Тихоокеанская Россия непосредственно граничит лишь с Восточно-Сибирским регионом, который также является недостаточно освоенным, но в сравнении с рассматриваемой территорией он все-таки более освоен и обладает весьма богатыми и разнообразными природными ресурсами. Следует отметить, что Восточно-Сибирский регион своими ведущими производствами — металлов, электроэнергии, лесоматериалов, других товаров — экономически «развернут на Запад», к западнее от него расположенным регионам страны, и мало связан с восточным, отчасти структурно сходным Дальним Востоком. Поэтому сейчас ТР остается экономически более связанной с Западно-Сибирским, чем с соседним Восточно-Сибирским регионом. Хотя в перспективе строительство магистральных нефте- и газопроводов от Восточной Сибири к Тихому океану усилит и связи ТР с этим регионом.

4. Через Восточно-Сибирский регион ТР связана с другими регионами страны транспортными входами и выходами — прежде всего, Транссибирской, Байкало-Амурской железнодорожными магистралями, верховьями рек Лены, Шилки и Аргуни, Амуром, а также Северным морским путем. Основные транспортные связи с другими районами России у Дальнего Востока сконцентрированы на юге. Достаточно существенные межрегиональные связи осуществляются в летнее время и на Севере, через Северный морской путь, а также благодаря многочисленным авиалиниям широтного направления. Важной чертой экономико-географического положения ТР является то, что обе железнодорожные магистрали — Транссиб и БАМ — пересекают с запада на восток весь регион и выходят к морскому побережью четырьмя основными выходами: к портам Ванино, Владивосток, Находка–Восточный, Зарубино–Посьет.

5. Специфической составляющей ЭГП определенного района является его транзитный потенциал. Транспортная сеть позволяет развивать устойчивые экономические связи между соседними регионами, а внешние грузоперевозки для данной территории становятся экономически значимыми. Таким образом, транзитный потенциал района, с одной стороны, определяется ЭГП данной территории, а с другой, отражая соответствующие его аспекты, является составляющей ЭГП.

6. Регион выходит к сухопутным и морским государственным границам четырех стран: КНР, КНДР, Японии и США, причем Китай, США и Япония — крупнейшие страны не только Азиатско-Тихоокеанского региона, но и мира. Уникальность экономико-географического положения ТР состоит в том, что если в России этот регион является окраинным и очень удаленным от центральных наиболее освоенных районов, то в АТР он расположен в непосредственной близости от многих развитых и развивающихся стран с их огромным социально-экономическим потенциалом. С этими странами Тихоокеанская

Россия связана сухопутными (железнодорожными и автодорожными), речными, морскими видами транспорта, а также авиалиниями. Одновременно через ТР проходят многие транспортные коридоры (железнодорожные, речной через Амур, авиационные), связывающие как другие регионы России со странами АТР, так и АТР с Европой, Центральной Азией и т. д. В последнее время появляются новые проекты выхода из ТР в соседние страны энергетических линий, нефте- и газопроводов.

7. Важной составляющей экономико-географического положения ТР являются различия, а в ряде случаев и определенная структурная взаимодополняемость в следующих сочетаниях: 1) природные ресурсы ТР и соседних регионов зарубежных стран; 2) производства и виды деятельности в ТР и соседних регионах зарубежных стран [1, 10, 21, 22, 28].

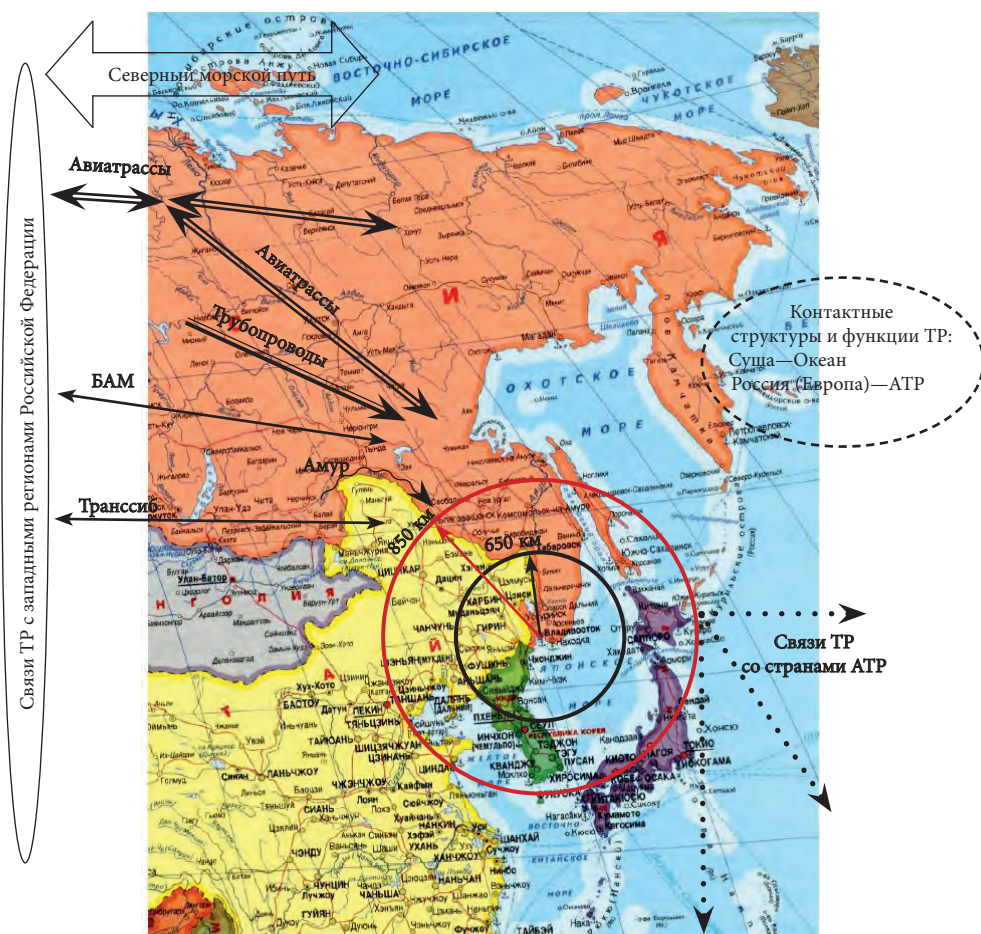


Рис. 1. Оценка ЭГП Тихоокеанской России

Таким образом, многие составляющие экономико-географического положения ТР способствуют перспективному развитию региона. Это возможно-сти социально-экономического взаимодействия с другими регионами России и зарубежными странами, использования природно-ресурсного и социально-экономического потенциала этих стран и их приграничных регионов, широкого использования разнообразных ресурсов морей и океанов. Хотя следует подчеркнуть, что в экономико-географическом положении любого региона, в том числе и ТР, всегда имеются реализованные (материализованные) и не-реализованные возможности социально-экономического развития региона. В этом смысле можно говорить об общем потенциале ЭГП региона как о неко-торой сумме реализованных и еще нереализованных, потенциальных возмож-ностей, выгод (либо потерь) (табл. 1).

Таблица 1

**Сравнительная оценка экономико-географического положения  
дальневосточных районов как фактора регионального развития**

Район	Степень благоприятности ЭГП (в баллах):						Все-го
	Выход к морско-му побе-режью	Выход к границе, соседство с зару-бежными странами	Наличие железно-дорожных выходов в другие регионы	Наличие автодо-рожных выходов в другие регионы	Наличие рынков ресурсов и товаров в соседних регионах	Наличие при-родных ресурсов в соседних регионах	
Амурская область	2	3	5	5	3	5	23
Республика Саха (Якутия)	1	1	2	3	3	4	14
Еврейская автономная область	2	3	4	4	4	4	21
Хабаров-ский край	4	4	5	5	4	5	27
Примор-ский край	5	5	4	4	3	4	25
Сахалин-ская область	5	4	1	0	2	5	17
Магадан-ская область	3	1	0	2	1	3	10
Камчатский край	4	1	0	0	0	3	8
Чукотский автономный округ	2	2	0	0	0	2	6
Итого	28	24	21	23	20	35	

Как следует из суммарных оценок, наиболее благоприятное ЭГП имеют Хабаровский и Приморский края, у которых высокие оценки получили все соотношения ЭГП. Достаточно благоприятное ЭГП имеют Амурская и Еврейская автономная области, менее благоприятное ЭГП — у Сахалинской области и Республики Саха (Якутия). Наконец, Магаданская область, Камчатский край и Чукотский автономный округ имеют в целом неблагоприятное ЭГП.

Экономико-географическое положение представляет собой прежде всего систему потенциальных отношений с внешними структурами. Возможность их использования, фактическая их реализация зависят от конкретных политико-экономических условий в рассматриваемом регионе в конкретный исторический период. Например, периферийность российского Дальнего Востока относительно центральных регионов страны как важнейшая составляющая ЭГП в связи с либерализацией транспортных тарифов еще более усилилась, но в то же время такая составляющая ЭГП, как центральность относительно сопредельных стран в качестве экономически значимых объектов, новых рынков в условиях демополизации внешней торговли и других видов внешнеэкономической деятельности, несомненно, улучшилась. В конечном итоге ЭГП проявляется в более эффективном функционировании одних субъектов (имеющих более благоприятное ЭГП) и менее эффективном — других (имеющих менее благоприятное ЭГП). Механизм его влияния реализуется через экономические связи, в том числе и внешние, через географическое разделение труда и специализацию, формирование соответствующих звеньев территориально-хозяйственных структур.

*Геополитическое положение Тихоокеанской России.* Геополитическое положение Тихоокеанского региона России определяется, прежде всего, его уникальным географическим положением в контактной зоне крупнейшего материка и крупнейшего океана вблизи наиболее значительных «центров силы»: 1) Китая, Северной Кореи и Южной Кореи; 2) Японии; 3) США — самой мощной сегодня в военном и экономическом отношении державы мира.

Признак «соседства», геополитический потенциал сопредельных стран, их политические системы, наличие взаимных претензий, проблем — факторы, определяющие геополитическое положение страны, региона. Учет «непосредственности» границ становится особенно важным, если соседом первого порядка является такая нарождающаяся «сверхдержава», как Китай. Поэтому при оценке геополитического положения помимо общности границ необходимо учитывать наличие или отсутствие значительных естественных рубежей вдоль границы в виде прежде всего морских акваторий или крупных горных систем, наличие которых между соседствующими странами в отдельных случаях позволяет избежать пограничных проблем или более адекватно решать их. Подобные значительные естественные рубежи в определенной мере могут выполнять «буферные» функции, подобно малым «буферным» государствам между крупными странами.



Геополитический потенциал региона определяется размерами его составляющих (военный потенциал, территория, население, валовой региональный продукт), возможностями его внешних взаимодействий (географическое положение, морские выходы, транспортная освоенность), степенью внешнеэкономического влияния региона (уровень финансово-экономической самостоятельности, техническая, технологическая развитость, его природно-ресурсный, внешнеэкономический, инфраструктурно-интеграционный потенциалы, золото-валютные резервы).

С учетом большой территории и природно-ресурсного потенциала Тихоокеанской России и достаточного военного потенциала, по-видимому, можно говорить о том, что во второй половине XX в. геополитические потенциалы регионов Дальнего Востока СССР и приграничных регионов других стран сохранялись в целом как равные или сопоставимые. Однако к концу XX в., после распада СССР и последующего системного кризиса в России, общий геополитический потенциал приграничных районов Китая, США стал выше, чем российский в сопредельных регионах. По отдельным параметрам различия геополитических потенциалов усиливаются. Особенно это касается демографических процессов, темпов экономического развития, динамики военных потенциалов.

В 90-е годы существенно возросли геополитические интересы практически всех сопредельных стран к Тихоокеанской России в виде устойчивой заинтересованности, стремления использовать эту территорию и прилегающие к ней морские и океанические акватории как сферу природных ресурсов, рынка товаров, капитала, труда, транзитных перевозок грузов и пассажиров сухопутным, морским и авиационным транспортом. В то же время резко возросла роль дальневосточных районов в выполнении ими особых контактных функций в связях России со странами АТР.

Геополитическое положение является важнейшим фактором долгосрочной стратегии развития региона. Дальневосточный регион и в перспективе останется российским регионом, граничащим с крупнейшими странами мира: КНР, США, Японией. Их геополитические интересы на Дальнем Востоке могут только усиливаться. Возрастают и геополитические потенциалы этих стран, включая их военную составляющую. После объединения КНДР с Республикой Корея (предпосылки к этому появляются) геополитический потенциал объединенной Кореи также существенно возрастет и её геополитические интересы на российском Дальнем Востоке усилятся.

Таким образом, исследования показывают, что в Дальневосточном регионе имеются благоприятные предпосылки устойчивого развития [5].

Специфическими факторами устойчивого развития приморских районов в целом являются:

- использование разнообразных морских природных ресурсов, их возможное комплексирование с ресурсами суши;

- значительная часть морских природных ресурсов — возобновимые (водные, морские, биологические, в том числе — рыбные, энергетические и др.);
- большие возможности диверсификации структуры экономики за счет развития морехозяйственных структур;
- расширение рыночного пространства за счет большого потенциала морского транспорта;
- развитие эффективных контактных структур и функций;
- привлекательность приморских районов традиционно выше (для населения и инвестиций).

Важным специфическим фактором устойчивого развития районов Тихоокеанской России является трансграничность. Так, бассейны Берингова, Охотского и Японского морей, бассейн реки Амур, озеро Ханка и некоторые другие являются трансграничными, так как в них входят территории и акватории разных стран. При этом трансграничные географические системы Охотского и Японского морей и бассейн Амура тесно связаны между собой.

Важнейшим условием устойчивого развития трансграничных регионов является устойчивое природопользование при тесной международной координации на межправительственной основе [8]. Подобная координация должна учитываться в научных исследованиях и при подготовке международных программ долгосрочного социально-экономического развития трансграничных регионов [24, 25].

#### **Основные тенденции и приоритеты развития Тихоокеанской России.**

В последние годы проведены крупные исследования по оценке перспективных направлений развития Дальневосточного региона, в том числе с учетом возможностей его интеграции в Азиатско-Тихоокеанский регион [5, 9, 14, 23]. Можно выделить следующие приоритеты в долгосрочном развитии Тихоокеанской России:

- развитие контактных, в том числе трансграничных структур и функций: транзитных транспортных, нефтегазопроводов, энергосетей и др.;
- морехозяйственный комплекс, в том числе рыбное хозяйство, марикультура, морской транспорт, судостроение, судоремонт, производство оборудования и приборов для изучения и освоения ресурсов океана;
- лесохозяйственный комплекс, в том числе глубокая переработка низкосортной древесины;
- нефтегазовый комплекс, в том числе добыча нефти и газа, их транспортировка, переработка, экспорт;
- горнодобывающий комплекс;
- образовательно-инновационные центры;
- туризм, в том числе экологический и морской;
- рыночная инфраструктура, в том числе международные логистические центры, банки, выставочные центры; и т. п.



Ведущую роль, несомненно, будет играть морехозяйственный комплекс в виде различных видов деятельности, связанных с освоением ресурсов моря, океана (табл. 2).

Таблица 2

**Прогнозные оценки состояния  
морехозяйственного комплекса Тихоокеанской России**

Составляющие морехозяйственного комплекса	Состояние комплекса (на 2005 г.)		Прогнозные оценки (на 10 лет)	
	Численность занятых, тыс.чел.	Объем ВРП, млн руб.	Численность занятых, тыс.чел.	Объем ВРП, млн руб.
Рыбное хозяйство (рыбный промысел и переработка)/ в том числе добыча морских ресурсов (улов рыбы и др. морепродуктов)	75 / 64	38 840 / 33 014	145 / 104	76 404 / 53 900
Морской транспорт и морские торговые порты	257	22 260	420	36 260
Судостроение и судоремонт	36	2 361	64	4 230
Рекреационная сфера	3	390	5	760
Итого	371	96 865	738	171 454

Таким образом, ведущую роль в долгосрочном социально-экономическом развитии Тихоокеанской России будут играть морское природопользование и тесно сопряженные с ним виды деятельности. Следовательно, и в устойчивом развитии ТР в целом базисную роль играет устойчивое природопользование. Под устойчивым природопользованием понимается формирование и развитие таких пространственно-временных структур природопользования, которые позволяют длительное время сохранять природно-ресурсный потенциал и высокие качества окружающей среды — необходимые и достаточные для устойчивого развития региона. В целом для достижения и поддержания устойчивого развития в приморских районах необходима разработка стратегической региональной программы с учетом всех их особенностей, а в последующем — мониторинг регионального развития с контролем экономического, социального и экологического качеств регионального развития и их динамики.

Эффективным инструментом, определяющим развитие территориальных структур хозяйства в «новых» или слабоосвоенных регионах, может стать *экономическое районирование* в случае, если оно проводится «в связке» с формированием сети магистральных (полимагистральных) дорог (железных,

автомобильных), нефте- и газопроводов, энергосетей. Поэтому на Дальнем Востоке, как слабоосвоенном регионе, концепция взаимосвязанного формирования укрупненной сетки экономических районов и магистральной (полимагистральной) сети дорог должна быть положена в основу его территориального устройства, организации территориально-хозяйственных структур. Эта концепция должна быть положена в основу территориального устройства хозяйства, выделения экономических районов на всех иерархических уровнях.

Выделение экономических районов следует рассматривать также как основу формирования сетки административно-территориальных единиц (АТЕ) соответствующего уровня. В рыночных условиях экономические районы, если они не лежат в основе административно-территориального деления и, в силу этого, не являются объектом территориального управления, могут стать не востребованными, и наоборот, идентичность границ экономических и административно-территориальных районов делает такую схему членения территории более функциональной и эффективной.

Формулируя новые подходы (принципы) к экономическому районированию весьма специфичного российского Дальнего Востока в изменившихся политико-экономических условиях в стране исходим из того, что сетка районов должна обеспечивать приближение их к финансовой, ресурсной, структурной самодостаточности в целях устойчивого функционирования и повышения уровня жизни населения. Она должна быть унифицированной и обеспечивать интегральную «равновесность» формируемых в их пределах субъектов по основным характеристикам: размерам занимаемой территории, экономическому и демографическому потенциалам.

Нами выполнено новое многоуровневое (трехуровневое — в пределах страны и двухуровневое — в пределах Дальнего Востока) экономическое районирование (рис. 2).

Для успешного развития приокеанического Дальневосточного макрорегиона не менее важен принцип *обеспечения всем экономическим районам (и субъектам) выхода к морю*. Этого можно достигнуть в результате корректировки сетки экономических районов мезоуровня по предложенной нами схеме [31, 32]. Тогда все Дальневосточные субъекты станут приморскими. При этом Приморский, Хабаровский, Амурский, Сахалино-Курильский, Охотский (Магаданский), Камчатско-Берингийский районы будут иметь достаточно широкие выходы к морям Тихого океана (от 680 до 4250 км) и лишь Якутский — к морям Северного Ледовитого. В этих условиях приморское географическое положение для всех дальневосточных субъектов станет одним из важнейших факторов развития территориально-хозяйственных структур в их пределах.

В условиях сложного финансово-экономического положения в стране необходимо концентрировать финансовые средства, инвестиционные ресурсы на приоритетном развитии крупных центров внешнеэкономического сотрудничества, расположенных на тихоокеанском побережье России [10, 17, 19, 20,

23, 29, 30]. Развитию таких центров и тяготеющих к ним приморских зон во многом способствуют геополитические факторы, направленные на укрепление геополитических интересов и потенциала России на тихоокеанском побережье.



Рис. 2. Вариант экономического районирования и развития сети магистральных дорог на российском Дальнем Востоке (с учетом транспортных сетей сопредельных стран)

В настоящее время в ТР имеется несколько городов с развитой транспортной инфраструктурой, осуществляющих внешнеэкономические связи и имеющих таможенные службы. Наиболее крупными являются Владивосток и Хабаровск. Они сформировали обширные зоны социально-экономического влияния, поэтому в перспективе должны развиваться как наиболее крупные

региональные центры внешнеэкономического сотрудничества с концентрацией здесь и соответствующих геополитических функций.

Основным экономическим центром на тихоокеанском побережье в силу уникального ЭГП и имеющегося потенциала является Владивосток. В настоящее время на тихоокеанском побережье России ему нет значимых альтернатив для выполнения важнейших контактных геополитических, внешнеэкономических функций России в АТР. Уровень развития во Владивостоке производственной, транспортной, социальной и научно-образовательной инфраструктуры (включая вузы, НИИ, театры, объекты торговли и пр.) несопоставимо выше, чем в других городах тихоокеанского побережья России. О большей привлекательности Владивостока для иностранных граждан, в сравнении с прочими городами, можно судить и по численности иностранных рабочих (около 40 % от всех работающих в Приморском крае).

Стратегическое значение владивостокской агломерации будет еще более усилено за счет подготовки и проведения здесь крупных международных мероприятий, начиная с саммита АТЭС-2012. С этой целью реализуется новый этап развития Владивостока (включая о. Русский) как крупного центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Значительный прирост экономического потенциала связан со строительством второй очереди нефтяной трубопроводной системы Восточная Сибирь–Тихий океан (НТС ВСТО) и нефтеперерабатывающего и нефтехимического комплекса в районе Находки; развитием системы связи и телекоммуникаций во Владивостоке и на о. Русский. В крае предусматривается также развитие деревообрабатывающих предприятий, строительных, машиностроительных производств (прежде всего судостроения), а также структур, обслуживающих основные профилирующие производства.

Значительны перспективы и приграничных с Китаем таких крупных городов, как Хабаровск и Благовещенск, которых отделяет от сопредельной страны лишь одна из крупнейших в Азии судоходная река Амур. Она же связывает эти центры с Тихим океаном. Растет значимость и других приморских центров внешнеэкономического сотрудничества, прежде всего Находки, Советской Гавани, Ванино, Петропавловска-Камчатского, Холмска, Корсакова, Зарубино, Ольги, как наиболее развитых и перспективных на тихоокеанском побережье России. Эти центры в своем большинстве формируют территориальные зоны влияния на побережье. Последние выполняют и определенные функции геополитического влияния России в зоне Тихого океана.

В Тихоокеанском регионе России нами выделяются четыре наиболее геополитически важных с учетом геополитического положения субрегиона, которые следует рассматривать как ключевые контактные зоны: 1) Приморский; 2) Курило-Сахалинский; 3) Камчатско-Берингийский; 4) Приамурский. Их особая геополитическая значимость обуславливается, во-первых, широким выходом к Тихому океану и его ресурсам, а во-вторых, — соседским

(контактным) географическим положением относительно наиболее мощных мировых «центров силы».

Собственный геополитический потенциал тихоокеанских районов России, граничащих с мировыми «центрами силы», пока несопоставимо мал, особенно по таким его составляющим, как экономический и демографический потенциалы. В результате происходящих в АТР демографических процессов, на российском Дальнем Востоке и в сопредельных странах сложилась крайне контрастная плотность населения — в среднем по сопредельным странам АТР 139,6 чел./кв.км, а на юге российского Дальнего Востока — 3,7 чел./кв.км.

В этих условиях необходимо устойчиво наращивать демографический и экономический потенциалы геополитически важных территорий Тихоокеанской России в целях обеспечения соответствующих форм контроля над собственным, в том числе морским, пространством.

Осуществление различных форм контроля над собственным пространством в складывающихся геополитических условиях может быть крайне затруднительным, если в стратегически наиболее важных регионах Тихоокеанской России не будут достаточно весомыми собственные демографический, экономический и оборонный потенциалы. Поэтому важны оценки собственных ресурсных и иных возможностей, проблем и предпосылок для их приоритетного наращивания.

#### *Список литературы*

1. Адмидин А.Г. Международное экономическое сотрудничество в Восточной Азии / А.Г. Адмидин, Е.И. Деваева. Владивосток: Дальнаука, 1998. 92 с.
2. Бакланов П.Я. Территориально-акваториальные экономические районы // Социальные и гуманитарные науки : Тихоокеанский XIV науч. конгресс (Хабаровск, 1979, август). М., 1979. С. 108–110.
3. Бакланов П.Я. Изменения в территориальных структурах хозяйства и расселения Дальнего Востока при переходе к рыночной экономике / П.Я. Бакланов [и др.]. Владивосток: Зов тайги, 1996. 195 с.
4. Бакланов П.Я. Особенности комплексобразования в приморских районах // География океана: теория, практика, проблемы. Л.: Наука, 1988. С. 131–148.
5. Бакланов П.Я. Дальневосточный регион России: проблемы и предпосылки устойчивого развития. Владивосток: Дальнаука, 2001. 144 с.
6. Бакланов П.Я. Контактные географические структуры и их функции в Северо-Восточной Азии // Известия РАН. Сер. геогр. 2001. № 1. С. 31–39.
7. Бакланов П.Я. Территориальные структуры хозяйства в региональном управлении. М.: Наука, 2007. 239 с.
8. Бакланов П.Я. Трансграничные территории: Проблемы устойчивого природопользования / П.Я. Бакланов, С.С. Ганзей. Владивосток: Дальнаука, 2008. 216 с.

9. Бакланов П.Я. Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанской России / П.Я. Бакланов, М.Т. Романов. Владивосток: Дальнаука, 2009. 168 с.
10. Быстрицкий С.П. Дальний Восток России: становление новой экономики / С.П. Быстрицкий, В.К. Заусаев, А.В. Хорошавин. Хабаровск: Изд-во ДВГАС, 2008. 346 с.
11. Дальний Восток России: экономическое обозрение / под ред. П.А. Минакира. М.: Экопрос, 1993. Т. 1. 156 с.
12. Дауев Ю.М. Результаты переоценки минерально-сырьевой базы металлических полезных ископаемых Российской Федерации / Ю.М. Дауев, П.Я. Бакланов В.П. Василенко, М.Н. Денисов // Минеральные ресурсы России 2000. № 4.
13. Зенкевич Л.А. Моря СССР, их фауна и флора. М.: Гос. уч. пед. изд-во, 1956. 424 с.
14. Ишаев В.И. Перспектива экономической интеграции Дальнего Востока России с АТР // Вестник ДВО РАН. 2003. № 4. С. 10–18.
15. Каракин В.П. Экономико-географическое положение СВА как условие интеграционных процессов // Дальний Восток России: плюсы и минусы экономической интеграции: материалы междунаро. науч. конф. 25–26 ноября 2003 г. Хабаровск: РИОТИП, 2004. С. 133–138.
16. Кляшторин Л.Б. Тихоокеанские лососи: климат и динамика запасов // Рыбное хозяйство. 2000. № 4. С. 32.
17. Левинталь А.Б. Экономика Хабаровского края: проблемы и перспективы развития. Владивосток: Дальнаука, 2004. 324 с.
18. Маергойз И.М. Уникальность экономико-географического положения советского Дальнего Востока и некоторые проблемы его использования в перспективе // Вестник Моск. ун-та. География. 1974. № 4. С. 3.
19. Меламед И.И. Стратегия развития Дальнего Востока. М.: Совр. экономика и право, 2008. 464 с.
20. Минакир А.П. Об экономическом и социальном развитии Дальнего Востока и Забайкалья: программы и реалии (корректировка «Президентской программы») // Дальневосточный ученый. 2002. № 7. 10 апр.
21. Минакир П.А. Стратегия регионального развития. Дальний Восток и Забайкалье // Стратегия развития: материалы семинара. 27 октября 2003 г. М.: ТЕИС, 2003. 60 с.
22. Минакир П.А. Тихоокеанская Россия в АТР и СВА: вызовы и возможности // Пространственная экономика. 2005. № 4. С. 5–20.
23. Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток / отв. ред. А.Г. Гранберг. М.: Экономика, 2006. 848 с.
24. Михайличенко Ю.Г. Адаптация и освоение комплексного управления прибрежными зонами морей в России // Известия РАН. Сер. геогр. 2004. № 6. С. 33–42.



25. Природопользование в прибрежной зоне: проблемы управления на Дальнем Востоке. Владивосток: Дальнаука, 2003. 251 с.

26. Прибрежно-морское природопользование: теория, индикаторы, региональные особенности / И.С. Арзамасцев [и др.]. Владивосток: Дальнаука, 2010. 306 с.

27. Природопользование: Природные ресурсы и природопользование в Российской Федерации и в Хабаровском крае: учеб. пособие для вузов. Хабаровск: Дальневосточная академия гос. службы, 2000. 567 с.

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

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

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

31. Романов М.Т. Проблемы экономического районирования и административно-территориального устройства России в новых условиях // Известия Рос. академии наук. Сер. геогр. 2006. № 3. С. 57–66.

32. Романов М.Т. Территориальная организация хозяйства слабоосвоенных регионов России: монография. Владивосток: Дальнаука, 2009. 318 с.

33. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года. Ч. 1–4. М., 2009.

34. Трейвиш А.И. Роль экономико-географического положения Дальнего Востока в формировании его территориально-хозяйственной структуры // Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. С. 119–135.

35. Шунтов В.П. Куда уходит рыба // Экология. Культура. Общество. — 2003. № 3. С. 9.



В.И. ДЬЯКОВ, В.А. ОСТАНИН

## Особенности таможенного риск-менеджмента в условиях глобализации

Россия, вступившая на путь глобализации, приобретает новые возможности, но при этом для ее экономики возникают существенные риски, управлять которыми с помощью традиционных инструментов не всегда эффективно. Авторы в порядке обсуждения проблемы обращаются к возможностям риск-менеджмента и его природе при осуществлении таможенного взаимодействия с участниками внешнеэкономической деятельности.

**Ключевые слова:** Таможенное дело, риск-менеджмент, таможенный контроль, глобализация, менеджмент, внешнеэкономическая деятельность.

Абсолютное большинство исследователей сходятся во мнении, что нарастание процессов глобализации носит не случайный характер, а является существенной закономерностью современной эпохи. Наряду с определенными преимуществами для национальных экономик (главным образом, это суждение справедливо для стран с развитыми экономическими системами) данный процесс несет в себе значительные риски для государств, не имеющих серьезных конкурентных преимуществ, в первую очередь, в сферах производства, технологий, финансово-кредитной деятельности. В этом списке есть и Россия, уже вступившая или стремящаяся стать участником различных всемирных или региональных организаций, активно способствующих процессам межгосударственной интеграции в сфере политики, экономики, торговли, финансов. Глобальная экономика несет для отдельной национальной экономики такие риски, осуществить достаточную превенцию которых, либо

---

ДЬЯКОВ Владимир Иванович — доктор исторических наук, профессор, заместитель директора по научной работе Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток.

ОСТАНИН Владимир Анатольевич — доктор экономических наук, профессор Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток.

застраховать или перестраховать их становится даже не проблематичным, а просто невозможным.

Тем не менее не следует недооценивать и возникающие в новой мировой архитектонике преимущества, которые следует рассматривать как некоторые «даровые силы», вложенные в организацию национального производства и торговли. Разумность вхождения в интернациональные организации и извлечения выигрышей от международного разделения труда и взаимовыгодной торговли будет заключена в разумных превентивных мерах национального правительства по защите собственных интересов, с одной стороны, и экономии транзакционных издержек мировой торговли, с другой.

Дискуссия, которая уже 18 лет длится в научной и околонаучной литературе относительно проблем вхождения России во Всемирную торговую организацию, по нашему мнению, будет продолжаться и дальше с привлечением новых фактов. И это несмотря на формальное положительное решение данного вопроса, удостоверенное подписанием соответствующего Протокола в декабре 2011 г., основанное на фундаменте теоретических концепций западных и российских научных школ, а также конъюнктурных интересов субъектов мирового финансового рынка и политических интересов лиц (групп), реализующих и отстаивающих корпоративные интересы. С большой долей вероятности можно утверждать, что мнимые и реальные риски, связанные с участием России в глобализации, поляризовали российское общество, в том числе и научную общественность.

Стремление принятия государственными структурами мер, реализуемых в экономической политике вообще и таможенной в частности, не всегда на деле проявляется в повышении благосостояния российских граждан и укреплении их уверенности в завтрашнем дне, что должно быть главной целью деятельности правительства и неоднократно декларировалось при создании соответствующих концепций. Снижение транзакционных таможенных издержек напрямую приводит к экономии на затратах. Но это требует при осуществлении таможенного контроля не только повышения эффективности работы самого таможенного органа, но и учета аспектов законных интересов рядовых участников внешнеэкономической деятельности. Имеющееся в практике таможенных органов ежегодно повышающееся и не всегда мотивированное изъятие части активов у граждан, занятых в сфере международного бизнеса, не способствует переходу к осуществлению обещанной философии партнерства государства с участниками ВЭД.

Представляется логичным, если государство даст возможность участнику ВЭД получить доход от результата своей деятельности и только потом, сообщаясь с ним, изъять часть в форме налога на прибыль. Таможенные платежи есть разновидность косвенных налогов. Но если их разумность еще можно объяснить, когда последние ложились на предметы потребления, например, в форме налога с продаж, то налоговое бремя, которое несут участники ВЭД, еще не

получив конечный доход, есть скорее сомнительная политика, ущербная с позиции интересов всей национальной экономики.

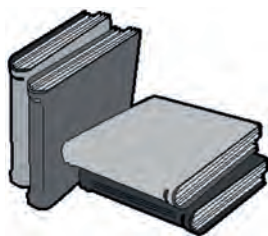
Решать эту задачу, по нашему мнению, нужно двумя способами. Первый, — повысить эффективность таможенного контроля, привлекая для этого весь технически доступный арсенал средств, включая современные банковские технологии и банковские продукты, которые могут найти применение в таможенном контроле. Второе, и не менее важное направление, — это использование в таможенном контроле технологий управления. Таможенный менеджмент должен обрести такие современные формы, как, например, производственный менеджмент. Здесь не следует уповать на национальную специфику, при всем уважительном отношении к национальному менталитету, культуре и психологии. Следует взять на вооружение все то лучшее, что наработала практика зарубежных государств в области таможенного дела. Таможенные технологии должны рассматриваться как механизмы, как инструменты реализации политики стратегической, направленной на достижение целей в долгосрочном периоде. Этим таможенная политика отличается от текущей рутины таможенного контроля.

Остается, тем не менее, важный вопрос о тех рисках, которые неизбежно будут сопутствовать всем ожидаемым новациям в таможенных технологиях. Как было отмечено ранее, глобальные риски не могут страховаться. Эффективность таможенной политики в глобализирующемся мире может реализоваться мерами таможенной превенции. Следовательно, для рядовых россиян, участников ВЭД и сотрудников таможенных органов речь может идти не столько о превенции страха, сколько о превенции таможенных рисков. При этом и природу страхования следует рассматривать не так односторонне, как это имеет место в некоторых специальных исследованиях, сводящих страхование к компенсации ущерба. Компенсационная модель страхования возможного ущерба характерна для практики страхования в странах Запада. Бесспорно, там это важнейшая, но не единственная форма управления риском. Однако она имеет мало шансов проявить свою эффективность и даже востребованность в российской практике таможенного контроля, по крайней мере, на ближайшую перспективу. Переносить акцент в риск-менеджменте на компенсационные модели страхования, т. е. по сути осуществлять раскладку ущерба на все сообщество граждан России, недопустимо, ибо это фактически станет дополнительным налоговым бременем. Для таможенных органов эти риски спекулятивны, а ущерб для национальной экономики реален. Если пытаться разрешить проблему такой формой страхования, как франшиза, то применительно к таможенному контролю это также не приведет к положительному результату.

Наше понимание иной модели таможенного риск-менеджмента скорее исходит из понимания природы таможенного риска. Последний не следует сводить исключительно к опасности ущерба или вероятности наступления

нежелательного случайного события. Эти две позиции продолжают существовать как рядоположенные идеи. Но они при этом не могут быть признаны как одновременно истинные позиции, если исходить из правил формальной логики. Два противоречивых суждения не могут быть одновременно истинными. Одно из них необходимо ложно, другое — истинно.

Сказанное дает основание рассматривать риск как логическую конъюнкцию самой опасности и вероятности наступления этой опасности. Данное положение, безусловно, является некоторой новацией в теории рискологии и одновременно дает возможность предложить меры, которые существенно расширяют теоретическое поле для таможенного риск-менеджмента. Воздействие на вероятность наступления нежелательного случайного события в реализации таможенного контроля позволит снижать риски. Однако для этого таможенными органами необходимо не только идти по пути увеличения факторов риска получения ущерба для лиц, которые совершают нарушения, выявляемые в ходе таможенного контроля, но и наращивать инвестиционную составляющую, что позволит снизить вероятность этих нарушений, а также и злоупотреблений со стороны должностных лиц таможенных органов. Данные инвестиции таможенных органов — есть инвестиции в превенцию риска. Результатом превенции становится снижение риска. Превенция позволит не только снижать таможенные риски, но и, внедряя современные технические средства таможенного контроля, современные таможенные технологии, совершенствуя наработки, апробированные российской таможенной практикой, например, усиление контроля после выпуска товаров, можно существенно повышать эффективность и действенность всего института таможенного дела в современной России, перешедшей к развитию в условиях глобализации.



**Сажина М.А.** Научные основы экономической политики государства: учебное пособие / М.А. Сажина. — М.: ИД «ФОРУМ»: ИНФРА-М, 2011. — 352 с: ил. — (Высшее образование).

В работе впервые представлен анализ различных школ экономической мысли в плане практического использования их идей как научной базы экономической политики государства; раскрываются основные положения трудов известных мыслителей. Теоретические воззрения ученых подкрепляются исторической практикой государственного регулирования экономики. Приводятся размышления автора о научной концепции государственной экономической политики России. Дана хрестоматия по истории экономической мысли.

Н.Н. АЛЕКСЕЕВА, Л.О. ЕЛАНСКАЯ

### **Применение заключений экспертов в качестве доказательств законности решений таможенных органов**

В статье отражены результаты анализа практики применения заключений экспертов для обеспечения законности решений, вынесенных таможенными органами при таможенном контроле. Предложены меры по минимизации выявленных негативных тенденций.

**Ключевые слова:** доказательства, специальные познания, таможенный эксперт, судебная практика.

Экспертное сопровождение таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза, — устойчиво сложившаяся практика в большей мере из-за специфичности классификации товаров в ТН ВЭД и сложности контроля таможенной стоимости. По данным официального сайта ФТС России, удельная доля идентификационных и товароведческих экспертиз, по результатам которых принимаются решения по классификационному коду товаров и по таможенной стоимости, выполненных, например, Центральным экспертно-криминалистическим таможенным управлением (ЦЭКТУ) в 2010 г. составила 78,73 % (рис. 1), ЭКС региональным филиалом ЦЭКТУ г. Владивосток — 83,75 % (рис. 2). Аналогичная ситуация сложилась и в остальных ЭКС региональных филиалах ЦЭКТУ.

Заключения таможенных экспертов призваны обеспечить законность принимаемых таможенными органами решений. Анализ применения экспертных

заключений в судебной практике показывает, что при назначении и проведении таможенной экспертизы в рамках таможенного контроля, а также при использовании ее результатов субъектами-участниками всех указанных процессов должна учитываться именно судебная перспектива — т. е. доказательная роль экспертного заключения в суде.



Рис. 1. Структура экспертно-исследовательских работ, выполненных ЦЭКТУ в 2010 г.

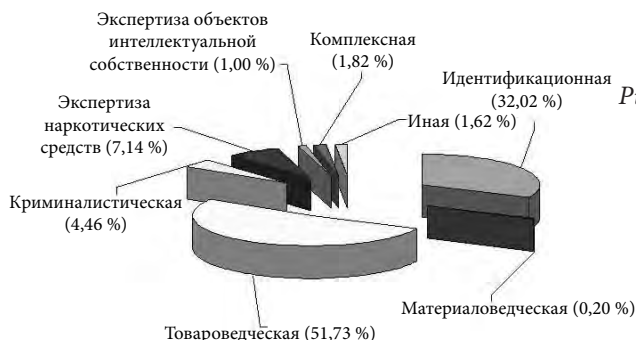


Рис. 2. Структура экспертно-исследовательских работ, выполненных в ЭКС региональном филиале ЦЭКТУ г. Владивостока в 2010 г.

Анализировали период с 2007 по 2011 г., при этом рассматривали судебные дела, в которых одним из доказательств предполагалось применение заключений таможенных экспертов. В результате проведенного анализа установлено следующее.

Наиболее часто в виде доказательства по делу применялись заключения экспертов по вопросам идентификации и определения рыночной стоимости товаров.

Доказательства (в юриспруденции) — сведения о фактах, полученные в предусмотренном законом порядке, на основании которых устанавливается наличие или отсутствие обстоятельств, имеющих значение для правильного разрешения дела (ч. 1 ст. 74 УПК РФ, ч. 1 ст. 26.2 КоАП РФ, ч. 1 ст. 55 ГПК РФ, ч. 1 ст. 64 АПК РФ).

Доказательствами по уголовному делу являются любые сведения, на основе которых суд, прокурор, следователь, дознаватель в порядке, определенном УПК РФ, устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, подлежащих

доказыванию при производстве по уголовному делу, а также иных обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела (ч. 1 ст. 74 УПК РФ). Виды доказательств: показания подозреваемого (ст. 76 УПК РФ); показания обвиняемого (ст. 77 УПК РФ); показания потерпевшего (ст. 78 УПК РФ); показания свидетеля (ст. 79 УПК РФ); заключение эксперта (ч. 1 ст. 80 УПК РФ); показания эксперта (ч. 2 ст. 80 УПК РФ); заключение специалиста (ч. 3 ст. 80 УПК РФ); показания специалиста (ч. 4 ст. 80 УПК РФ); вещественные доказательства (ст. 81 УПК РФ); протоколы следственных действий (ст. 83 УПК РФ); протоколы судебных заседаний (ст. 83 УПК РФ); иные документы (кроме протоколов) (ст. 84 УПК РФ).

Доказательствами по делу об административном правонарушении являются любые фактические данные, на основании которых судья, орган, должностное лицо, в чьем производстве находится дело, устанавливают наличие или отсутствие события административного правонарушения, виновность лица, привлекаемого к административной ответственности, а также иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела (ч. 1 ст. 26.2 КоАП РФ). Виды доказательств: объяснения лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении (ст. 26.3 КоАП РФ); показания потерпевшего (ст. 26.3 КоАП РФ); показания свидетелей (ст. 26.3 КоАП РФ); заключения эксперта (ст. 26.4 КоАП РФ); вещественные доказательства (ст. 26.6 КоАП РФ); протоколы (например, о взятии проб и образцов) (ст. 26.5 КоАП РФ); иные документы (кроме протоколов); показания специальных технических средств (ст. 26.8 КоАП РФ).

Доказательствами по делу в гражданском процессе являются полученные в предусмотренном законом порядке сведения о фактах, на основе которых суд устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, обосновывающих требования и возражения сторон, а также иных обстоятельств, имеющих значение для правильного рассмотрения и разрешения дела (ст. 55 ГПК РФ). Виды доказательств: объяснения сторон и третьих лиц (ст. 86 ГПК РФ); свидетельские показания (ст. 69 ГПК РФ); письменные доказательства (ст. 71 ГПК РФ); вещественные доказательства (ст. 73 ГПК РФ); аудио- и видеозаписи (ст. 77 ГПК РФ); заключение эксперта (ст. 86 ГПК РФ).

В соответствии со ст. 64 АПК РФ в качестве доказательств допускаются письменные и вещественные доказательства, объяснения лиц, участвующих в деле, заключения экспертов, показания свидетелей, аудио- и видеозаписи, иные документы и материалы. В качестве доказательств допускаются объяснения лиц, участвующих в деле, и иных участников арбитражного процесса, полученные путем использования систем видеоконференц-связи. Не допускается использование доказательств, полученных с нарушением федерального закона.

Во всех приведенных выше классификациях доказательств в различных видах судопроизводства заключение эксперта выделено как один из видов доказательств по делу. Таким образом, заключение эксперта — весьма своеобразный



и получивший широкое применение в правоприменительной деятельности вид доказательств.

Необходимость привлечения специальных познаний для выяснения обстоятельств дел о нарушении таможенных правил обусловлена разнообразием правонарушений, обстановкой их совершения, когда правильное установление фактов невозможно без обращения к содействию лиц, владеющих необходимыми специфическими знаниями и методами исследования.

Даже в тех случаях, когда должностное лицо таможенного органа обладает какими-либо специальными познаниями, необходимыми для выяснения тех или иных обстоятельств дела, закон не позволяет ему принимать на себя функции эксперта. Это обусловлено необходимостью квалифицированного, тщательного и объективного производства экспертизы с созданием необходимых гарантий для всесторонней критической проверки и оценки заключения эксперта как доказательства, опирающегося на специальные познания постороннего по отношению к делу лица.

Важным моментом в характеристике заключения эксперта как доказательства является то, что оно не только содержит фактические данные, но и сообщает те сведения из специальной отрасли знания, на основании которых эксперт их выяснил, пришел к определенным выводам. Заключение эксперта, как и любое иное доказательство, проверяется и оценивается путем сопоставления его с другими доказательствами, установленными по делу фактическими данными.

Представленные в таможенные органы Российской Федерации заключения, акты, справки и иные документы, излагающие исследования и выводы, если эти документы были подготовлены не по поручению должностных лиц таможенных органов, либо не по поручению должностных лиц других правоохранительных органов Российской Федерации, у которых находятся или находились материалы, имеющие отношение к делу о нарушении таможенных правил, заключениями эксперта не являются. Такие документы признаются доказательствами только в случае, если они обладают признаками вещественных или письменных доказательств.

Таким образом, заключение таможенного эксперта при рассмотрении дел, касающихся нарушений таможенных правил, при правильном проведении, в установленные сроки и при полноте изложенных данных признается доказательством в судебном производстве. Изучение судебных дел, в которых в качестве доказательства предполагалось применение заключения таможенного эксперта, показало, что в 40 % случаев заключение эксперта не было принято как допустимое доказательство по делу.

Причинами того, что экспертные заключения признавались недопустимыми доказательствами по рассматриваемым делам, являлись процессуальные нарушения: нарушение сроков проведения, продление их ненадлежащим лицом, неознакомление эксперта с материалами дела, неправильно оформленные отказы от проведения экспертизы, назначение экспертизы неуполномоченным

лицом, отсутствие допуска у экспертов для разрешения отдельных вопросов, и т. д.

Сроки, время проведения — это, безусловно, очень сложный и спорный вопрос. В Таможенном кодексе Таможенного союза (ТК ТС) оговорено, что срок проведения экспертизы составляет двадцать дней, но при необходимости может быть продлен с письменного разрешения начальника (заместителя начальника) таможенного органа (в соответствии с законодательством таковым органом в России является ЦЭКТУ), т. е. без письменного разрешения начальника ЦЭКТУ продление сроков производства экспертизы будет незаконным со всеми вытекающими отсюда последствиями. Следовательно, можно сделать вывод, что все согласования о продлении сроков должны проходить через Москву, что, бесспорно, еще более продлит сроки проведения экспертизы. На наш взгляд, этот вопрос требует дальнейшего урегулирования, в части возможности передачи полномочий региональным филиалам ЦЭКТУ.

При судебной оценке заключений экспертов выявлялась также и недостаточная их полнота, что, безусловно, также влияло на решение суда не в пользу таможенных органов, так как порождало сомнения в правильности вынесенных с использованием заключений экспертов таможенными органами решений.

Следует отметить, что неполное заключение — вина не только экспертов. Как известно, эксперт дает заключение по поставленным должностным лицом таможенного органа вопросам, при этом полностью излагает ход своего исследования и его результаты. Ответственность за дачу полного заключения, которое безукоризненно разъясняло бы возникающие спорные вопросы, лежит также и на уполномоченных должностных лицах таможенных органов, которые, назначая проведение экспертизы, должны ставить перед экспертами все необходимые для разрешения ситуации вопросы.

*Пример.* Общество с ограниченной ответственностью (далее — Общество) ввезло на таможенную территорию товар — «креветки в панцире варено-мороженые (рода *Pandalidae*) для промышленной переработки, пригодные для употребления в пищу, страна происхождения — Канада», указав в гр. 33 декларации на товары (далее — ДТ) код 0306 13 100 0 ТН ВЭД.

Товар был выпущен таможенным органом в соответствии с заявленным таможенным режимом «свободная таможенная зона». После его переработки общество представило к таможенному оформлению товар, указав в графе 31 таможенной декларации следующие сведения: «готовые креветки в панцире варено-мороженые (рода *Pandalidae*), в упаковках массой по 1/500 г и 1/1000 г, изготовитель — ООО «Вичюнай-Русь». При этом в гр. 33 ДТ Общество классифицировало товар в соответствии с кодом 1605 20 910 0 ТН ВЭД («Готовые или консервированные ракообразные, моллюски и прочие водные беспозвоночные: креветки и пильчатые креветки: в первичных упаковках массой не более 2 кг»).

В ходе проведения мероприятий таможенного контроля таможенный орган отобрал пробы и образцы данного товара и направил на экспертизу.

По результатам исследований образцов товара экспертами был сделан вывод о том, что представленные на экспертизу креветки в панцире были сварены с добавлением поваренной соли с последующим замораживанием, при изготовлении креветок специй не использовались, представленные для исследования пробы являются креветками, готовыми к употреблению (не требуют дополнительной обработки).

На основании заключения эксперта таможенный орган пришел к выводу о необходимости классификации товара в подсубпозиции 0306 13 100 0 ТН ВЭД («Ракообразные, в панцире или без панциря, живые, свежие, охлажденные, мороженые, сушеные, соленые или в рассоле; ракообразные в панцире, сваренные на пару или в кипящей воде, охлажденные или неохлажденные, мороженые, сушеные, соленые или в рассоле; мука тонкого и грубого помола и гранулы из ракообразных, пригодные для употребления в пищу: — мороженые: — креветки и пильчатые креветки: — семейства *Pandalidae*»).

Общество, не согласившись с решением таможенного органа о классификации товара, оспорило его в судебном порядке.

В своем решении суд удовлетворил требования Общества, ссылаясь на неточности в проведении экспертизы. Свое решение он обосновал тем, что согласно заключению эксперта, при изготовлении Обществом креветок специй не использовались. Вместе с тем, предметом экспертного исследования не являлся вид жидкости, в которой происходил процесс варки (или посола) продукта. Названное заключение не исключает использования Обществом при приготовлении креветок не воды, а рассола. Кроме того, заключением подтверждается, что представленные для исследования креветки являются готовыми к употреблению и не требуют дополнительной обработки.

Согласно Пояснениям к ТН ВЭД, группа 03 ограничивается рыбой (включая ее печень, икру и молоки), ракообразными, моллюсками и другими водными беспозвоночными, находящимися только в тех состояниях, которые описаны в товарных позициях данной группы.

С другой стороны, рыба и ракообразные, моллюски и прочие водные беспозвоночные включаются в группу 16 ТН ВЭД, если они сварены или приготовлены другим способом, или консервированы способами, не предусмотренными в данной группе. При этом рыба и ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные, входящие в данную группу, включаются в нее даже в том случае, когда они упакованы в герметичные емкости, однако в большинстве случаев продукты в таких упаковках приготовлены и консервированы способами, отличными от предусмотренных в товарных позициях данной группы, и поэтому они включаются в группу 16. К основным видам ракообразных относятся омары, лангусты, речные раки, крабы, креветки и пильчатые креветки.

Данная ситуация достаточно сложна и противоречива. На решение суда в пользу Общества по данному делу повлиял только тот факт, что экспертиза была проведена неполностью (не исследовался рассол). Это не позволило дать

определенно верное решение, которое не могло бы вызвать никаких сомнений в правильности определения кода ТН ВЭД по данному товару. Согласно ст. 71 АПК РФ арбитражный суд оценивает относимость, допустимость, достоверность каждого доказательства в отдельности, а также достаточность и взаимную связь доказательств в их совокупности, что и видно на данном примере.

Неполнота заключения эксперта и неточности в нем, на наш взгляд, — вина не только экспертов: ответственность за дачу полного заключения, которое безукоризненно разъясняло бы возникающие спорные вопросы, также лежит и на уполномоченных должностных лицах таможенных органов, которые назначают проведение экспертизы и ставят перед экспертами вопросы.

При анализе судебной практики установлены также факты дачи ложных заключений, что является еще одним основанием для непризнания заключения эксперта как допустимого доказательства. Например, в одном из судебных дел фигурирует заключение эксперта, в котором сделан вывод о том, что заявленный товар — «мешки-сетки машинного вязания, полученные путем соединения полиэтиленовых полос, трикотажа, упаковка для овощей, одноразового использования» — является готовым изделием из сетчатого волокна («сетки-мешки, изготовленные из полипропилена»), а не из полиэтилена, как было указано при декларировании товара истцом.

Для разрешения данной ситуации была назначена экспертиза в Испытательном центре «Океан» Тихоокеанского государственного экономического университета. В ходе проведения испытаний ввезенного истцом товара установлено, что он изготовлен на основе полиэтилена. Соответственно, судом сделан вывод о невозможности принятия заключения эксперта Экспертно-криминалистической службы Регионального филиала ЦЭКТУ г. Владивостока как допустимого доказательства.

Представленные таможенным органом экспертные заключения признавались судом недопустимыми доказательствами также и в связи с тем, что таможенный орган, основываясь на выводах эксперта, не точно подтверждал предназначение товара. Одним из таких примеров является решение суда в отношении действий Пермской таможни по начислению и взысканию вывозной таможенной пошлины и пеней. В заявлении, поданном в Высший арбитражный суд Российской Федерации о пересмотре судебных актов в порядке надзора, таможенный орган ссылается на неправильное применение судами норм материального и процессуального права, указывая в том числе на то, что суд неправоммерно принял выводы, содержащиеся в представленных обществом экспертных заключениях о целевом предназначении экспортируемого товара, в связи с чем данный товар ошибочно, по мнению таможенного органа, отнесен к продукции, не облагаемой вывозной таможенной пошлиной.

Обжалование судебных актов мотивировано тем, что таможенный орган не подтвердил предназначение товара, исходя из которого Обществу начислены таможенные платежи, поскольку представленные таможенным органом экспертные заключения не могут считаться документами, достоверно

свидетельствующими о возможности использования товара в определенных в представленном заключении целях.

Таким образом, судом было принято во внимание то, что без возникновения сомнений определить назначение товара практически невозможно, поэтому не было принято как доказательство заключение эксперта, а требования участника ВЭД были удовлетворены.

Большая часть установленных при анализе фактов, на наш взгляд, является следствием ненадлежащей оценки заключений экспертов должностными лицами таможенных органов, которые «забывают», что заключения экспертов не являются обязательными для таможенного органа, а носят рекомендательный характер.

В целом сложившаяся практика указывает на то, что рекомендательный характер экспертизы при таможенном контроле никак не проявляется, и заключения экспертов практически не оцениваются таможенным органом, назначившим экспертизу. Действует принцип, который можно назвать «эксперт знает лучше». Отход от этого принципа должен обеспечить уменьшение не только спорных вопросов и судебных разбирательств, но и число случаев, когда экспертные заключения не позволяют обеспечить законность решений, принимаемых таможенными органами до и после выпуска товаров.

Особо следует отметить выявленные при анализе отдельные факты предвзятого отношения судов к заключениям таможенных экспертов в связи с ведомственной их принадлежностью, в связи с чем возникала необходимость доказывания незаинтересованности таможенных экспертов в результатах экспертизы.

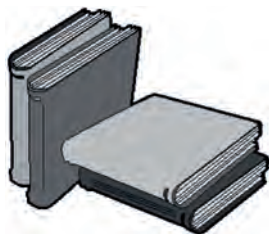
Для минимизации выявленных негативных тенденций считаем целесообразным предусмотреть для таможенных экспертов прохождение сертификации в «Системе добровольной сертификации негосударственных судебных экспертов», зарегистрированной 16 октября 2009 г. в едином реестре зарегистрированных систем добровольной сертификации Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Госстандарт России. Свидетельство о регистрации № РОСС. RU.И597.04НЯ00). Система образована некоммерческим партнерством «Палата судебных экспертов» и является вневедомственной системой добровольной сертификации негосударственных судебных экспертов.

В ведомственных документах, определяющих порядок взаимодействия между ЭКС и таможенными органами в части, регламентирующей действия должностных лиц таможни при назначении экспертизы, включить пункт с рекомендациями по формулированию перед экспертом необходимых для разрешения ситуации вопросов; в части, регламентирующей действия должностных лиц таможни при поступлении результатов экспертизы, вместо общей фразы «оценивает результаты экспертизы», отразить алгоритм действий при оценке поступившего от таможенного эксперта заключения. Такой алгоритм

включает контроль вводной, исследовательской части заключения и выводов эксперта с перечнем параметров контроля и вариантами действий при обнаружении несоответствий и общую оценку выводов эксперта на соответствие требованиям квалифицированности, определенности и допустимости.

#### *Список литературы*

1. Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.customs.ru>
2. По проверке законности и обоснованности решений арбитражных судов, не вступивших в законную силу: постановление Десятого арбитражного апелляционного суда [08.10.2007 Дело № А41-К2-9923/07] [Электронный ресурс]. URL: КонсультантПлюс.
3. Об отказе в передачи дела в президиум Высшего арбитражного суда Российской Федерации: Определение Высшего арбитражного суда Российской Федерации [от 09.12.2009 № ВАС-16248/09] [Электронный ресурс]. URL: КонсультантПлюс.
4. Об отказе в передаче дела в президиум Высшего арбитражного суда Российской Федерации: определение Высшего арбитражного суда Российской Федерации [от 23.04.2009 № ВАС-4139/09] [Электронный ресурс]. URL: КонсультантПлюс.
5. Об отказе в передаче дела в президиум Высшего арбитражного суда Российской Федерации: определение Высшего арбитражного суда Российской Федерации [от 19.10.2007 № ВАС-13276/07] [Электронный ресурс]. URL: КонсультантПлюс.



**Красе М.С., Чупрынов Б.П.** Математика для экономического бакалавриата: Учебник. — М.: ИНФРА-М, 2011. — 472 с. — (Высшее образование).

Изложены основы математического анализа, линейной алгебры, теории вероятностей и математической статистики, экономико-математического моделирования, эконометрики. Материал полностью соответствует государственному образовательному стандарту высшего профессионального образования направления «Экономика», степень — бакалавр экономики.

В.П. ШЕВКУНОВА

### **Особенности организации учебного процесса в условиях реализации компетентностно-ориентированных образовательных программ**

Рассматриваются основные тенденции изменений в образовательной деятельности Российской таможенной академии и её филиалов в связи с переходом в 2011 г. на федеральные образовательные стандарты высшего профессионального образования (ФГОС ВПО), особенности организации учебного процесса в новых условиях.

**Ключевые слова:** Болонская декларация, новые стандарты, уровневая система, бакалавр, магистр, компетентностно-ориентированные образовательные программы.

Интеграция российской высшей школы в мировое образовательное пространство повлияла на возникновение существенных изменений в сфере образования, затронув его цели и задачи, инфраструктуру, содержание, подходы к разработке образовательных стандартов и учебных программ, формы и методы преподавания, условия обучения и обеспечения качества подготовки выпускников. Среди общих изменений, которые реально воплощаются в образовательную деятельность Российской таможенной академии и её филиалов, заслуживают внимания следующие отдельные тенденции:

- введена уровневая система высшего профессионального образования (бакалавр, магистр);



- предстоит внедрение системы зачетных единиц (образовательных кредитов);
- отмечается смещение акцентов в деятельности управленческих структур всех уровней при реализации образовательных программ с административно-организационных вопросов на проблемы обеспечения качества обучения, воспитательной и научно-исследовательской работы, учета быстро изменяющихся потребностей в обществе;
- расширяется мобильность студентов — доступ к возможности получения образования и практической подготовки.

Предстоит гармонизировать существующий образовательный процесс к новым условиям его планирования, организации, научно-методического и экономического регулирования. Переход учебного процесса на кредитную систему, на основе образовательных стандартов нового поколения, потребует развития всех видов учебной и научной деятельности в вузах, в том числе планирования работы профессорско-преподавательского состава для практического воплощения новой образовательной парадигмы.

Согласно федеральному законодательству прием на обучение в соответствии с действовавшими государственными образовательными стандартами высшего профессионального образования в имеющие государственную аккредитацию образовательные учреждения прекращен. Обучение лиц, зачисленных до 2010 г., осуществляется в соответствии с указанными стандартами до завершения обучения. Прием лиц для обучения в образовательных учреждениях по направлениям подготовки (специальностям) в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами высшего профессионального образования (ФГОС ВПО) осуществился в 2011 г.

Направление подготовки граждан с высшим профессиональным образованием в филиале видоизменено. Наряду с основными образовательными программами (ООП) подготовки специалистов появились основные образовательные программы подготовки бакалавров и магистров:

- специальность 036401.65 Таможенное дело (квалификация «специалист»);
- направления подготовки 080100.62 Экономика, 080200.62 Менеджмент, 030900.62 Юриспруденция (квалификация «бакалавр»);
- направления подготовки 080100.68 Экономика, 080200.68 Менеджмент (квалификация «магистр»).

В настоящее время в Российской таможенной академии и её филиалах сформирована уровневая система высшего профессионального образования (рис. 1).

Вышеперечисленные тенденции требуют в настоящем учебном году решения определенных задач, а именно:

- апробация основных образовательных программ высшего профессионального образования в зачетных единицах в соответствии с ФГОС ВПО и их совершенствование;

- определение возможных форм организации учебного процесса на основе зачетных единиц и их нормативно-методическое обеспечение;
- научно-методическое и учебно-методическое обеспечение образовательного процесса по новым образовательным программам;
- организация рационального планирования объемов нагрузки студентов и профессорско-преподавательского состава и повышение его квалификации;
- эффективное использование современных форм организации учебного процесса и методов обучения;
- разработка механизма формирования студентами индивидуальной траектории на основе выбора отдельных курсов;
- применение балльно-рейтинговой системы оценки успеваемости студентов.

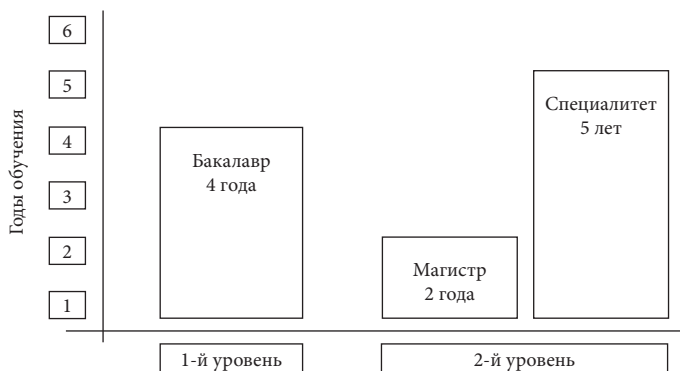


Рис. 1. Уровневая система высшего профессионального образования

Решение вышеперечисленных задач достигается путем повышения эффективности преподавания, совершенствования структуры и содержания образовательных программ, мотивации студентов к обучению, достижения максимального научно-методического и учебно-методического обеспечения образовательного процесса, развития инновационных технологий обучения с учетом определенных условий:

- соблюдения требований ФГОС высшего профессионального образования и федеральных государственных требований к программам послевузовского и дополнительного профессионального образования, потребностей учредителя;
- обеспечения высокого качества организации и проведения учебных занятий и усиление практической составляющей образовательного процесса;
- наращивания научного потенциала филиала, вовлечение преподавателей и студентов в проведение фундаментальных и прикладных научных исследований по проблемам образования и таможенного дела.

Условия реализации основных образовательных программ актуализируют необходимость индивидуально-ориентированного взаимодействия со студентами в педагогической практике, получения конкретных результатов при формировании компетенций выпускников в процессе освоения образовательных программ в соответствии с ФГОС ВПО. Решение педагогических задач усложняется, так как обучение происходит по нелинейной (асинхронной) схеме и трансформируется из формата «студента учат» в формат «студент учится». Происходит «субъективизация» студента. Возрастает значение его самостоятельной работы. Преподаватель становится тьютором, куратором и помощником.

В научных публикациях ряда авторов (Б.А. Сазонов, Е.В. Караваева, Д. Бадарч) отмечается, что в связи с переходом к асинхронному обучению возникают неизбежные изменения в организации учебного процесса, который в настоящее время реализуется по привычной для всех линейной (синхронной) схеме. При синхронной организации учебного процесса учебная работа профессорско-преподавательского состава осуществляется в зависимости от объема часов, видов учебных занятий, численности студентов в потоках, учебных группах и подгруппах. Внеаудиторная учебная работа по видам ее выполнения планируется согласно утвержденных нормативных значений.

При асинхронной организации учебного процесса студенты самостоятельно планируют учебную работу на основе стабильного учебного плана, информационного пакета, расписания занятий по всем открываемым на данный семестр дисциплинам. Когда и какие занятия посещать, в каком порядке изучать дисциплины, каких преподавателей выбирать — студент решает сам в рамках установленных ограничений (занятости преподавателей, закрепленных аудиторий, их вместимости, численности групп (подгрупп)).

При организации учебного процесса в системе зачетных единиц происходит перенос акцента в процессе обучения на самостоятельную работу.

В учебном процессе выделяется три взаимосвязанных вида учебной нагрузки профессорско-преподавательского состава, которые входят в понятие общей трудоемкости изучения дисциплины:

- аудиторная работа в традиционных формах;
- самостоятельная работа студентов;
- контактные часы, в рамках которых преподаватель оказывает студентам индивидуальные и коллективные консультации, осуществляет контроль и оценивает результаты их самостоятельной работы.

Введение новой системы организации учебного процесса потребует интенсификации педагогического труда и наполнения его новым содержанием. Акцент в преподавательской работе сместится в сторону методического и консультационного обеспечения, регулярного обновления содержания учебных дисциплин, дидактических и контрольных материалов. Уровень организации самостоятельной работы студентов должен выйти на равноценный уровень при организации аудиторной учебной работы.

Для перехода на новую систему организации учебного процесса требуется:

- все учебные дисциплины описать, оценить их трудоемкость;
- разработать эффективные методики проведения аудиторных и внеаудиторных занятий;
- полностью перейти на балльно-рейтинговую систему оценки успеваемости студентов по каждой дисциплине;
- разработать и издать информационные материалы для студентов;
- создать институт консультантов по академическим вопросам (тьюторов).

Структура информационно-методического обеспечения может иметь следующий вид (рис. 2).

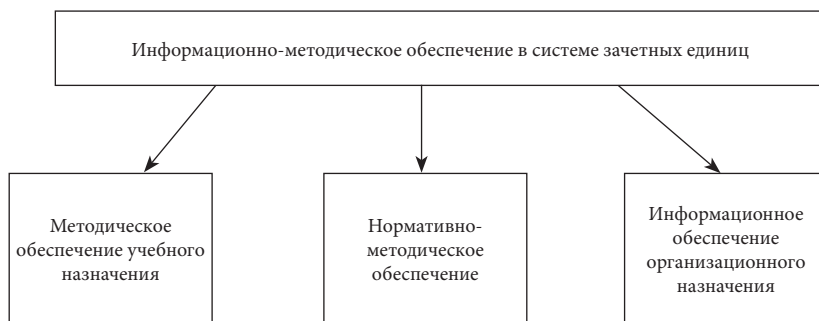


Рис. 2. Структура информационно-методического обеспечения учебного процесса в системе зачетных единиц

Требования к методическому обеспечению учебного назначения являются достаточно традиционными, привычными. Примерным положением об организации учебного процесса в высшем учебном заведении с использованием системы зачетных единиц установлено жесткое требование «полной обеспеченности учебного процесса всеми необходимыми методическими материалами в печатной и электронной формах». Ответственность за полноту обеспечения возлагается на преподавателя, кафедру, вуз.

Для каждой учебной дисциплины направления (специальности) должны быть изданы и размещены на сервере электронные версии УМК дисциплин, включающие методическое обеспечение учебного назначения:

- программы учебных дисциплин;
- материалы для аудиторной работы (тексты лекций, планы семинарских и практических занятий, решения типовых задач, мультимедийное сопровождение аудиторных занятий и др.);
- материалы для самостоятельной работы студентов (домашние задания и методические рекомендации по их выполнению, рекомендации к выполнению рефератов и курсовых работ, учебные электронные материалы);

- обучающие тренинги и тестовые задания для самоконтроля знаний;
- материалы для контроля знаний (контрольные задания для письменных работ, тесты для комплексного контроля, экзаменационные билеты);
- программы практик;
- программы итоговой государственной аттестации выпускников.

При этом возрастает научно-методическая составляющая в структуре информационно-методического обеспечения в системе зачетных единиц (рис. 3).



Рис. 3. Структура методического обеспечения учебного назначения

В Федеральных государственных образовательных стандартах высшего профессионального образования по направлениям подготовки (специальностям) среди видов профессиональной деятельности бакалавров, специалистов и магистров предусмотрена научно-исследовательская, аналитическая и научно-педагогическая деятельность.

Реализация новых основных образовательных программ высшего профессионального образования предусматривается на основе индивидуально-ориентированного обучения и компетентностного подхода. Это означает, что научно-исследовательская работа студентов (НИРС) должна охватывать всех студентов, обучающихся по конкретной образовательной программе.

Целью НИРС становится системное, планомерное, последовательное формирование у них компетенций для решения профессиональных задач в соответствии с видами профессиональной деятельности.

Научно-исследовательская работа студентов в новых основных образовательных программах предусматривается не только как внеаудиторная (самостоятельная, инициативная), но и аудиторная (учебная). Основные образовательные программы бакалавриата и магистратуры должны включать лабораторные практикумы и практические занятия по дисциплинам (модулям) базовой части, формирующим у обучающихся умения и навыки в области аналитической и научно-исследовательской деятельности.

Формами НИРС и учебно-исследовательской работы студентов могут быть, например, выполнение реферативных и курсовых работ с методическими и практическими элементами научных исследований; участие в разработке научно-исследовательских работ в составе творческих коллективов; выявление, сбор, анализ эмпирической информации в период учебной и производственной практик; проведение всего комплекса исследовательских действий НИРС при подготовке выпускной квалификационной работы, бакалаврской работы, магистерской диссертации.

В основных образовательных программах магистратуры (специальности) предусмотрены особые виды практики: научно-исследовательская, научно-производственная — направления подготовки Менеджмент, Экономика; таможенная (научно-исследовательская) — специальность Таможенное дело.

Следует подчеркнуть, что требования ФГОС ВПО к реализации ООП предполагают организацию образовательного процесса на качественно новом уровне, обеспечивающем его научное наполнение. Необходим учет практических задач в отраслях науки и производственной деятельности; развитие умений профессорско-преподавательского состава оперативно реагировать на изменения в таможенном деле, экономике, юриспруденции; формирование компетенций обучающихся на научной основе с использованием современных методологий и методик анализа предметной сферы для достижения образовательных целей; обеспечение неразделимости учебной и исследовательской деятельности.

Нормативно-методическое обеспечение должно полностью регулировать вопросы и отношения, возникающие в учебном процессе, основные виды учебно-методического обеспечения, организацию работы структурных подразделений, планово-отчетную документацию, и пр. Разработка нормативно-методического обеспечения учебного процесса, в основном, является обязанностью вуза. Рекомендации в этой области весьма немногочисленны и носят

достаточно общий характер. В течение последних лет в Российской таможенной академии ведется работа по созданию системы качества образовательного процесса. На сегодняшний день актуальны многие элементы этой системы, важная группа которых непосредственно касается нормативно-методического обеспечения учебного процесса (положения, инструкции, регламенты и др.). Принята к реализации Программа практической реализации принципов Болонского процесса в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 07.02.2011 № 61 «О Федеральной целевой программе развития образования на 2011–2015 годы» приказами Министерства образования и науки Российской Федерации от 15.02.2005 № 40 «О реализации положений Болонской декларации в системе высшего профессионального образования Российской Федерации», Российской таможенной академии от 08.04.2011 № 303 «О переходе на ведение образовательной деятельности по новым основным образовательным программам» и в целях обеспечения организованной подготовки Российской таможенной академии и филиалов к ведению образовательной деятельности в соответствии с ФГОС ВПО по реализуемым направлениям подготовки (специальности).

Разработаны, утверждены или находятся в стадии обсуждения принципиально новые нормативные документы: Положение о магистратуре и правила приема в магистратуру Российской таможенной академии (филиалов), Положение об организации и учебно-методическом обеспечении самостоятельной работы студентов при реализации компетентностно-ориентированных основных образовательных программ, Положение о балльно-рейтинговой системе оценки успеваемости обучающихся с использованием системы зачетных единиц, и др.

Информационное обеспечение организационного назначения играет важную роль в достижении основных целей, задач и ожидаемых результатов внедрения в учебный процесс системы зачетных единиц. Из опыта работы вузов, участвовавших в эксперименте по использованию кредитно-зачетной системы обучения, можно рекомендовать минимальный комплект информационного обеспечения, включающий в себя следующее:

- каталог образовательных программ;
- методические рекомендации по оценке трудоемкости дисциплин в зачетных единицах и формированию учебных планов;
- методические рекомендации для тьютора;
- руководство студентам по формированию эффективного индивидуального учебного плана.

Каталог образовательных программ может включать в себя несколько информационных блоков, в том числе информацию о структуре вуза, правилах приема, действующих образовательных программах; аннотации учебных дисциплин по учебным планам (обязательных и дисциплин по выбору); описание



балльно-рейтинговой системы оценки успеваемости студентов. Каталог может служить путеводителем и руководством студенту для построения индивидуального учебного плана.

В целях совершенствования учебной работы в 2011/2012 учебном году определен комплекс плановых мероприятий, основными из которых являются следующие:

- работа по обеспечению лицензированных и аккредитационных показателей;
- разработка и реализация ООП по направлениям подготовки (специальностям):  
036401.65 «Таможенное дело» (подготовка специалиста),  
080100 «Экономика», 080200 «Менеджмент», 030900 «Юриспруденция» (бакалавриат, магистратура);
- издание рабочих программ учебных дисциплин с указанием конкретных практических занятий, тренингов и деловых игр;
- разработка перечня деловых игр с распределением их по курсам обучения, специальностям и направлениям подготовки, их проведение;
- проведение в феврале 2012 г. показательных занятий (лекция, семинар, практическое занятие, тренинг, деловая игра);
- создание фондов оценочных средств для проверки уровня формирования общекультурных и профессиональных компетенций.

Таким образом, неукоснительное выполнение плановых мероприятий по достижению поставленных целей и задач будет способствовать дальнейшему развитию филиала, совершенствованию учебной и методической работы профессорско-преподавательского состава.

## **Научные работы студентов — в практику (обзор за 2010–2011 учебный год)\***

Научно-исследовательской работе студентов как эффективному средству повышения и углубления профессиональной подготовки молодых специалистов во Владивостокском филиале Российской таможенной академии уделяется особое внимание.

Одним из мощных научных ресурсов, стимулирующим качественное овладение такими профессиональными компетенциями, как развитие навыков самостоятельного исследования, использование современных информационных технологий, в целях развития научных направлений, разрабатываемых кафедрами филиала, является подготовка выпускной квалификационной работы (ВКР).

Тематика ВКР определяется требованиями специальности, а также актуальными направлениями модернизации таможенной службы России, особенностями развития экономики и специфики осуществления внешнеэкономической деятельности в Дальневосточном регионе. К разработке и обновлению тематики выпускных квалификационных работ во Владивостокском филиале Российской таможенной академии активно привлекаются ведущие специалисты таможенных органов региона.

Ниже представлены аннотации лучших выпускных квалификационных работ 2010–2011 гг., выполненных во Владивостокском филиале Российской таможенной академии.

---

\* Представлен обзор лучших выпускных квалификационных работ (ВКР) выпускников Владивостокского филиала Российской таможенной академии, рекомендованных к внедрению в практическую деятельность таможенных органов (согласно решению расширенного совещания при руководстве ДВТУ от 02.07.2009 г. по вопросу совершенствования итоговой государственной аттестации выпускников региона)

## Специальность 080115.65 Таможенное дело

### Специализация «Таможенное оформление и таможенный контроль»

*«Организация таможенного контроля за перемещением товаров товарной позиции 6402 ТН ВЭД»* — выпускная квалификационная работа Тихоновой А.М.

Цель работы — проанализировать систему организации таможенного контроля за перемещением товаров через таможенную границу Таможенного союза, выявить проблемы и разработать предложения по их решению.

Показан и проанализирован порядок таможенного контроля обуви, перемещаемой через таможенную границу Таможенного союза на примере анализа ВЭД в зоне деятельности Хабаровской таможни в период 2008–2010 гг. Отмечена тенденция увеличения объемов перемещаемой обуви импортного направления в связи с ростом объемов торгового товарооборота. Выявлены основные проблемы, возникающие в ходе проведения таможенного контроля обуви в Хабаровской таможне, и предложены возможные пути их решения. Например:

1. Недостоверное заявление сведений о материале изготовления верха обуви с целью занижения ввозной таможенной пошлины — предлагается расширение списка обуви в программных средствах (ПС) «Марка ДВ», а также актуализация стоимостного профиля риска.

2. Недостоверное заявление сведений о половозрастных характеристиках обуви с целью снижения размера НДС — необходима разработка проекта профиля риска относительно детской обуви.

3. Недостоверное заявление весовых характеристик обуви в сторону завышения веса с целью уменьшения количества ввозимых пар обуви — для контроля достоверности этих сведений ОПСУР таможни предлагается разработать методику расчета веса пары обуви (с учетом кода ЕТН ВЭД, наименования, предполагаемого сезона носки, фасона), которая ляжет в основу ориентировки, используемой в дальнейшем должностными лицами ОТО и ТК при таможенном контроле товаров гр. 64 ЕТН ВЭД. В свою очередь должностное лицо ОТО и ТК при проведении документального контроля должно сравнивать фактические весовые показатели с методическими.

4. Нарушение прав правообладателей при ввозе контрафактной обуви — предлагается применение профиля риска по ОИС с учетом зарегистрированных торговых марок из Роспатента. Кроме того, необходимо доработать справочник ОИС ПС АИС «АИСТ-М» на предмет возможности автоматизированного поиска торговых марок не только по коду ЕТН ВЭД, но и семантическим способом.

5. Большое количество неэффективных экспертиз — отделу таможенного оформления и таможенного контроля предлагается тщательное ознакомление с ДТ, использование при контроле ПС «Марка ДВ», разработанной специально для таможенных постов.

Предложена модель по улучшению качества организации таможенного контроля обуви, основу которой составляет система управления рисками.

Отмечено, что в Хабаровской таможне существуют проблемы с применением СУР. Одна из основных — общероссийские профили риска не учитывают специфику Дальневосточного региона. Многие проекты региональных профилей риска отклоняются из-за отсутствия обоснованности введения того или иного профиля. Отсутствуют формализованные профили риска в отношении товарной позиции 6402, что не позволяет в полном объеме осуществлять таможенный контроль данной категории товаров.

**«Актуальные проблемы организации контроля таможенной стоимости товаров ВЭД»** — выпускная квалификационная работа Шипилова Д.Б.

Цель работы — оценка действующей системы контроля таможенной стоимости, выявление основных проблем на этапе таможенного оформления с момента заявления стоимости до ее принятия таможенным органом. Предложены пути совершенствования применяемой таможенными органами системы контроля таможенной стоимости:

1. Дополнение при контроле таможенной стоимости отдельных товарных позиций функции должностного лица ОТО и ТК таможенного поста функциями структурного подразделения Владивостокской таможни.

2. Необходимость внесения поправок в ФЗ № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации», обязывающих участников ВЭД предоставлять таможенным органам достоверную информацию, а также в КоАП РФ и УК РФ, устанавливающих ответственность за непредоставление или предоставление недостоверных сведений таможенным органам.

3. Организация контроля качества проведения таможенного досмотра перемещаемых товаров, полноты отражения его результатов в описательной части актов таможенного досмотра.

4. Предложение отмены адвалорных ставок таможенных пошлин и введения вместо них специфических ставок по отдельным, наиболее проблемным категориям товаров.

**«Деятельность Находкинской таможни по оценке и управлению рисками»** — выпускная квалификационная работа Пономарева А.А.

Цель работы — исследование проблем в области применения системы управления рисками как базового принципа осуществления таможенного контроля и поиск путей их решения на примере Находкинской таможни. Проведенный анализ эффективности применения системы управления рисками позволил выявить основные проблемы в данной сфере деятельности:

1. Недостаточность аналитической работы функциональных подразделений Находкинской таможни, в том числе при разработке проектов профилей рисков и их актуализации.

2. Неверное применение либо неприменение мер по минимизации рисков — наличие случаев некорректного заполнения электронного отчета о результатах применения мер по минимизации рисков.

3. Несоответствие положений об отделах, осуществляющих организационно-аналитическую и правоохранительную деятельность Находкинской таможни, должностных инструкций и регламентов должностных лиц в части закрепления обязанностей по реализации СУР в соответствии с требованиями правовых актов ГТК России и ФТС России.

4. Отсутствие математической модели оценки эффективности действий на «срабатывание риска» с учетом их трудоемкости, а также временных и других затрат.

5. Низкая эффективность «стоимостных» профилей рисков.

6. Недостаточно эффективный порядок интернет-декларирования, создающий предпосылки для увеличения риска недостоверного декларирования.

Определены причины возникновения проблем в области применения системы управления рисками и предложены возможные пути их решения:

а) введение постоянного контроля за деятельностью должностных лиц функциональных подразделений, ответственных за осуществление аналитической деятельности;

б) введение проверки обоснованности применения или неприменения мер по минимизации рисков начальниками ОТО и ТК; мониторинг корректности заполнения отчетов о результатах и обоснованности применения мер по минимизации рисков должностными лицами ОПСУР, а также усиление контроля за состоянием дел в данном направлении (достаточность контроля, причины допущенных нарушений, предложения и меры по устранению существующего положения в конкретные сроки) с учетом правил заполнения отчетов о применении прямых мер по минимизации рисков;

в) проведение мероприятий по проверке и изменению положений об отделах и должностных регламентов (инструкций), а также по проверке и доработке документов всех структурных подразделений таможни, осуществляющих организационно-аналитическую и правоохранительную деятельность Находкинской таможни в части закрепления обязанностей по реализации СУР в соответствии с требованиями правовых актов ГТК России и ФТС России;

г) применение новой модели расчета показателя эффективности профилей рисков: отношение общей суммы доначисленных таможенных платежей и издержек таможенных органов на проведение таможенных досмотров за вычетом досмотров, приведших к выявлению расхождений (нарушений), не влияющих на сумму причитающихся к уплате таможенных платежей, но составляющих признаки состава административного правонарушения и (или) преступления;

д) проведение анализа существующих «стоимостных» профилей рисков и последующая актуализация для повышения их эффективности;

е) создание межведомственной информационной базы данных для координации деятельности таможенной службы с налоговой службой; государственными органами, осуществляющими лицензирование и сертификацию; государственными органами ветеринарного и фитосанитарного контроля; милицией; ФСБ; и иными органами государственной власти.

### **Специализация «Товароведение и экспертиза в ТД»**

**«Совершенствование методического обеспечения производства товароведческих экспертиз по определению рыночной стоимости товаров»** — выпускная квалификационная работа Серебряковой Е.С.

Цель работы — проанализировать практику экспертного сопровождения контроля таможенной стоимости.

Исследование вопросов определения рыночной стоимости товаров показало отсутствие специальных частных методик по определению рыночной стоимости товаров и несовершенство действующего базового документа «Методики определения рыночной стоимости товаров при производстве товароведческих экспертиз в экспертно-криминалистических службах ФТС России».

Систематизация и анализ информационных источников, применяемых при определении рыночной стоимости товаров при производстве товароведческих экспертиз, позволили выявить наиболее существенную проблему: в настоящий момент источников ценовой информации, удовлетворяющих требованиям законодательства Таможенного союза, в таможене и экспертных криминалистических службах практически не имеется. Экспертам, как и должностным лицам таможенных органов, при расчете стоимости приходится использовать информацию, не всегда отвечающую требованиям действующего законодательства, что, в свою очередь, в судебном процессе приводит к признанию заключений экспертов недопустимым доказательством.

По итогам исследований сформулированы следующие направления совершенствования «Методики определения рыночной стоимости товаров при производстве товароведческих экспертиз в экспертно-криминалистических службах ФТС России» (далее — Методика):

- оптимизация структуры Методики;
- оптимизация понятийно-терминологического аппарата;
- качественная доработка содержания разделов Методики.

В результате работы, проделанной по устранению недостатков действующей Методики, был разработан проект усовершенствованных методических рекомендаций по определению рыночной стоимости товаров в таможенных целях, который представлен в приложении к выпускной квалификационной работе.

**«Разработка рекомендаций по таможенному контролю бывших в употреблении кузовов, двигателей и легковых автомобилей в разобранном виде, происходящих из Японии»** — выпускная квалификационная работа Степанова К.С.

Цель работы — проанализировать методическую базу, используемую при контроле таможенной стоимости импортируемых в Российскую Федерацию запасных частей легковых автомобилей.

Были проведены исследования по следующим направлениям:

- способы и методы расчета стоимости узлов и агрегатов автомобилей, а также запчастей к ним;
- товароведческие исследования ценообразующих факторов, влияющих на уровень стоимости основных узлов и агрегатов автомобилей, а также запчастей к ним.

Проделанный анализ показал отсутствие единой методики определения таможенной стоимости основных узлов автомобиля, что затрудняет осуществление контроля таможенными органами заявленной таможенной стоимости этих товаров. Так, в методиках ДВТУ существенно усреднены процентные доли стоимости основных частей транспортных средств в стоимости автомобилей. Для более точного контроля необходимо учитывать марку и модель транспортного средства, а также влияние регионального фактора на процентную долю стоимости частей б/у легковых автомобилей в стоимости транспортного средства.

Выбор способов и методов расчета стоимости узлов и агрегатов автомобилей, а также запчастей к ним зависит главным образом от доступности информации об объекте контроля и от наличия информации о цене сделок или о предложениях на соответствующем рынке (идентичных (однородных) товаров). При наличии такой информации применяют рыночный подход. При ее отсутствии или недоступности применяют затратный подход. Кроме того для целей контроля возможно использование:

- компьютерной программы «Проценка», позволяющей узнать цену предложений на любые части транспортных средств, имеющиеся в продаже во всех магазинах г. Владивостока. В условиях информационной неопределенности принято считать, что доля обычных коммерческих и управленческих расходов в цене реализации составляет 10–25 % от их контрактной стоимости; разница между таможенной стоимостью и ценой реализации товаров составляет до 40 %;
- электронных каталогов запчастей (ЕРС) на CD-дисках для японских автомобилей (<http://auto.vl.ru>), включающих цены на новые запчасти (для дилеров), которые корректируются методом укрупненной оценки технического состояния с учетом расходов на таможенное декларирование и торговой наценки.



**«Проблемы идентификации и классификации тканей в соответствии с ТН ВЭД ТС при таможенном контроле»** — выпускная квалификационная работа Бондаревой К.С.

Цель работы — проанализировать методические рекомендации по идентификации и классификации тканей в ТН ВЭД ТС, предназначенные для сотрудников таможенных органов, осуществляющих таможенный контроль тканей. Данные рекомендации содержат своего рода алгоритм действий при таможенном досмотре текстильных материалов.

Отнесение ткани к определенному десятизначному коду ТН ВЭД ТС является достаточно сложным и трудоемким процессом. Это связано прежде всего с большим количеством разновидностей тканей, способов их изготовления, вида переплетения, типов волокон, входящих в состав тканей, а также способов их скрепления. При систематизации основных и вспомогательных информационных источников, в которых содержатся сведения, необходимые для описания тканей при таможенном досмотре, было выявлено, что в ТН ВЭД и Пояснениях содержится малоиллюстрированный материал.

Для решения этой проблемы следует:

- включить в Пояснения фотографии, рисунки, таблицы или схемы, которые помогут сотрудникам таможенных органов, осуществляющим таможенный контроль тканей, быстро и безошибочно присваивать код ТН ВЭД;
- создать отдельный словарь-справочник к ТН ВЭД, содержащий все основные и необходимые термины, понятия, определения в области тканей и обеспечить свободный доступ к такому справочнику с помощью электронных и Интернет-ресурсов. Таким образом будет решена одна из задач работы таможенных органов по повышению информатизации и информационной прозрачности деятельности таможенных органов.

## **Специальность 080102.65 Экономика и управление на предприятии (таможня)**

По данной специальности некоторые ВКР были выполнены по комплексным темам: оценка эффективности использования МИДК и разработка профилей риска; изучение подходов к прогнозированию основных показателей деятельности и обоснование плановых заданий таможенного органа; проблемы и перспективные направления реализации Концепции таможенного контроля и таможенного оформления, в местах, приближенных к государственной границе РФ.

Все исследования по комплексной теме имеют практическую значимость, что подтверждается справками о внедрении результатов в деятельность ДВТУ.

**«Исследование практики использования мобильных инспекционно-досмотровых комплексов при таможенном контроле грузов и совершенствование методики оценки их эффективности»** — выпускная квалификационная работа Черных М.В.

Цель работы по комплексной теме — определение путей улучшения эксплуатации инновационных технических средств таможенного контроля и совершенствования методики оценки эффективности их применения. Объект исследования — мобильный инспекционно-досмотровый комплекс (МИДК). Проведен анализ практики использования МИДК во Владивостокской таможне; определены основные проблемы, влияющие на работу комплекса, и предложены пути их решения. Проанализированы показатели эффективности использования МИДК; разработаны предложения по улучшению применения мобильного инспекционно-досмотрового комплекса, в частности, по оптимизации предоставления контейнеров к таможенному осмотру, улучшению взаимодействия с организациями, обеспечивающими выставление объектов контроля в зону осмотра. На основе разработанных предложений рассчитано ускорение времени контроля грузов. Внесены предложения по улучшению формулы оценки эффективности таможенного контроля с использованием инспекционно-досмотровых комплексов, которая позволит более объективно характеризовать применение этого вида техники таможенными органами.

**«Исследование процесса планирования размера перечисленных таможенных платежей и возможностей применения современных методов прогнозирования»** — выпускная квалификационная работа Ахмадуллиной И.Д.

Цель работы по комплексной теме — обоснование суммы таможенных платежей, администрируемых таможенным органом с использованием современных статистических методов прогнозирования. С этой целью рассматривается нормативно-правовая база в области прогнозирования и практики планирования деятельности таможенных органов, проведен анализ исполнения плановых заданий ДВТУ по перечислению таможенных платежей в федеральный бюджет Российской Федерации.

Систематизированы факторы, влияющие на размер таможенных платежей, администрируемых таможенными органами, и обоснована сумма таможенных платежей Владивостокской таможни на 2010 год на основе современных методик прогнозирования.

**«Исследование факторов, определяющих величину таможенных платежей и их прогнозирование с использованием программных средств (на примере Хабаровской таможни)»** — выпускная квалификационная работа Дидык К.М.

Цель работы по комплексной теме — обоснование прогноза суммы таможенных платежей, подлежащей перечислению в федеральный бюджет Хабаровской таможней в 2011 г.

Рассмотрены особенности исчисления и взимания таможенных платежей в условиях Таможенного союза; систематизированы факторы, влияющие на величину таможенных платежей; показаны особенности планирования и прогнозирования в таможенных органах; произведен анализ основных показателей деятельности Хабаровской таможни.

Разработан прогноз таможенных платежей Хабаровской таможни на 2011 год, обоснована сумма планового задания.

***«Проблемы реализации Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации»*** — выпускная квалификационная работа Полевик С.Н.

Цель работы по комплексной теме — исследование проблем реализации Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации, в регионе деятельности ДВТУ и предложение путей их решения.

Рассматриваются основные положения Концепции, сдерживающие факторы ее реализации; проанализированы показатели деятельности таможенных органов ДВТУ, отражающие реализацию Концепции; определены перспективы реализации Концепции в регионе деятельности ДВТУ; изучены условия создания таможенно-логистических терминалов (ТЛТ) для оформления товаров, перемещаемых автомобильным транспортом, в том числе во взаимодействии с администрациями субъектов Российской Федерации в ДФО. Обоснованы отдельные мероприятия по перемещению таможенных постов Приморского края и Амурской области исходя из развития таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры.

***«Разработка рекомендаций по повышению эффективности использования объектов таможенной инфраструктуры на основе логистического подхода»*** — выпускная квалификационная работа Крючковой Д.М.

Цель работы по комплексной теме — разработка рекомендаций по повышению эффективности использования объектов таможенной инфраструктуры на основе логистического подхода.

Проведен анализ основных экономических показателей деятельности Хабаровской таможни, изучены направления перемещения потоков товаров и грузов, проанализированы паспортные характеристики и оценки показателей эффективности пунктов пропуска в зоне деятельности Хабаровской таможни.

По результатам изучения перспектив развития Хабаровского края и оценки прогнозных значений основных показателей грузооборота Хабаровской таможни обосновано размещение ТЛТ на о. Большой Уссурийский и предложены рекомендации по применению логистического подхода.

**«Исследование влияния мер таможенно-тарифного регулирования и внутренней ценовой политики на развитие автомобильной промышленности России»** — выпускная квалификационная работа Черний Н.Л.

Цель работы — разработать экономические рекомендации по увеличению эффективности мер таможенно-тарифного регулирования и внутренней ценовой политики для развития автомобильной промышленности России. Обобщены и систематизированы методы государственного регулирования автомобильной промышленности России, определены этапы становления и развития мер таможенно-тарифного регулирования автомобильного рынка РФ, определены особенности формирования цен на продукцию автомобильной промышленности России. Проведён расчёт показателей развития автомобильной промышленности России, проанализирована динамика и структура этих показателей. Также изучено влияние мер таможенно-тарифного регулирования и внутренней ценовой политики на развитие автомобильной промышленности России при помощи различных методов экономических исследований, в результате чего выявлены существующие проблемы, тормозящие развитие производства и продажи отечественных моделей.

По итогам исследования даны рекомендации по увеличению эффективности мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования рынка автомобилей: предложен и экономически обоснован механизм государственного регулирования российского автопрома через таможенно-тарифные инструменты и инструменты стимулирования спроса (ценовой фактор).

**«Оценка качества услуг таможенных органов (на примере Хасанской таможни)»** — выпускная квалификационная работа Коломеец Д.С.

Цель работы — разработка направлений совершенствования методики оценки качества таможенных услуг.

Посредством социологического опроса выявлены основные факторы, влияющие на удовлетворенность участников внешнеэкономической деятельности качеством таможенного сервиса Хасанской таможни, проанализированы оценочные показатели деятельности Хасанской таможни, адаптированы современные методы оценки качества услуг в таможенной сфере путем построения модели оценки качества услуг.

По итогам исследования были даны рекомендации и предложены пути повышения качества таможенного администрирования.

## **Специальность 030501.65 Юриспруденция**

### **Специализация «Уголовно-правовая»**

**«Научные основы формирования и использования криминалистических учетов в расследовании таможенных преступлений»** — выпускная квалификационная работа Архиповой Ж.М.

Цель работы — исследование криминалистических учетов правоохранительных ведомств Российской Федерации и международных организаций, а также разработка рекомендаций по эффективному применению содержащейся в них информации в процессе расследования таможенных преступлений.

Проведенная аналитическая работа позволила сделать ряд предложений, направленных на совершенствование теоретических положений данного направления криминалистики и их эффективного применения в правоприменительную практику таможенных органов в расследовании таможенных преступлений, а именно:

- повышение профессиональной подготовки сотрудников таможенных органов в области накопления знаний и умений в использовании криминалистических учетов при расследовании таможенных преступлений;
- создание интегрированного банка данных, в котором объединились бы все учеты правоохранительных органов Российской Федерации и международных организаций;
- внедрение автоматизированной системы, обеспечивающей информационно-аналитическую поддержку основных задач по выявлению правонарушений в различных областях таможенного дела;
- повышение эффективности использования коллекций криминалистически значимых образцов сотрудниками таможенных органов;
- принятие более совершенных и эффективных организационно-правовых решений в области соблюдения прав человека при ведении криминальной регистрации, касающихся информации, которая относится к категории персональных данных.

**«Криминалистическое почерковедение в расследовании контрабанды»** — выпускная квалификационная работа Волконитиной С.А.

Цель работы — проанализировать исследования на тему криминалистического почерковедения и применения его на практике в расследовании контрабанды с использованием технических, тактических и методических достижений.

На основе проведенного анализа разработаны предложения, направленные на совершенствование теоретических положений и методик данной отрасли криминалистики и их эффективное применение в правоприменительную практику таможенных органов в расследовании контрабанды:

- совершенствование методик производства почерковедческой экспертизы за счет расширения системы признаков в целях более объективного и обоснованного экспертного установления ее исполнителя;
- организация комплексной разработки компьютерных программ, обеспечивающих оптимизацию и объективизацию решения задач на отдельных экспертных стадиях, входящих в методику исследования объектов почерковедческого исследования;

- разработка и принятие нормативно-правового акта, определяющего понятие подписи и содержащего перечень требований, предъявляемых к ней, правила ее выполнения в документах;
- совершенствование существующих методик по решению идентификационных задач почерковедческого исследования;
- создание многофункциональных технических устройств, позволяющих считывать информацию о почерке человека.

**«Внешнеторговый контракт: виды, структура и особенности заключения»** — выпускная квалификационная работа Ковальчук Ю.М.

Цель работы — анализ специальной литературы по внешнеторговым контрактам. Проанализированы порядок заключения контрактов, обязательства покупателя и продавца. Обобщены и доработаны практические рекомендации по наиболее эффективному применению практических приёмов разработки контракта и представлены в виде таблиц, которые даны в приложении к выпускной квалификационной работе.

**«ЕврАзЭС и Таможенный союз: история и перспективы развития и взаимодействия»** — выпускная квалификационная работа Щур А.А.

Цель работы — проанализировать историю создания и развития международных экономических организаций ЕврАзЭС и Таможенного союза, их структуру, задачи и функции, а также причины разногласий государств-участников.

Описано формирование Таможенного союза на основе опыта и решений ЕврАзЭС. Приведены данные по увеличению товарооборота приграничных районов России и Казахстана, общего товарооборота Беларуси и Казахстана. Отмечено повышение интереса стран региона к планам по созданию новой крупной региональной организации, Евразийского экономического союза, с единым экономическим пространством от Европы до Владивостока. Отмечены предпосылки коренного изменения регулирования международных экономических отношений в Евразии и существующих границах и международных и приграничных отношений, в том числе связанных с угрозами экономической безопасности России.

### **Специализация «Гражданско-правовая»**

**«Особенности производства по делам об административных правонарушениях, связанных с перемещением через таможенную границу»** — выпускная квалификационная работа Абаевой О.С.

Цель работы — изучение правонарушений, связанных с незаконным перемещением лесоматериалов через таможенную границу.

В работе выполнены изучены актуальные вопросы перемещения через таможенную границу лесоматериалов; определена специфика лесоматериалов



как товара, перемещаемого через таможенную границу; дана характеристика лесоматериала как товара; приведены основные классификационные критерии лесоматериалов; охарактеризованы различные методики, используемые при измерении объема лесоматериалов в таможенных целях; дана характеристика основным проблемам, возникающим при привлечении лиц к административной ответственности за правонарушения, связанные с перемещением лесоматериалов через таможенную границу.

Приведена характеристика административных правонарушений, связанных с представлением в таможенные органы при перемещении лесоматериалов недействительных документов и установлены актуальные проблемы, возникающие при прекращении производства по делам об административных правонарушениях данного вида.

Внесены предложения — по совершенствованию таможенного законодательства в части привлечения к административной ответственности за использование при декларировании недействительных документов, касающихся законности происхождения товара; выявления и ликвидации фирм-однодневок, которые являются основными нарушителями таможенного законодательства; а также по приведению Законодательства об административной ответственности за нарушение таможенных правил в соответствие с Таможенным законодательством Таможенного союза.

***«Актуальные проблемы реализации договорных отношений в сфере поставок для государственных нужд»*** — выпускная квалификационная работа Бортника А.Б.

Цель работы — проанализировать систему современных подходов к разработке договоров поставок для государственных нужд. Показано, что договоры, обеспечивающие государственные нужды, по своей правовой сути представляют собой государственные контракты. Этим фактом подчеркивается наличие в их правовом режиме публично-правовых элементов, содержащих одновременно и гражданско-правовые и административно-правовые элементы; акцентируется внимание на значении договоров поставки для государственных нужд в реализации долгосрочных программ развития государства.

Рассмотрены государственные контракты в рамках комплексного подхода — государственный контракт выступает в качестве единой системы правоотношений и одновременно как частный случай поставки товаров. Отмечено приоритетное влияние на договорные отношения по государственным поставкам норм административного права; анализируются материалы судебной практики, позволившие выявить ряд правовых проблем и предложены модели к их разрешению, направленные на повышение эффективности государственных поставок.



Е.Л. АНДРЕЙЧУК

## **Некоторые вопросы теории экономики таможенного дела в контексте совершенствования бюджетного процесса**

В статье рассматриваются некоторые функции таможенных органов и результат их деятельности как государственная услуга, обеспечивающая непрерывность процесса обращения товаров; показана возможная логическая схема разработки ведомственных планов, интегрированных в бюджетные программы развития внешнеэкономической деятельности.

***Ключевые слова:** функции таможенных органов, продукт деятельности, государственные услуги, бюджетное планирование.*

Приоритетными задачами бюджетной политики в современных условиях являются: интеграция бюджетного планирования в процесс формирования и реализации долгосрочной стратегии развития страны; повышение качества государственных и муниципальных услуг; стимулирование инновационного развития страны; повышение отдачи от использования государственных расходов.

Главным инструментом для увязки бюджетного планирования со стратегическими целями развития страны является полномасштабное внедрение программно-целевого принципа организации деятельности органов исполнительной власти и разработка программных бюджетов. Правительством Российской Федерации определен перечень государственных программ Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти проводится подготовка проектов государственных программ Российской Федерации, которая должна быть завершена в декабре 2011 г. Федеральный бюджет на 2012 г.

и на плановый период 2013 и 2014 гг. будет первым федеральным бюджетом, который формируется и будет исполняться в условиях внедрения новых форм финансового обеспечения услуг, оказываемых федеральными государственными (казенными, бюджетными и автономными) учреждениями в увязке с формируемыми государственными программами.

Таможенная служба России является участником выполнения более десятка государственных программ, но основной из них является программа развития внешнеэкономической деятельности, основным разработчиком которой является Министерство экономического развития России. Разработка ведомственных программ развития таможенной службы, встроенных в федеральные целевые программы внешнеэкономической деятельности, и обеспечение комплексного подхода к решению государственных социально-экономических задач требует внесения ясности в некоторые теоретические вопросы. Не претендуя на полный перечень проблем и их решение, обозначим некоторые из них:

— Какая основная потребность рождается в сфере внешнеэкономической деятельности и удовлетворяется таможенными органами?

— Как эта потребность соотносится с функциями таможенных органов?

— Что является продуктом деятельности таможенных органов, позволяющим связать (соотнести) программы развития таможенного дела с внешнеэкономической деятельностью?

— Что считать единицей измерения для количественной оценки продукта деятельности таможенных органов?

— Позволяет ли существующий подход определять расходы таможенных органов на создание единицы продукта?

Смысл любой деятельности состоит в удовлетворении чьих-либо потребностей. В своем рассуждении исходим из того, что все лица на равных основаниях имеют право на перемещение товаров через таможенную границу. Реализовать это право можно только путем «заявления о намерениях» и предъявив необходимые документы и товары для таможенного контроля [1, ст. 150]. Одновременно потребность в таможенном контроле является потребностью государства, которое тем самым реализует в интересах всего общества установленные меры регулирования предпринимательской деятельности в международном обороте. Таким образом, все участники внешнеэкономической деятельности имеют потребность в подтверждении того, что они соблюдают положения, установленные законодательством, в подтверждении права перемещения товаров через таможенную границу и его использования на заявленных условиях. Более того, удовлетворение этой потребности является необходимым условием осуществления фазы обмена в мировом процессе воспроизводства и непрерывности процессов воспроизводства. Форма выражения потребности участников ВЭД — декларация.

На удовлетворение потребностей участников внешнеэкономической деятельности при одновременной реализации государственных мер регулирования

этой деятельности и с учетом функций таможенных органов должны быть нацелены программы развития. Для разработки и бюджетирования программ развития таможенного дела в комплексе со стратегией внешнеэкономической деятельности государства необходимо исходить из роли таможенной службы в удовлетворении обозначенной потребности участников ВЭД. Свою роль таможенные органы реализуют через установленные функции. Обратимся к нормативным документам. В Таможенном кодексе Таможенного союза основные задачи таможенных органов определены в ст. 6, они перечислены в 10 пунктах. В ст. 12 федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации» говорится о функциях (обязанностях) таможенных органов, всего выделяется 16 пунктов. Отмечается также, что федеральными законами на таможенные органы могут быть возложены иные функции (обязанности).

В разных нормативных документах одни и те же составляющие таможенного дела именуются функциями, полномочиями, задачами. В некоторых формулировках, на наш взгляд, функции объединяются с задачами (обязанностями). Например, в федеральном законе «О таможенном регулировании в Российской Федерации» в статье о функциях (обязанностях) таможенных органов читаем: «...проводят таможенный контроль, совершенствуют методы совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, создают условия, способствующие ускорению товарооборота при ввозе товаров в Российскую Федерацию и вывозе товаров из Российской Федерации» [3]. Думается, совершенствование методов проведения таможенных операций является необходимым условием исполнения таможенными органами их функций в целях обеспечения эффективного использования имеющихся ресурсов и соответствия международным стандартам. В ускорении оборота товаров, в том числе и в международной торговой цепочке, заинтересованы многие, прежде всего коммерческие структуры (торговые, транспортные, логистические, производственные), и способствуют этому для ускорения оборота капитала, снижения себестоимости и повышения конкурентоспособности своего продукта. В переводе с латинского слово «функция» поясняется как — обязанность, круг деятельности, работа. Полагаем, что разнообразие толкования слова «функция» применительно к общественным институтам усложняет процесс целевого планирования и установления взаимосвязи программ развития. На наш взгляд, правильнее, говоря о функциях органа власти и, в особенности, преследуя цель программного планирования, использовать следующее толкование слова «функция», приведённое в новом энциклопедическом словаре, — «функция в социологии — роль, которую выполняет определенный социальный институт или процесс по отношению к целому; внешнее проявление свойств какого-либо объекта в данной системе отношений» [6].

Как уже отмечалось, удовлетворение потребности в таможенном контроле и получаемое право на перемещение товара через таможенную границу является необходимым условием непрерывности процессов общественного воспроизводства в мировом масштабе.

Сравним некоторые формулировки рассматриваемых нормативных документов и выделим общее для того, чтобы обозначить те функции таможенных органов, которые позволяют идентифицировать этот институт, направлены на удовлетворение потребностей участников внешнеэкономической деятельности и одновременно реализуют интересы государства в этой сфере. Принимая во внимание сущность потребности участников ВЭД можно выделить те функции таможенного дела, которые, кроме сказанного, обеспечивают интеграцию планов развития таможенного дела и государственных программ развития внешнеэкономической деятельности с использованием программно-целевого подхода:

Таможенный кодекс Таможенного союза		Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации»	
Статья 6. Основные задачи таможенных органов		Статья 12. Функции (обязанности) таможенных органов	
п. 3	...совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля, в том числе в рамках оказания взаимной административной помощи	п. 1	...проводят таможенный контроль, совершенствуют методы совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, создают условия, способствующие ускорению товарооборота при ввозе товаров в Российскую Федерацию и вывозе товаров из Российской Федерации
п. 4	...взимание таможенных платежей, а также специальных, антидемпинговых и компенсационных пошлин, контроль правильности их исчисления и своевременности уплаты, принятие мер по их принудительному взысканию в пределах своей компетенции	п. 3	...взимают таможенные пошлины, налоги, антидемпинговые, специальные и компенсационные пошлины, таможенные сборы, контролируют правильность исчисления и своевременность уплаты указанных пошлин, налогов и сборов, принимают меры по их принудительному взысканию
п. 10	...ведение таможенной статистики	п. 4	...ведут таможенную статистику внешней торговли и специальную таможенную статистику

Можно выделить следующие функции таможенных органов, удовлетворяющие вышеперечисленным требованиям:

- таможенный контроль в целях соблюдения государственных мер таможенно-тарифного регулирования, запретов и ограничений;
- взимание таможенных пошлин, сборов и иных обязательных платежей, являющихся следствием участия во внешнеэкономической деятельности и администрируемых таможенными органами;
- ведение статистики внешней торговли.

Взимание таможенных платежей также может рассматриваться как составная часть таможенного контроля. Суть таможенного контроля не меняется, меняется механизм его осуществления, требования к его качеству и эффективности. Важно также, какие средства общество готово выделить для осуществления надзорных функций в сравнении с полезностью результата.

Следующим является вопрос о продукте деятельности (результате исполнения функций). В современной литературе по экономическим вопросам для обозначения продукта (результата) деятельности в любой сфере занятости используют такие понятия, как «товар», «услуга», «работа», а в некоторых случаях ограничиваются только терминами «товар» и «услуга», подразумевая под услугой также и выполненную работу. «Услуги могут принимать овеществленные формы (в виде программ для компьютеров, кино- и видеолент, различной документации)» — указывается в новой экономической энциклопедии [7]. По отношению к таможенной службе в специальной литературе используется слово «услуга». При этом подразумевают, что словом «услуга» обозначается продукт деятельности таможенных органов, в противоположность слову «товар».

Например, в учебнике «Маркетинг таможенных услуг» таможенная услуга в широком контексте рассматривается как «общественно-экономическое благо в форме таможенной деятельности: таможенного регулирования и таможенного контроля». Авторы рассматривают таможенные услуги как систему, говорят о необходимости мониторинга этой системы, выявлении «узких» мест (таких услуг, которые препятствуют международной торговле, ведут к неоправданным расходам участников ВЭД) [4], развитию инфраструктуры таможенных органов в сочетании с интересами оптимизации логистических систем современного бизнеса, требованиями рационального управления границами, ускорения движения товаров, снижения расходов. О государственной услуге как продукте деятельности государственных органов власти говорят и известные ученые в области экономических исследований Ф. Котлер и Н. Ли: «...вторая функция государства состоит в предоставлении общественных услуг, имеющих значение для всего населения, например, обороноспособность страны. Центральные и местные власти считают также, что они должны заниматься предоставлением таких общественных услуг, как охрана правопорядка, пожарная безопасность, ...санитарный контроль, строительство дорог, образование и здравоохранение. ...Некоторые услуги должны предоставляться естественными монополиями — такими, как армия США и Почтовое ведомство США, поскольку такие организации должны находиться под единым командованием или обеспечивать экономию за счет эффекта масштаба» [5]. Отражая современные реалии, Ф. Котлер указывает на то, что организации государственного сектора сталкиваются с необходимостью делать больше с меньшими затратами. Расширяется набор инструментов, с помощью которых государственные чиновники во многих странах могут распределять имеющиеся у них ресурсы более эффективно.

Один из способов улучшения результатов работы государственного сектора — использовать те же инструменты, которые использует частный сектор. Государственные служащие анализируют и адаптируют к своим условиям такие методы работы частных компаний, как тотальное управление качеством; ориентация на потребителей; измерение и оценка результатов; анализ соотношения выгод и издержек, издержек и эффективности; аутсорсинг, и др. [5].

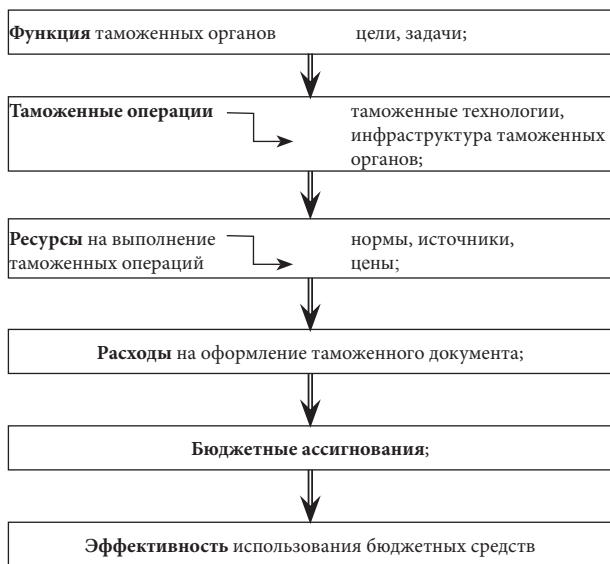
Широкому пониманию продукта деятельности таможенных органов как государственной услуги не соответствует нормативно закрепленное понятие государственной услуги как «деятельности по реализации функций ...федерального органа исполнительной власти ...при осуществлении отдельных государственных полномочий, переданных федеральными законами, которая осуществляется по запросам заявителей в пределах установленных нормативными правовыми актами Российской Федерации полномочий органов, предоставляющих государственные услуги. Запрос-обращение пользователя информацией в устной или письменной форме, в том числе в виде электронного документа, в государственный орган или орган местного самоуправления либо к его должностному лицу о предоставлении информации о деятельности этого органа» [2]. Из нормативных документов следует, что услугой можно назвать только результат некоторых работ сотрудников и служащих таможенной службы, которые выполняются для удовлетворения потребности в информации других органов власти или участников внешнеэкономической деятельности.

Если исходить из того, что основной продукт деятельности таможенных органов — государственная услуга по выпуску товара (действие, разрешающее заинтересованным лицам использовать товары в соответствии с условиями заявленной процедуры), то единицей измерения количества оказанных услуг может быть количество оформленных документов (деклараций), а характеристиками основной услуги могут быть: время оказания услуги; стоимость услуги; издержки потребления услуги (все или только нерациональные расходы участников внешнеэкономической деятельности в связи с перемещением товаров через таможенную границу).

Современными требованиями к качеству государственной услуги являются: время её оказания, удовлетворяющее потребителя и в данном контексте способствующее ускорению оборота, улучшению его структуры, снижению затрат; понятные для бизнеса условия её предоставления; относительная стабильность и обоснованность государственных правовых норм.

В соответствии с федеральным законом «О таможенном регулировании в Российской Федерации» (ст. 18) скорость совершения таможенных операций, а также сокращение издержек заинтересованных лиц при совершении таможенных операций являются критериями оценки работы таможенных органов. Размер таможенных сборов, говорится в Таможенном кодексе Таможенного союза (ст. 72), не может превышать примерной стоимости затрат таможенных органов за совершение действий, в связи с которыми установлен сбор.

При таком понимании функций и услуг таможенных органов, на наш взгляд, логичным будет: изучение товарных потоков во взаимосвязи со структурой международного товарооборота; сегментирование рынка участников внешнеэкономической деятельности; поиск путей сокращения затрат, связанных с перемещением товаров через таможенную границу; исследование проблем качества таможенных услуг и разработка ведомственных программ развития в привязке к федеральной целевой программе «Внешнеэкономическая деятельность». Количественной единицей оказанных услуг можно считать число выпущенных деклараций (таможенных документов). При таможенном декларировании товаров в зависимости от заявленных таможенных процедур и лиц, перемещающих товары, применяются следующие виды декларации: декларация на товары, транзитная декларация, пассажирская таможенная декларация, декларация на транспортное средство. Для оказания услуг необходимо выполнить определенные таможенные операции и процедуры. При реализации целевого комплексного подхода в бюджетировании программ развития можно исходить из следующей логической последовательности:



Функции таможенных органов связаны с определенными таможенными процедурами, для реализации которых совершаются определенные технологией таможенного дела операции, требующие нормативно обусловленных ресурсов и соответствующего финансового обеспечения. Задачи вытекают из функции и характера таможенных операций и носят оттенок времени. Под каждую задачу, соответственно, выстраивается комплекс мер и перечень мероприятий для их реализации и оценивается, какие средства необходимо

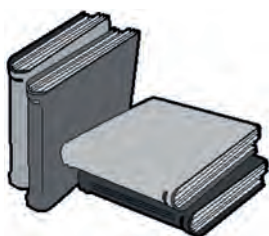


выделить из бюджета для достижения поставленной задачи. Сама природа таможенного контроля не меняется. Однако механизм реализации и эффективность, с которой осуществляется таможенный контроль, должны быть на таком уровне, который бы удовлетворял потребности общества.

Если рассматривать результат деятельности таможенных органов как систему, наряду с основной услугой можно выделить дополнительные: ведение реестров; выдача сертификатов, разрешений; консультирование; принятие предварительных решений.

#### *Список литературы*

1. Таможенный кодекс Таможенного союза [Электронный ресурс]. URL: [http://www.keden.kz/ru/tamkodex\\_tamsouz.php](http://www.keden.kz/ru/tamkodex_tamsouz.php)
2. Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг: федер. закон от 27.07.2010 № 210-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/9808.html>
3. О таможенном регулировании в Российской Федерации: федер. закон от 27.11.2010 № 311-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=107181>
4. Дианова В.Ю. Маркетинг таможенных услуг: учебник / В.Ю. Дианова, В.В. Макрусов. М.: РИО РТА, 2005.
5. Котлер Ф. Маркетинг для государственных и общественных организаций / Ф. Котлер, Н. Ли; под ред. С.Г. Божук. СПб.: Питер, 2008.
6. Новый иллюстрированный энциклопедический словарь / под ред. В.И. Бородулина [и др.]. М.: Большая рос. энциклопедия, 2003.
7. Румянцева Е.Е. Новая экономическая энциклопедия. М., 2005.



**Кисловский Ю.Г.** История таможенного дела и таможенной политики России: учебник / Ю.Г. Кисловский. — 4-е изд., перераб. — М: Изд-во Российской таможенной академии, 2010. — 244 с.

В учебнике определены главные особенности таможенного дела и таможенной политики на разных этапах развития согласно предложенной автором периодизации. Значительное внимание уделено сотрудничеству таможенной службы России со Всемирной таможенной организацией, странами СНГ и дальнего зарубежья в экономической сфере.

При написании использован широкий круг источников и литературы, привлечены редкие архивные документы.

А.Ф. КОЛПАКОВ

## Понятие «транспортное средство» в таможенном деле

В статье рассматривается определение понятия «транспортное средство» в различных законодательных актах, в том числе в таможенном законодательстве.

**Ключевые слова:** транспортное средство, товар, классификация товаров, товарные группы.

В таможенном законодательстве Таможенного союза, включающем в себя Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС), международные договоры государств-членов ТС, регулирующие таможенные правоотношения в Таможенном союзе, решения Комиссии таможенного союза, словосочетание «транспортные средства» применяется в двух случаях. В первом — когда говорят о транспортном средстве как категории товара, перемещаемого через таможенную границу Таможенного союза, и во втором случае — когда транспортное средство пересекает таможенную границу не как товар, а как средство для начала и (или) завершения международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа.

Определение понятия «транспортное средство» содержится во многих действующих на территории Российской Федерации законодательных актах и иных документах.

В ТК ТС дается следующее определение: транспортные средства — категория товаров, включающая любое водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство (железнодорожный подвижной состав, единица железнодорожного подвижного состава) или контейнер с предусмотренными для

них техническими паспортами или техническими формулярами, запасными частями, принадлежностями и оборудованием, горюче-смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами.

В федеральном законе Российской Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» читаем: «...транспортные средства — воздушные суда, суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, железнодорожный подвижной состав, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта в значении, устанавливаемых транспортными кодексами и уставами».

Налоговый кодекс Российской Федерации, рассматривающий транспортные средства прежде всего как объект для налогообложения, определяет в ч. 1 ст. 358, что «объектом налогообложения признаются автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу, самолеты, вертолеты, теплоходы, яхты, парусные суда, катера, снегоходы, мотосани, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные (буксируемые суда) и другие водные и воздушные транспортные средства, зарегистрированные в установленном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации».

Определение транспортного средства можно также найти в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), где в примечании к ст. 12.1 говорится, что транспортным средством, при помощи которого может быть совершено правонарушение в области дорожного движения, является автомототранспортное средство с рабочим объемом двигателя более 50 кубических сантиметров и максимальной конструктивной скоростью более 50 км в час, прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а также трактора, другие самоходные дорожно-строительные машины, трамваи и троллейбусы.

В ст. 1.2 «Правил дорожного движения Российской Федерации» (ПДД РФ) транспортное средство определяется как устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. В этом же акте закреплены определения велосипеда, мопеда, мотоцикла, прицепа, которые определяются как транспортные средства с той или иной спецификой движения.

«Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств», утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09.2009 № 720, определяет, что «транспортное средство» — это наземное механическое устройство на колесном ходу категорий L, M, N, O, предназначенное для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования.

При сравнении вышеприведенных определений термина «транспортное средство» видно, что в разных документах этот термин разъясняется по-разному в зависимости от области применения документа.

Определенный интерес представляет рассмотрение в историческом аспекте изменения толкования понятия «транспортное средство» в таможенном законодательстве.

Таможенный кодекс СССР (1991 г.) в числе используемых понятий рассматривал транспортные средства как прибывающие на таможенную территорию СССР или отправляющиеся с этой территории транспортные средства, используемые для международных перевозок грузов, багажа и пассажиров либо иной хозяйственной деятельности вне таможенной территории СССР, а транспортные средства индивидуального пользования, перемещаемые через таможенную границу СССР, относил к вещам, т. е. к предметам личного пользования. Данный кодекс не рассматривал отдельно транспортные средства как товар, к которому относил исключительно имущество предприятий, организаций.

Таможенный кодекс Российской Федерации (ТК РФ), принятый в 1993 г., в п. 1 ст. 18 определял, что транспортные средства являются товаром, за исключением транспортных средств, указанных в п. 4 настоящей статьи, к которым относятся любые средства, используемые для международных перевозок пассажиров и товаров, включая контейнеры и другое транспортное оборудование. Таким образом, данный кодекс не конкретизирует, что включает в себя понятие «транспортные средства» и какие виды транспортных средств могут перемещаться через таможенную границу как товар, но, в тоже время, дает пояснение, что к транспортным средствам международных перевозок относятся также контейнеры и другое транспортное оборудование. Что включает в себя обобщающий термин «другое транспортное оборудование» законодатель не раскрывает.

Таможенный кодекс Российской Федерации (2003 г.) относил к транспортным средствам любое морское (речное) судно (включая самоходные и несамоходные лихтеры и баржи, а также судно на подводных крыльях), судно на воздушной подушке, воздушное судно, автотранспортное средство (включая прицепы, полуприцепы и комбинированные транспортные средства) или единица железнодорожного подвижного состава, которые используются в международных перевозках для платной или бесплатной перевозки лиц либо для платной или бесплатной промышленной или коммерческой перевозки товаров, а также их штатные запасные части, принадлежности и оборудование, содержащиеся в их баках горюче-смазочные материалы и топливо, если они перевозятся вместе с транспортными средствами. Данное определение включало в себя перечисление видов транспортных средств, предназначенных только для международной перевозки.

Немаловажна и взаимосвязь понятий «товар» и «транспортное средство». Понятие «товар» является одним из основных в таможенном деле, поскольку практически вся деятельность таможенных органов направлена на организацию перемещения товара через таможенную границу и осуществление контроля за соблюдением законодательства, регламентирующего порядок перемещения товара. В текстах всех вышеупомянутых таможенных кодексов при

раскрытии определения термина «товар» с точки зрения таможенного права всегда приводится отдельное упоминание о транспортных средствах. Так, ТК РФ (1993 г.) определял, что товары — это любое движимое имущество, в том числе валюта, валютные ценности, электрическая, тепловая, иные виды энергии и транспортные средства (за исключением транспортных средств для международных перевозок). ТК РФ (2003 г.) относил к товарам любое перемещаемое через таможенную границу движимое имущество, а также перемещаемые через таможенную границу отнесенные к недвижимым вещам транспортные средства с оговоркой, что транспортные средства, используемые для международных перевозок, не относятся к товарам. И только ТК ТС, давая определение товара, включает в это понятие любое движимое имущество, перемещаемое через таможенную границу, в том числе носители информации, валюта государств-членов таможенного союза, ценные бумаги и (или) валютные ценности, дорожные чеки, электрическая и иные виды энергии, а также иные перемещаемые вещи, приравненные к недвижимому имуществу. Таким образом, в данном определении товара не акцентируется внимание на транспортных средствах как товаре. Это связано с тем, что ТК ТС дает развернутые определения транспортного средства и транспортного средства международной перевозки.

Перемещение любого товара, в том числе и транспортных средств, через таможенную границу сопровождается их классификацией в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Таможенного союза (ТН ВЭД ТС), раздел 17 которой включает «средства наземного транспорта, летательные аппараты, плавучие средства и относящиеся к транспорту устройства и оборудование». Следует отметить, что в данный раздел также включены товары, которые не относятся к транспортным средствам, исходя из понимания основного назначения транспортного средства — перемещение грузов и пассажиров. К числу этих товаров следует отнести, например, танки, боевые самолеты и вертолеты, военные надводные и подводные корабли, парашюты, различные воздушные шары, плавучие конструкции (маяки, бакены, буи), детские коляски и ряд других товаров. Это является одной из особенностей таможенного подхода к отнесению тех или иных товаров к транспортным средствам, другие примеры будут представлены ниже.

К средствам наземного транспорта в ТН ВЭД ТС отнесены товары группы 86 «Железнодорожные локомотивы или моторные вагоны трамвая, подвижной состав и их части; путевое оборудование и устройства для железных дорог или трамвайных путей и их части; механическое (включая электромеханическое) сигнальное оборудование всех видов» и группы 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного и трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности».

В группе 86 классифицируются подвижной железнодорожный состав (локомотивы и вагоны) общего и специального назначения, а также контейнеры. Отнесение контейнеров к транспортным средствам заслуживает отдельного

рассмотрения. Такой подход из всех вышерассмотренных нормативных актов наблюдается только в таможенном законодательстве, да и то не всегда. Так, ТК РФ (1993 г.) относил контейнеры к транспортным средствам международной перевозки. ТК РФ (2003 г.) уже не включает контейнеры в даваемое им определение транспортного средства. Новое таможенное законодательство (ТК ТС) опять приравнивало контейнеры к транспортному средству. В то же время следует учитывать, что контейнер все-таки является универсальной многооборотной упаковкой (тарой) для товара, позволяющей осуществлять его транспортировку различными видами транспорта: железнодорожным, морским, автомобильным. Контейнер не обладает основным признаком транспортного средства — не имеет движителя (например, колес, гусениц и др.), т. е. устройства, преобразующего энергию двигателя, либо внешнего источника в полезную работу по перемещению транспортного средства. Отнесение контейнеров в таможенном законодательстве к транспортным средствам связано, прежде всего, с тем, что контейнеры в большом количестве используются в международных транспортных перевозках. В этом случае в отношении них могут применяться положения гл. 48 ТК ТС «Перемещение транспортных средств международных перевозок при осуществлении международных перевозок товаров, пассажиров и багажа» и, прежде всего, дающие право на освобождение их от мер нетарифного и технического регулирования.

Группа 87 объединяет в себе большое разнообразие колесных и гусеничных транспортных средств, среди которых основное место занимают тракторы, легковые и грузовые автомобили, в том числе специального назначения, автобусы, троллейбусы, мотоциклы, велосипеды, прицепы.

Воздушные и водные транспортные средства отнесены, соответственно, к товарным группам 88 и 89 ТН ВЭД ТС.

Кроме рассмотренных выше примеров, когда, с точки зрения таможенного дела и с целью урегулирования и применения требований при декларировании товаров, определенные товары, не являющиеся таковыми, отнесены к транспортным средствам, можно привести пример, когда транспортное средство с точки зрения его классификации в соответствии с ТН ВЭД ТС и с точки зрения его регистрации в органах Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГИБДД) или органах государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации относится к различным категориям.

Рассмотрим с этой целью такое транспортное средство, как седельный тягач, который предназначен для буксировки полуприцепов (рисунки 1–3).

Седельный тягач — это вид тягача, предназначенный для буксировки полуприцепа, присоединяемого к тягачу с помощью специального опорно-сцепного механизма — седла, расположенного в задней части его рамы (рис. 4). Как правило, седельные тягачи изготавливаются на базе укороченной рамы грузового автомобиля, т. е. являются колесными транспортными средствами.



Седельные тягачи следует отличать от обычных колесных тягачей, имеющих грузовую платформу (кузов) и тягово-сцепное устройство — «форкоп», предназначенное для крепления прицепов. Автомобильный тягач с кузовом, соединенный с прицепом, представляет собой автопоезд.



Рис. 1. Седельный тягач



Рис. 2. Полуприцеп



Рис. 3. Седельный тягач с полуприцепом



Рис. 4. Седло

Полуприцепы (рис. 2) — это транспортные средства, рама которых опирается спереди на опорно-сцепное устройство тягача, а сзади — на одну, две и большее количество осей с колёсами. Таким образом, главным отличительным признаком полуприцепа является отсутствие передней оси. В передней части полуприцепа установлены убирающиеся упоры, при помощи которых полуприцеп поддерживается в горизонтальном положении, когда он отцеплен от седельного тягача. Полуприцеп имеет специальное устройство — шкворень, находящийся в центре опорной площадки в передней части полуприцепа, с помощью которого происходит соединение с седлом. Полуприцепы могут иметь различное назначение. Различают следующие виды полуприцепов: бортовые, самосвальные, низкорамные, платформы, контейнеровозы, цистерны, рефрижераторы, автовозы, лесовозы, и т. д.

В ТН ВЭД ТС седельные тягачи классифицируются в товарной позиции 8701 «Тракторы». Согласно примечанию 2, к группе 87 относятся все транспортные средства, предназначенные для буксировки или толкания других транспортных средств или грузов.

Таким образом, исходя из вышесказанного видно, что седельный тягач, конструктивно являющийся грузовым автомобилем, при его перемещении через таможенную границу в качестве товара рассматривается как трактор.

Чем же седельный тягач отличается от других представителей грузовых автомобилей и почему таможенные органы классифицируют его в товарной позиции «Тракторы»? Главное отличие заключается в том, что седельный тягач



не имеет кузова, расположенного на его раме и предназначенного для перемещения груза. Данное транспортное средство перемещает грузы не на собственной раме, как грузовой автомобиль, а с помощью тяглового усилия на полуприцепе, т. е. фактически перевозка грузов осуществляется полуприцепом, который тянется седельным тягачом. Тянуть или толкать что-либо как раз и является одной из основных функций трактора. Трактор также не имеет платформы для перемещения груза. Кроме того, термин «седельный тягач» переводится на английский язык как «truck — tractor», что также подчеркивает принадлежность данного транспортного средства к трактору.

После завершения процедуры перемещения седельного тягача через границу таможенные органы, которые классифицировали данный тягач как трактор, оформляют и выдают на него паспорт транспортного средства как на грузовой автомобиль [1], в котором указывают категорию «С» транспортного средства. К данной категории относятся грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг и которые классифицируются в следующих товарных позициях ТН ВЭД ТС:

- седельные тягачи, имеющие седло и предназначенные для буксировки полуприцепов (из товарной субпозиции 8701 20);
- автомобили грузовые, максимальная масса которых превышает 3500 кг (из товарной позиции 8704);
- автомобили специального назначения, кроме используемых для перевозки пассажиров или грузов (товарная позиция 8705).

Для дальнейшей эксплуатации седельные тягачи подлежат регистрации на территории Российской Федерации органами Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации как автомототранспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость более 50 км/час и предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования [2]. Тогда как регистрацию тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним, включая автомототранспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость 50 км/час и менее, а также не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования, производят органы Государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации.

То, что седельный тягач классифицируется таможенными органами как трактор только в целях применения тарифных и нетарифных мер таможенного регулирования, а во всех остальных случаях рассматривается как автомобиль, подтверждается в настоящее время также документами Таможенного союза. Государствами-членами Таможенного союза заключено соглашение от 22.06.2011 «Об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза», определяющее единые подходы к осуществлению транспортного (автомобильного) контроля транспортных средств, въезжающих (выезжающих, следующих транзитом) на территорию

государства любой из сторон Таможенного союза. В соответствии с этим соглашением под транспортным средством, предназначенным для перевозки грузов, понимается в том числе и «автомобильный (седельный) тягач или автомобильный (седельный) тягач с полуприцепом».

В качестве еще одного примера можно рассмотреть классификацию транспортных средств типа «форвардер», оборудованных погрузочно-разгрузочным устройством и предназначенных для перемещения лесоматериалов от места валки деревьев до лесопогрузочного пункта или лесной дороги. Данные транспортные средства классифицируются в товарной позиции 8704 ТН ВЭД ТС «Моторные транспортные средства для перевозки грузов» и представляют собой самоходную двухмодульную машину, состоящую из погрузочного манипулятора и грузовой тележки. Передняя часть форвардера оснащена кабиной водителя с органами управления, задняя часть оборудована погрузочно-разгрузочным устройством и грузовой платформой со стойками для транспортировки лесоматериалов (рис. 5). Изготавливаются форвардеры в шести- и восьмиколесном исполнении, как правило, на базе тракторов. Управление данным транспортным средством осуществляет оператор, имеющий удостоверение с открытыми категориями «С», «В» и «Е» и записью в разделе удостоверения для особых отметок — «Тракторист по подготовке лесосек, трелевке и вывозке леса 6-го разряда». Но данное транспортное средство не классифицируется в товарной позиции 8701 «Тракторы», потому что имеет грузовую платформу, предназначенную для перевозки лесоматериалов.



Рис. 5. Форвардеры

#### *Список литературы*

1. Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств: приказ Министерства внутренних дел РФ, Министерства промышленности и энергетики РФ и Министерства экономического развития и торговли РФ от 23.06.2005 № 496/192/134 [Электронный ресурс]. URL: <http://law.kodeks.ru/egov/index?tid=08nd>

2. О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 12.08.1994 № 938 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru>

О.Б. АНУФРИЕВ, А.А. КОВЫЛИН,  
В.А. КОЛБЕШИН, Ю.В. МАЛЫШЕНКО,  
А.А. ПОЛОШЕВЕЦ

## Экспериментальная система предварительного информирования при перевозках морским транспортом

В статье рассматриваются вопросы предварительного информирования таможенных органов при международных перевозках морским транспортом; излагается технология предварительного информирования; особенности программной реализации; описываются результаты использования экспериментальной системы предварительного информирования.

**Ключевые слова:** таможенные органы, предварительное информирование, морской транспорт, программное обеспечение, портал.

С июля 2011 г. в Находкинской таможне проводится эксперимент по осуществлению таможенного контроля за совершением таможенных операций в отношении товаров, прибывающих и убывающих морским транспортом с использованием предварительного информирования. Предварительное информирование — один из важнейших принципов современных таможенных технологий [1].

---

АНУФРИЕВ Олег Борисович — начальник Ванинской таможни, полковник таможенной службы, пгт. Ванино.  
КОВЫЛИН Александр Анатольевич — начальник Находкинской таможни, полковник таможенной службы, г. Находка.

КОЛБЕШИН Виталий Анатольевич — генеральный директор ООО «Компания Проминвест», г. Находка.  
МАЛЫШЕНКО Юрий Вениаминович — доктор технических наук, профессор, профессор кафедры таможенного контроля и технических средств таможенного контроля Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток.

ПОЛОШЕВЕЦ Александр Александрович — начальник отдела специальных таможенных процедур таможенного поста «Морской порт Восточный» Находкинской таможни, г. Находка.

Следует отметить, что Находкинская таможня является пионером в российской таможенной службе по разработке технологий использования предварительно информации на морском транспорте. Еще в 2001 г. на таможенном посту «Морской порт Восточный» (Находкинская таможня) начала функционировать экспериментальная система по таможенному оформлению морских судов и транзита перевозимых на них контейнеров по предварительной информации. Проводилась эта работа в рамках проекта КЛИР-ПАК [2], уже через несколько лет 100 % всего транзита и часть импортных товаров в порту Восточный оформлялось по технологии этого проекта.

Цель эксперимента — отработка принципов и методов использования предварительно информации (далее — ПИ), предоставляемой в таможенный орган через сети Интернет, при международных перевозках товаров морским транспортом. Настоящий эксперимент реализовывался в рамках требований ст. 158, пп. 2 п. 1, п. 2 ст. 159, глав 16, 48 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС), ст. 315, 316 федерального закона Российской Федерации от 27.11.2010 № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации», методических рекомендаций «О действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами», технологической схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морском грузовом постоянном многостороннем пункте пропуска «Восточный».

Техническая поддержка эксперимента обеспечивалась штатными комплексами программных средств (КПС) Находкинской таможни: КПС «Морской пункт пропуска», КПС «Учет товаров на ВХ»<sup>1</sup> и порталом [www.fill-bill.prom-invest.ru](http://www.fill-bill.prom-invest.ru) ООО «Компания «Проминвест»» в международной сети Интернет. В основу последнего был положен портал Fill-Bill<sup>2</sup>, доработанный ООО «СТМ» (г. Санкт-Петербург) и ООО «Компания «Проминвест»» (г. Находка) с учетом требований эксперимента.

Изначально портал Fill-Bill и его программное обеспечение предназначались для организации информационного взаимодействия экспортеров, импортеров, таможенных представителей, перевозчиков и других участников ВЭД в процессе оформления внешнеторговых сделок, в том числе подготовки пакета документов, необходимых для оформления товара в таможенном отношении. В целях эксперимента был создан корпоративный портал ООО «Проминвест», к которому могли подключаться не только участники ВЭД,

<sup>1</sup> Программа предназначена для автоматизации складских операций, осуществляемых при временном хранении товаров.

<sup>2</sup> Портал Fill-Bill: [www.fill-bill.ru](http://www.fill-bill.ru)

принявшие решение участвовать в эксперименте, но и некоторые подразделения Находкинской таможни (рис. 1). Средства портала позволяют лицу, создающему документы для таможенных целей, сформировать на основании документов, полученных от других участников ВЭД, весь пакет электронных документов для таможни в форматах, определенных в соответствии с альбомом электронных форм документов, предназначенных для организации взаимодействия таможенных органов с автоматизированными системами предприятий, осуществляющих деятельность в области таможенного дела (форматы разработаны ГНИВЦ ФТС России).

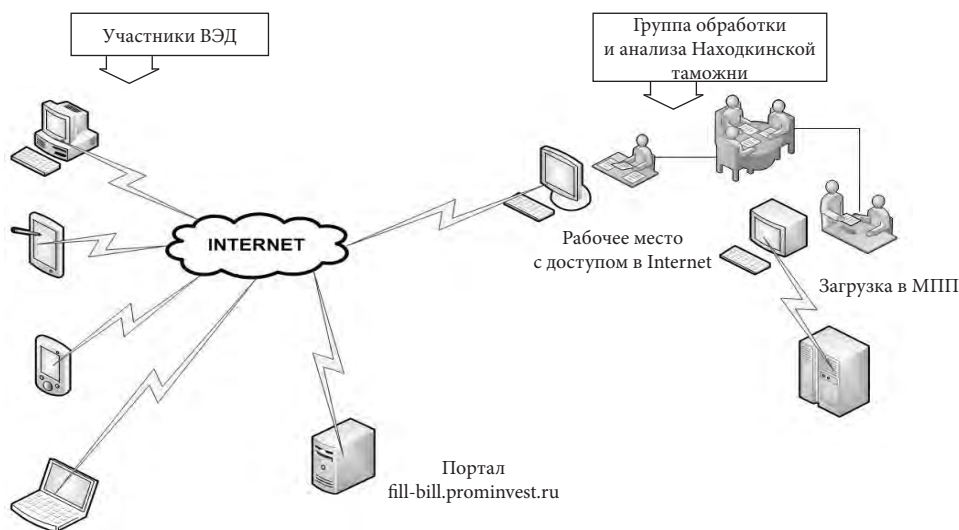


Рис. 1. Схема информационного взаимодействия в процессе оформления внешнеторговых сделок в экспериментальной системе предварительного информирования

Для работы с порталом в отделе специальных таможенных процедур (ОСТП) таможенного поста «Морской порт Восточный» Находкинской таможни было оборудовано специальное рабочее место (рис. 1), на компьютер которого была установлена программа-клиент для взаимодействия с созданным порталом. После получения с портала и предварительной обработки информация переносилась в штатные программные средства (КПС «Морской пункт пропуска» — МПП), с помощью которых осуществлялась регистрация сведений о судне. Разделение рабочих мест для работы с порталом и работы со штатными программными средствами таможенного органа было обусловлено требованиями по информационной безопасности.

В данном эксперименте отрабатывалась технология предварительного информирования с целью последующего ускорения таможенных операций при прибытии/убытии морского судна, осуществляющего морскую перевозку в зону деятельности таможенного поста «Морской порт Восточный».

В процессах подготовки и использования предварительной информации можно выделить следующие этапы:

1. Подготовка и передача на портал предварительной информации заинтересованными лицами сведений о партиях товаров, планируемых к перемещению через границу Таможенного союза (ТС).
2. Загрузка с портала и проверка таможенным органом информации о перемещаемых товарах на соблюдение запретов и ограничений.
3. Создание «таможенного идентификационного номера» (ТИН), который является разрешением на ввоз/вывоз товарной партии, и передача его декларанту.
4. Передача ТИН перевозчику при передаче груза к перевозке.
5. Внесение ТИН перевозчиком в бортовой коносамент.
6. Уведомление перевозчиком таможенного органа о прибытии/убытии товарной партии путем подачи декларации о грузе по приходу/отходу судна, содержащей сведения о коносаментной партии с указанием ТИН.
7. Проверка таможенным органом декларации о грузе и принятие решений по организации таможенного контроля.

На *первом этапе* участники ВЭД, пользуясь стандартными программными средствами, разработанными ООО «СТМ», формируют и направляют на портал документы, которые могут использовать другие участники сделки. При этом, в частности, формируется пакет документов, включающий формализованный документ ПИ «Сведения о товарной партии» (ПИ-сведения). Он содержит основные документы, предъявляемые в соответствии с таможенным законодательством в таможенный орган при прибытии/убытии судна с товаром в пункт пропуска. Важной особенностью этого пакета документов является то, что содержащийся в нем документ ПИ включает поле с информацией о коде товара (рис. 2).

Создаваемый для таможни пакет документов проходит форматно-логический контроль на корректность заполнения документов. Если документ прошел эту проверку, ему присваивается статус «Требуется проверка».

*Второй этап* предполагает, что сотрудник ОСТП таможенного поста «Морской порт Восточный», получив с портала пакет предварительной информации со статусом «Требуется проверка», осуществляет проверку на предмет наличия запретов и ограничений при ввозе (вывозе) на территорию (с территории) Таможенного союза товаров и транспортных средств.

Для работы с порталом предварительной информации таможенный инспектор имеет специальную программу-клиент, с помощью которой он может выбирать по разным критериям пакеты, имеющие статус «Требуется проверка» (рис. 3), просматривать документы, анализировать код товара на предмет требуемых разрешительных документов. При необходимости таможенный инспектор использует другие имеющиеся в отделе программные средства таможенных органов, предназначенные для проверки товаров на запреты и ограничения, а также на риски.



-поля, обязательные для заполнения

**(ПН)-Сведения о товарной партии**

Грузоотправитель  Грузополучатель ООО "ВОСКЕ ДАР" 620024 ЕКАТЕРИНБУРГ УЛ. БИСЕРТСКАЯ	Коносамент <b>MYTUT524N9352</b> от Booking № от Язык документа RU Валюта документа USD Планируемая к зачислению таможенная процедура <b>80</b>
Место назначения груза (судна)	Перевозчик  Судно Судно ФЕСКО ДИОНИЦ Фамилия капитана судна Код страны № рейса 524
Платежи перевозчику Сумма фрахта или других платежей Указание о фракте	Порты Порт погрузки Дата погрузки Порт выгрузки Дата выгрузки
Место отгрузки Город Страна	Место получения груза перевозчиком Город Страна

№ тов.	Наименование груза	Код ТНВЭД	Цена за ед.	Груз места, внеш. вид, сост. упак., особые сь-ва	Мест.	Масса брутто, кг	Номер и марка груза	Объем, м3	Контейнер
1	МЕБЕЛЬ ДЛЯ ДОМАШНЕГО ОБИХОДА (СТОЛ)	9403208000	2047,4	СТ КОРОВКИ	390	9732,26			TCLU8027515
2	МЕБЕЛЬ ДЛЯ ДОМАШНЕГО ОБИХОДА (СТУЛ)	9401710009	3724	СТ КОРОВКИ	157	4435,14			TCLU8027515

Фамилия ДОПАЕВА  
Имя НАТАЛЬЯ  
Отчество РУДОЛЬФОВНА

Дата 01.11.2011

Рис. 2. Форма документа «Сведения о товарной партии»

По результатам проверки должностным лицом ОСТП таможенного органа присваивается статус «Подтвержден» или «Отклонен» (в последнем случае указывается причина). Для пакета со статусом «Подтвержден» формируется документ «Результат», в котором содержится ТИН и его эквивалент в штрих-коде (рис. 4).

На этапах 3–5 при положительных результатах проверки формируется ТИН и передается отправителю груза. В свою очередь отправитель груза передает ТИН перевозчику с указанием уведомить таможенный орган о прибытии партии товара на таможенную территорию, представив декларацию о грузе с ТИН.

Перевозчик вносит ТИН как один из реквизитов в бортовой коносамент.

Шестой этап процедуры предполагает уведомление перевозчиком таможенного органа путем подачи документов «Декларация о грузе при приходе судна» (рис. 5) или «Декларация о грузе при отходе судна», содержащие ТИН по каждой коносаментной партии.



На *седьмом этапе* выполняется проверка таможенным органом пакета документов, представленных по приходу (отходу) судна, и принятие решения по организации таможенного контроля в соответствии с внутренними инструкциями таможенного органа. При этом таможенный инспектор может просмотреть ранее представленные для получения ТИН документы, вывести отчет по судну, в котором указаны ТИН по каждому коносаменту.

Пакет	Статус	Номер накладной	Инвойс и ком. документы	Организации	Транспорт	Кол-во товаров	Номер TIR	Таможенный ИД (штрих-код)	Дата создания	Дата изменения	Владелец → Получатель
2941	Подтвержден	SNK0040111000170		SAMSUNG JAPAN CORPORATION, ОАО "ИРГИРЕДМЕТ"	GOLDEN EXPRESS 1137W			B5B3E500-0050-11E1-8808-AEA29A3A4444	2011-10-27 13:53	2011-10-27 14:04	PETRA_VOSTOCHNYY_Chzhan-Do-Li → МПП 10714040 т/л морской порт Восточный

http://10714000\_Poloshevtz@fill-bill.p Online mode 462

Рис. 3. Окно поиска пакетов по заданным критериям

Предварительная информация о подготовке с использованием ЕПС "ПВ", версия 1.06.000 "СЕМ" Связательство с применением испытаний ПО ИС ЭИС № 20060005 от 06.11.2008

Таможенный идентификационный номер/Customs identification number (CIN)  
204D8F50-B737-11E0-B76E-9F24134C3916

Номер коносамента/Bill Of Lading Number  
FKMA513NKGW001

Рис. 4. Вид таможенного идентификационного номера

Заметим, что документы на портале Fill-Bill представлены в формализованном виде (если соответствующий формат установлен альбомом электронных форм документов ГНИВЦ ФТС России) или в сканированном виде (для документов, формализованные формы которых отсутствуют в альбоме).

Использование формализованных форм позволяет инспектору загрузить файлы с соответствующими документами в штатное программное средство «Морской пункт пропуска» и тем самым ускорить операции по вводу данных, которые он должен занести при выполнении таможенных операций по приходу/отходу судна.

С июля по ноябрь 2011 г. в эксперименте приняли участие 24 организации, на портал ООО «Проминвест» поступило более 3000 пакетов документов, таможенным органом было выдано 107 ТИН. Участники эксперимента отметили существенное ускорение таможенных операций по приходу/отходу судов; предварительная оценка таможней запретов и ограничений на поставку товаров снизила для импортеров риски задержек обработки товаров.

ДЕКЛАРАЦИЯ О ГРУЗЕ ПРИ ПРИХОДЕ СУДНА					
Наименование документа		MANIFEST		№	от 15.06.2011 7
Код языка документа		EN			
Название порта отправления судна		BUSAN			
Название порта составления декларации		VOSTOCHNY			
<b>РЕКВИЗИТЫ СУДНА</b>					
Наименование судна		SCIO SUN		Фамилия капитана	Код страны LR
№ рейса		024			
<b>ПОДПИСЬ ДОКУМЕНТА</b>					
Ф.И.О. LAYAGUE.L		PETER		Дата подписания	
Должность					
<b>ГРУЗ, ПОДЛЕЖАЩИЙ ВЫГРУЗКЕ В ПОРТУ ПРИХОДА</b>					
Отправитель		Получатель			
FESCO INTEGRATED TRANSPORT LTD. ON BEHALF OF		LLC "UNITED AUTOMOBILE GROUP" (OOO "UAG")			
Экспедитор (Уведомляемая сторона)		1 LLC "UNITED AUTOMOBILE GROUP" (OOO "UAG")			
		№ Контейнера	Пломбы	Дополнения	
		CAIU8181695	F178705	Вид 4510 Состояние F Кол-во упаковок 19 Нетто 6016.43 Вес тары 3970.00	
		CAKU8183766	F178737	Вид 4510 Состояние	
Код товара по ТНВЭД		Номер и марка груза		LOT NO:	
Наименование груза		40*HCX117 (2,196 CASES) 2,196 CASES OF KIA SPECTRA SUPPLY PARTS FOR ASSEMBLY AS PER CONTRACT NO.KMUG-SA-110321-2		SHIPPER'S LOAD & COUNT SAID TO CONTAIN: 2,196 CASES OF KIA SPECTRA SUPPLY PARTS FOR ASSEMBLY AS PER CONTRACT NO.KMUG-SA-110321-2	
Кол. мест товара		2196		Количество товара 7440.660	
Вестовара, брутто (кг)		763454.5		Размеры груза	
Реквизиты коносамента		Таможенный идентификационный номер		BD9DCCFC-BEEE-11E0-B147-84ADD2154FC	
Наименование		№ FSC0P00Y000771		Дата 12.06.2011	
Порт выгрузки		RUVF VOSTOCHNY, RUSSIA			
Порт отправки		KRSEL SEOUL, KOREA			
Количество мест по видам грузовых мест			Сведения об упаковке товаров.		
Код вида упаковки	Кол-во грузовых мест	Описание вида грузовых мест	Код вида упаковки	Количество упаковок	Описание упаковок
	часть				

Рис. 5. Декларация о грузе с ТИН

Таким образом, эксперимент показал, что в использовании предварительного информирования при перевозках морским транспортом заинтересованы все участники ВЭД.

Использование единого портала и единых форматов электронных документов для обмена данными и документами между участниками ВЭД упрощает и ускоряет оформление сделок, позволяет рассматривать таможенное оформление как одно из звеньев логистической цепочки.

Перевозчики и декларанты получают возможность минимизации коммерческих рисков, связанных с таможенными запретами и ограничениями; сокращаются сроки таможенных операций по приходу/отходу судна при наличии выработанного в таможне порядка оформления с использованием предварительной информации; происходит сокращение издержек из-за простоя судна.

Таможня получает возможность заблаговременно получать полную информацию о перевозимых партиях товара и принимать предварительные решения по организации таможенного контроля (выдавать разрешение на выход или разгрузку судна без посещения судна таможенным нарядом, назначать контейнеры для выгрузки на площадку для осмотра с помощью ИДК, и др.); выполнить некоторые таможенные операции до прихода судна; использовать полученные электронные документы для упрощения и ускорения контроля и формирования документов, отчетов и деклараций, которые должны приниматься, создаваться и регистрироваться таможенным органом при приходе/отходе судна.

#### *Список литературы*

1. Об утверждении Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации: приказ ФТС России от 10.03.2006 г. № 192 [Электронный ресурс]. URL: [http://sigma-soft.ru/txt/D0190/d\\_19009\\_2.shtml](http://sigma-soft.ru/txt/D0190/d_19009_2.shtml)
2. Баженов Ю.А. Система таможенного оформления и контроля транзитных перевозок через порт Восточный / Ю.А. Баженов, В.П. Ковех, Ю.В. Малышенко, И.А. Огнев // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2002. № 3. С. 62–74.

### Главная задача таможенника — честно служить государству

Интервью с начальником Владивостокской таможни  
генерал-майором таможенной службы В.М. Холичевым



— Виктор Михайлович, Вы работаете в таможенных органах с 1993 года. Что повлияло на выбор Вашей профессии?

— После того, как закончил Комсомольский-на-Амуре политехнический институт и получил инженерное образование, с 1984 по 1993 год я работал на Комсомольском-на-Аму-

ре авиационном заводе им. Ю.А.Гагарина. После изменений в стране, связанных с перестройкой, когда многие предприятия прекращали свою работу, пришлось задуматься о смене профессии. Активизация внешнеэкономической деятельности потребовала развития таможенных органов, вот я и решил попробовать себя на поприще государственной службы. Так 29 октября 1993 года я начал службу в Амурской таможне, где работал на разных должностях от старшего инспектора грузового отдела до первого заместителя начальника таможни по таможенному контролю. Затем служил в Представительстве таможенной службы Российской Федерации при таможенной службе Республики Казахстан, в Дальневосточном таможенном управлении (ДВТУ), в Камчатской и Хабаровской таможнях. С 12 апреля 2010 года назначен на должность начальника Владивостокской таможни.

— **Вы руководите Владивостокской таможней уже более года, в чем ее специфика по сравнению с таможнями, где довелось работать до этого?**

— Прежде чем попасть во Владивостокскую таможню, мне удалось поработать в таких крупных таможнях, как Камчатская и Хабаровская. Работа во Владивостокской таможне для меня отличается более высокой оперативностью принимаемых решений. Это объясняется как объемами проходящих через нее грузов, так и тем, что перемещаются они всеми видами транспорта — воздушным, морским, железнодорожным и автомобильным.

— **Впереди Новый год, время подводить первые итоги прошедшего. С какими результатами таможня подходит к завершению 2011 года, чем он запомнился Вам?**

— Прошедший год особый: мы отметили 110-летие таможни и 20-летие Федеральной таможенной службы. Выросли практически все показатели деятельности, поэтому Владивостокская таможня вновь заняла достойное место среди таможен Дальневосточного региона. Сегодня Владивостокская таможня — одна из самых больших по численности, лидирует по объемам товарооборота и его стоимости. Значителен ее вклад и по количеству перечисленных в бюджет платежей, суммы которых увеличиваются с каждым годом. Традиционно более трети платежей Дальневосточного таможен-

ного управления перечисляется Владивостокской таможней. Только за 11 месяцев таможня пополнила федеральный бюджет на сумму свыше 75 млрд рублей.

— **Какой из таможенных постов таможни принимает на себя основную нагрузку в обработке импортных и экспортных грузов?**

— Это таможенный пост «Морской порт Владивосток», который является одним из крупнейших постов в Дальневосточном регионе. Он наделен компетенцией по совершению таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых автомобильным, железнодорожным и морским транспортом. Так, в четвертом квартале сумма платежей, перечисленных таможней в федеральный бюджет, составила 15 779,26 млн руб. Из них таможенный пост «Морской порт Владивосток» — 11 372,16 млн руб., что составляет 72,07 % от общего количества. Ежегодно в регионе деятельности поста наблюдается значительное увеличение количества товаров и транспортных средств, пересекающих границу. Растет и доля деклараций на товары, поданных с использованием Интернет-декларирования. На конец ноября доля электронных деклараций в общем количестве таможенных деклараций, оформляемых на таможенном посту, составила почти 90 %. Причем 89,7 % занимают интернет-декларации.

— **В 2011 году в составе таможни появился новый Владивостокский**

**таможенный пост, Центр электронного декларирования. Что изменилось для участников ВЭД с его созданием, насколько результативна его работа?**

— Владивостокский таможенный пост (Центр электронного декларирования) появился в составе таможни с 12 января 2011 года. Его компетенция ограничивается исключительно совершением таможенных операций в отношении товаров, декларируемых только с использованием информационной технологии представления сведений в электронной форме, в том числе с использованием Интернет.

Отличие работы нового таможенного поста — в удаленном доступе, когда декларирование и выпуск товара происходит во внутреннем таможенном органе, а ввоз, временное хранение и фактический контроль — в таможенном органе, приближенном к границе, что удобно для коммерсантов. Постепенно, благодаря рабочим встречам и разъяснительной работе, ВТП (ЦЭД) удалось привлечь значительное количество деловых партнеров, заинтересованных в преимуществах передовой технологии. Сегодня удаленный доступ используют 145 участников ВЭД, значительно расширилась номенклатура оформляемых товаров: с 5 товарных групп в первом квартале текущего года до 50 — в четвертом. Основной объем грузов, декларируемых с применением технологии удаленного выпуска, перемещается железнодорожным (72,2 %) и автомобильным (27,2 %) транспортом, меньшая часть — воздушным (0,6 %).

За 11 месяцев, прошедших с момента создания ВТП (ЦЭД), оформлена 1751 декларация на товары общим объемом 20 776 тонн, что позволило перечислить в федеральный бюджет 1,77 млрд руб. В целом в настоящее время в регионе деятельности Владивостокской таможни 4 % деклараций оформляется с применением технологии удаленного выпуска.

За прошедшее время таможенный пост расширил сферу своей деятельности. Теперь ВТП (ЦЭД) оформляет не только товары, находящиеся в регионе деятельности десяти таможенных постов Дальневосточного таможенного управления, но и начиная с четвертого квартала взаимодействует в рамках реализации технологии удаленного выпуска товаров с двумя таможенными постами Северо-Западного таможенного управления. Это позволит участникам ВЭД выбрать более удобные схемы движения товаров.

**— Авария на японской атомной станции «Фукусима-1» заставила многих по-новому взглянуть на работу владивостокских таможенников, которые сумели предотвратить импорт радиоактивно загрязненных товаров во Владивосток и в страну в целом. Какие меры пришлось для этого предпринять и миновала ли угроза ввоза таких грузов?**

— Владивостокской таможне предпринимать особых мер не было необходимости, поскольку должностные лица таможни были готовы к такому развитию событий. Радиационная угроза была ликвидирована.



ционный контроль товаров, перемещаемых через границу, осуществлялся всегда, и на достаточно высоком уровне. В зоне деятельности таможни в настоящее время функционирует более 70 систем радиационного контроля типа «Янтарь» различных модификаций.

А вот сложности, связанные с организацией взаимодействия с территориальными органами Роспотребнадзора по оперативному принятию решений о запрещении или разрешении ввоза выявленных таможней вышеуказанных объектов, были. Но это относится к первоначальному периоду, когда были выявлены автомобили и запчасти к ним, доставленные из Японии и имеющие повышенный уровень ионизирующего излучения и загрязнение бета-активными радионуклидами.

Координацию всех действий, находящихся в компетенции таможни и направленных на предотвращение возможных негативных последствий аварии на «Фукусима-1», проводило Дальневосточное таможенное управление. На Совете таможни и участников ВЭД, осуществляющих деятельность в области таможенного дела, и в прессе мы обратились к деловым кругам принять все возможные меры к предотвращению ввоза во Владивосток объектов с повышенным уровнем ионизирующего излучения. Провели также ряд совещаний с администрацией Владивостокского морского торгового порта, агентирующими компаниями, владельцами СВХ по этому вопросу. Это возымело действие, но основным сдерживающим

фактором все-таки был и остается радиационный контроль, который осуществляет таможня. В целом полагаться на сознательность участников ВЭД мы не можем.

Что касается современного положения дел, должностные лица таможенных органов и по прошествии полугода продолжают выявлять автомобили и запчасти к ним, доставляемые из Японии и имеющие загрязнение бета-активными радионуклидами. Таким образом, говорить о том, что в настоящее время миновала угроза ввоза таких грузов, преждевременно. Радиационный контроль продолжается. Все товары и люди, прибывающие из-за рубежа, проходят комплекс дублирующих проверок, перепроверок и постконтроль.

**— В следующем году Владивосток ждет знаменательное событие — проведение саммита стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Как таможня участвует в подготовке к этому событию?**

— Владивостокские таможенники принимают активное участие в подготовке к саммиту «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество», который пройдет в 2012 году. В таможне создан отдел специальных таможенных процедур из семи человек, обеспечивающих таможенные процедуры и контроль судов на острове Русский. Грузы, предназначенные для строительства на объектах саммита, принимают таможенные посты «Морской порт Владивосток» и «Первомайский». За 11 месяцев текущего года таможенными постами



таможни оформлено 445 деклараций на товары, перемещаемые через таможенную границу РФ для подготовки и проведения саммита АТЭС-2012. Всего задекларировано 218,5 тыс. тонн товаров стоимостью 144,2 млн долл. США. В оставшееся до форума время таможне также предстоит в кратчайшие сроки обработать значительный объем грузов.

Кроме того, для подготовки аэропорта «Владивосток (Кневичи)» к проведению форума в регионе деятельности таможенного поста «Аэропорт Владивосток» строится новый международный аэровокзальный комплекс, в котором будет располагаться воздушный пункт пропуска через границу Российской Федерации с пропускной способностью 500 пассажиров в час и, в том числе, отдельная зона для обслуживания VIP-пассажиров иностранных делегаций пропускной способностью 100 пассажиров в час. Предусмотрено также строительство грузового терминала для обработки грузов, перевозимых воздушными судами на международных линиях. Таможня уже внесла свои предложения и замечания по строительству этих объектов и провела необходимые расчеты, чтобы с введением их в действие перевести таможенный пост «Аэропорт Владивосток» на круглосуточный режим работы. Чтобы достойно принять гостей, мы также обмениваемся опытом с коллегами из таможенных служб зарубежных стран, которым уже приходилось содействовать проведению саммитов АТЭС. По согласованию с ДВТУ во Владивостокскую таможню будут

прикомандированы должностные лица из других таможен. Планируется также обучение представителей отделов специальных таможенных процедур английскому языку, в том числе с привлечением ВФ РТА.

**— Совершенствование таможенного администрирования должно обеспечить баланс между таможенным контролем в части обеспечения безопасности и мерами, содействующими торговле. Насколько эти важные задачи удалось реализовать во Владивостокской таможне?**

— В Концепции развития таможенной службы предусмотрен широкий комплекс мероприятий, направленных на облегчение перемещения товаров через границу без ущерба для контрольных функций над ними. Ускорение таможенных процедур сегодня становится возможным благодаря использованию системы управления рисками, таможенного постаудита, установлению партнерских отношений с бизнесом, а также упрощению таможенных процедур, основанному на внедрении новейших информационных технологий. Проведенные за последних два года мероприятия позволили ликвидировать очереди на таможенных постах, которые в прошлом году мы пытались сократить, используя систему электронной очереди и перераспределяя штатную численность. Однако ключом к решению этих проблем могу называть применение электронного декларирования и, в частности, интернет-декларирования. Прием и оформление электронных деклараций через

Интернет мы впервые стали применять в 2010 году. Нам удалось преодолеть некоторое недоверие и консерватизм декларантов, и сегодня доля интернет-деклараций в общем количестве составляет, как и прогнозировали наши специалисты, более 83 %. Всего с помощью электронного декларирования оформлено 83 тыс. деклараций на товары. С применением данной технологии декларируют товары 3 325 участников, 70 % деклараций выпускаются в срок от одного до двух дней. Интерес к интернет-декларированию со стороны участников ВЭД вырос настолько, что существующие каналы связи уже с трудом справляются с потоком электронных деклараций.

**— Дальневосточные рыбопромышленники направили письмо главе Правительства РФ В. Путину с просьбой отменить таможенный досмотр с обязательной выгрузкой на берег рыбопродукции, идущей на экспорт. С какими затруднениями сталкивается таможня при таможенных процедурах, которые осуществляются в отношении доставляемых на территорию России морских биоресурсов?**

— Мы понимаем, что оформление такого специфического, скоропортящегося товара, как продукция морского промысла, — большая ответственность, поскольку промедление может обернуться для рыбопромышленника значительными убытками. Поэтому таможня не менее участников ВЭД заинтересована в быстрейшем оформлении судов с море-

продукцией. Это наша прямая задача, поскольку эффективная и оперативная работа таможни способствует стабильному росту объемов рыбопродукции, поступающей на внутренний и внешний рынки. Не все знают, что Владивостокская таможня занимает лидирующую позицию среди дальневосточных таможен: она обрабатывает не только 78 % морепродукции, идущей на экспорт, но и 80 % морских биоресурсов, ввозимых из исключительной экономической зоны Российской Федерации и континентального шельфа Российской Федерации. За 10 месяцев 2011 года Первомайским таможенным постом, традиционно принимающим на себя в таможне основную нагрузку по выполнению таможенных операций в отношении продукции морского промысла, оформлено на прибытие и убытие 977 рыбопромысловых судов, в том числе 81 — без участия наряда на борту судна. Это почти на 40 % больше, чем в аналогичном периоде прошлого года.

Как удается своевременно и без задержек обработать такие объемы рыбопродукции? Интенсивная работа таможенного поста, применение системы управления рисками для выборочного осуществления таможенного контроля и применение электронного декларирования, которое составляет уже 87 % от общего количества деклараций на товары, позволили оформлять прибывающие суда с морскими биоресурсами в кратчайшие сроки. Среди транспортных рефрижераторов и добывающих судов только два судна по объективным

причинам оформлены с превышением трехчасового регламента, установленного постановлением правительства, — средний рыболовный морозильный траулер «Ленск», где обнаружены наркосодержащие вещества, и траулер «Кооператор», на борту которого найдены незаявленные алкогольные напитки. Так что таможня солидарна с рыбопромышленниками в минимизации таможенных процедур, которые проходит идущая на экспорт морепродукция, и проводит таможенные досмотры только при срабатывании системы управления рисками.

Хочу только отметить, что участники ВЭД преимущественно ориентированы на вывоз необработанных морских биоресурсов, хотя принятые правительством решения были направлены на то, чтобы, насытив внутренний рынок рыбопродукцией, на внешний направлять уже обработанную морепродукцию. Пока этого не произошло.

**— В этом году Владивостокской таможне исполнилось 110 лет. Какие перспективы ждут одну из старейших таможен региона?**

— Сегодня в таможне, наверное, самый большой коллектив за всю ее историю: в ней насчитывается более 700 человек. Конечно, мы мечтаем о том, чтобы собрать все основные подразделения таможни в одном большом, красивом здании. И не только мечтаем — в ФТС рассматривается проект решения о передаче в распоряжение таможни одного из зданий ДВФУ, который после проведения саммита-2012 переедет на о. Русский.

Кроме того, наши ожидания связаны с развитием Владивостокского морского торгового порта, который планирует наращивать объемы товаропотока и, в частности, транзитных грузов. Так что в обозримом будущем нас ждет динамичное развитие морского и воздушного портов, а значит и таможни.

**— Виктор Михайлович, какими качествами, по Вашему мнению, нужно обладать таможеннику, чтобы сделать успешную карьеру? Что бы Вы посоветовали сегодняшним слушателям ВФ РТА?**

— Считаю, что таможеннику, как и представителю любой другой профессии, необходимо в первую очередь трудолюбие. Именно это качество позволяет добиться таких результатов в деятельности, которые принесут удовлетворение самому человеку и будут оценены окружающими. Будущим таможенникам хочу пожелать не бояться работы в отделах таможенного оформления и досмотра, где они смогут приобрести необходимую практику, пополнить знания, приобрести опыт руководителя, пусть даже это работа на отдаленных постах и в небольших таможнях. Желая также воспитывать в себе такое качество, как патриотизм, и стремиться на работу в таможню, чтобы честно служить государству, а не преследовать корыстные интересы.

*В. Шамаева,*  
главный государственный  
таможенный инспектор  
по связям с общественностью  
Владивостокской таможни

Н.И. ДУБИНИНА

### **О проектах социально-экономического развития советского Дальнего Востока в 1920–30-е годы**

В статье рассматривается государственная политика правительства СССР в 20-е годы XX в. в отношении Дальнего Востока России; показана борьба Дальревкома во главе с Я.Б. Гамарником за интенсивное развитие Дальневосточного края, обусловленное сложной политической обстановкой на восточной границе России.

*Ключевые слова:* Дальревком, Госплан, экономическое развитие, тихоокеанское побережье.

В 1925 г., на третий год установления советской власти, был сформулирован тезис: «ДВК — аванпост СССР на берегах Тихого океана», ставший концептуальным в разработке региональной властью проектов экономического развития Дальневосточного края (ДВК). Ныне он приобрел современную форму, углубленное содержание и стал выражением приоритетного значения Дальнего Востока в государственной политике новой России.

В 1925 г. дальневосточная власть (Дальревком), под руководством Я.Б. Гамарника, открыто выразила свое несогласие с Госпланом СССР по вопросу о перспективах развития советского Дальнего Востока. В связи с проходившим в стране районированием Госплан СССР подготовил секретный доклад, в котором предусматривались границы новых административно-территориальных структур и перспективы их экономического роста. На востоке РСФСР предлагалось образовать Ленско-Байкальский и Дальневосточный края. При этом отмечалось, что Дальний Восток является более тихоокеанской страной, чем органической частью территории СССР. Это положение стало той печкой,

от которой «танцевал» Госплан в своих рассуждениях о перспективах Дальнего Востока.

Что касалось общей характеристики состояния хозяйства края в этот период, то в целом была дана объективная картина, подчеркивающая сырьевой характер его экономики. Кроме того признавалось, что «борьба за упрочение наших хозяйственных позиций на Дальнем Востоке будет весьма трудна и процесс перехода от сырьевой промышленности к экспорту готовых изделий будет весьма сложен» [1]. Далее речь шла о необходимости вложения больших средств в развитие края, в том числе в реорганизацию рыбопромышленности, лесопромышленности и транспорта. Особое внимание в докладе было уделено проблеме более интенсивного хозяйственного и военно-стратегического освоения Камчатки в силу ее политического и военного значения на случай войны между Японией и Америкой.

Вывод, сделанный в докладе Госплана СССР относительно Дальневосточного края, сводился к следующему: «Дальний Восток самостоятельно не может служить опорной базой Союза в Восточной Азии» [1]. Намеченные меры по укреплению Дальнего Востока включали: создание нового флота, хозяйственной и стратегической базы в Петропавловске-на-Камчатке, создание мощного треста для эксплуатации Камчатки и проведение колонизации Дальнего Востока.

С большинством положений доклада Госплана СССР Дальревком категорически не согласился, о чем заявил в специально подготовленном докладе о районировании Дальневосточного края, адресованном ВЦИКу, Совнаркому РСФСР и Госплану РСФСР [1]. Коллектив экономистов Дальревкома под руководством Я.Б. Гамарника (М.И. Целищев, И.Т. Мамонова, Н.Ф. Старикова, и др.) разработали концепцию развития Дальневосточного края, которая резко контрастировала с предложениями Госплана СССР. Данная концепция в основном и была изложена в докладе Дальревкома.

Исходной точкой расхождения являлась западная граница Дальневосточного края. По мнению экономистов-дальневосточников, Забайкалье должно войти в состав Дальневосточного края, поскольку оно принадлежит к единой системе водных путей Амурского бассейна. Более того, Дальревком считал, что кольцевая сеть железных дорог (Китайско-Восточная, Уссурийская и Читинская), увязанная с речными и морскими сообщениями, должна входить в пределы ДВК для удобства регулирования транспортной и тарифной политики. Только при условии включения Забайкалья в состав края, развития комбинированных железнодорожно-водных и морских перевозок возможно развитие экспортного потенциала ДВК.

Известно, что еще в начале 80-х годов XIX в., когда в правительстве России обсуждался вопрос о создании Приамурского генерал-губернаторства, был решен и вопрос о включении Забайкальской губернии в новую административно-территориальную единицу. Основным доводом в пользу включения Забайкалья в состав Приамурского края тогда являлся военно-стратегический фактор. Из состава окрепшего Приамурского края Забайкалье было выведено

в 1906 г. Однако в годы Гражданской войны и интервенции вопрос о Забайкалье и дальневосточных проблемах вновь стал актуальным. Целесообразность включения Забайкальской губернии в состав Дальневосточного края на этот раз доказывалась географическими и экономическими факторами. Однако оценка Дальревкомом народно-хозяйственной сущности Дальнего Востока, его экономических перспектив разошлась с оценкой Госплана. «Общая пессимистическая оценка дальневосточных хозяйственных проблем основана на коренных недоразумениях и на недостаточном осознании той сложной хозяйственной и политической обстановки, которая создается на Дальнем Востоке» [1], — считал Дальревком.

В противоположность достаточно пассивной хозяйственной политике Госплана Дальревком выдвинул и обосновал следующее принципиальное положение: в Дальневосточном крае «должна проводиться интенсивная, энергичная, активная политика развертывания производительных сил края, сочетаемая с большим планом колонизации и планом капитального строительства. Только в этом залог нашего дальнейшего обладания Дальневосточным краем СССР». Активная дальневосточная политика должна учитывать весь комплекс международных проблем, особенно скрещивание в Маньчжурии интересов СССР, Японии и США. В докладе утверждалось, что «Маньчжурия может быть и вероятнее всего будет плацдармом громадных военных операций на пути разрешения тихоокеанской проблемы во всей ее полноте и сложности». Поэтому по линии хозяйственного, колонизационного и политического строительства, говорилось далее, главный фронт края Приморья и Приамурья будет вплотную соприкасаться, прежде всего, с Маньчжурией. При этом Камчатка и Сахалин будут иметь важное, но фланговое значение [1].

В план хозяйственного развития Дальневосточного края, в противовес Госплану, включалось несколько положений. Из них концептуальное значение имело следующее: «Дальневосточный край в составе территории, включающей Забайкалье, является аванпостом СССР на берегах Тихого океана» [1]. Учитывая, что Тихий океан приобретает все большее значение в мировом хозяйстве, задача СССР состоит в укреплении Дальневосточного края как мощного хозяйственного и политического аванпоста Союза. Главными задачами решения экономической проблемы Дальневосточного края были названы: преобладающее перспективное значение промышленности по сравнению с сельским хозяйством; тесное хозяйственное и политическое взаимодействие края с сопредельными Китаем (Маньчжурией), Монголией и Японией; осуществление общесоюзной политики, направленной на развитие внешней торговли на рынках Дальнего Востока. Подчеркивались экономическое тяготение Дальневосточного края к тихоокеанскому побережью, необходимость более действенного освоения и закрепления окраинных и малонаселенных пространств, использования «желтого труда», развития торговли с Китаем, противостояния контрабанде, а также увеличения взаимодействия в области транспортного хозяйства с КВЖД.



В докладе Дальревкома содержались основные показатели развития народного хозяйства ДВК, а именно: территория — 2 495,4 тыс. кв. верст, численность населения по переписи 1923 г. — 1 625,8 тыс. чел., в том числе сельское население — 1 194, 8 тыс., городское — 431,0 тыс. чел. По материалам всесоюзной переписи 1926 г. численность населения в крае составляла 1 818 тыс. чел., т. е. почти на 200 тыс. больше.

К числу потенциальных ресурсов были отнесены запасы древесины, ископаемых угля, нефти, железа, золота, серебра, свинцовых руд, а также запасы редких ископаемых — вольфрама, молибдена, висмута, радиоактивных руд и самоцветных камней, и т. д.

Вопреки пессимистической точке зрения Госплана о бесперспективности ДВК для СССР, по крайней мере, на ближайшие годы, Я.Б. Гамарник и его команда обосновали важное место советского Дальнего Востока в экономической, политической, внешнеполитической, военной, международной жизни Советского Союза. Они на десятилетия вперед наметили перспективы развития Дальневосточного края как аванпоста СССР на Тихом океане.

Профессионализм региональных руководителей и специалистов проявился и в том, что перспективы развития края разрабатывались в контексте развития сопредельных стран — Китая и Японии, их внешней политики и экономических планов.

Амбициозные планы экономического развития советского Дальнего Востока учитывали богатейшие запасы природных и минеральных ресурсов, транспортную инфраструктуру, опирались на накопленный научный потенциал, состоявший из сохранившихся в крае кадров ученых, а также на результаты дореволюционных исследований российского Дальнего Востока.

Интенсивные исследования Дальнего Востока начала XX в. во многом стали исходными для дальнейшей работы дальневосточных экономистов. Пожалуй, самые масштабные исследования Приамурского края были проведены Амурской экспедицией в 1910–1911 гг. [3]. В общем отчете экспедиции ее руководитель Н.Л. Гондатти отметил ряд существенных недостатков, присущих колониционной политике правительства, таких как ориентированность на военную защиту края и переселение исключительно крестьян-землепашцев; нерешенность таких вопросов, как перспективы развития Николаевска, Владивостока, и др.; неопределенность внешней политики правительства России в отношении восточных соседей — Японии и Китая.

Предложения, направленные на превращение дальневосточной окраины в развитый край, надежный оплот России на Тихоокеанском побережье, в основном сводились к следующим положениям:

- создать законодательное, организационное и финансовое обеспечение переселенческого дела, правильного использования земель края;
- наряду с переселением крестьянства организовать переселение в край рабочих для промышленного развития окраины;



- на основе материалов экспедиции разработать «колониционный план», который бы придавал освоению Дальневосточного края планомерный, устойчивый, комплексный характер, не зависящий от личного состава центральной и местной власти.

Есть полное основание считать, что Я.Б. Гамарник, М.И. Целищев и другие руководители были знакомы с материалами исследований Амурской экспедиции, о чем имеется в докладе прямая ссылка [1], т. е. идеи и предложения Амурской экспедиции через 15 лет оказались востребованными новой властью.

Таким образом, с 1925 г. Дальревком утверждает, что вопрос развития производительных сил края нельзя рассматривать отдельно от колониционной проблемы Дальнего Востока. Был разработан проект 10-летнего плана социально-экономического развития края (1925–1935 гг.), в который были включены вопросы колонизации и капитального строительства, а также предусматривались денежные вложения в развитие края в размере 256 млн р., из них 48,4 млн р. (около 20 %) — на работы по переоборудованию и развитию промышленности и 54,4 млн р. (свыше 21 %) — на мероприятия по сельскому хозяйству и колонизации, т. е. на промышленность и сельское хозяйство края приходилось около 40 % всех капиталовложений, а 60 % (164 млн р.) планировалось потратить на развитие транспортной инфраструктуры. Она включала достройку Амурской железной дороги (постройка вторых путей, новых веток, новых изысканий и пр.), прокладку грунтовых и шоссейных дорог, строительство портов — всего 132 млн р. [2]. Остальные средства предусматривалось израсходовать на подсобные сооружения железной дороги, на приобретение судов морского торгового флота, и др. Проект плана учитывал геополитическое положение края и его огромные потенциальные возможности. При этом интересы Дальневосточного края и СССР в целом сходились в том, что «Дальневосточный край является аванпостом СССР на берегах Тихого океана». По существу это была первая комплексная программа развития Дальневосточного региона — предтеча современных региональных программ.

Этот амбициозный план был встречен правительством России весьма скептически, поскольку на его реализацию требовались огромные капитальные вложения. Центр вполне устраивало положение ДВК как поставщика на экспорт леса, рыбы, пушнины и угля, приносивших казне немалые дивиденды. Директивы XV съезда ВКП(б) (1927 г.) о разработке первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР на 1929–1932 гг. сделали проект дальневосточного 10-летнего плана не актуальным. Вместе с тем благодаря ему в Госплане СССР и наркоматах впервые узнали о возможностях и претензиях дальневосточной окраины, а его наброски учитывались при разработке планов развития СССР, касавшихся ДВК. Хотя следует отметить, что в первом пятилетнем плане Дальний Восток был представлен более чем скромно.

По иронии судьбы Я.Б. Гамарник, критиковавший царское правительство и местную администрацию за одностороннюю военно-оборонительную направленность развития дальневосточной окраины, в 1930-е годы оказался

причастным к реализации государственной политики по созданию на Дальнем Востоке военно-промышленного потенциала. В связи с японской оккупацией Маньчжурии и возросшей угрозой государственной безопасности СССР на Дальнем Востоке сталинское партийно-политическое руководство в начале 1930-х годов кардинально изменило свое отношение к ДВК. Было решено укрепить протяженную сухопутную и морскую границу, сформировать боеспособную группировку войск, оснащенную современным оружием и техникой, создать в крае военно-промышленный потенциал. Так случилось, что Я.Б. Гамарник, заместитель наркома обороны Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА), председатель Дальневосточной комиссии ЦК партии и СНК, возглавил реализацию новой концепции развития ДВК. Он исполнял роль главного координатора промышленного и военного строительства, его предложения и просьбы часто оформлялись как решения Политбюро ЦК и СНК. Я.Б. Гамарник являлся одним из инициаторов строительства вдали от государственной границы военно-промышленного центра региона — города Комсомольска-на-Амуре, курировал реконструкцию Владивостокского порта, строительство цементного завода в Спасске, подготовил предложения по созданию Тихоокеанского флота, и т. д.

Отсутствие надлежащей инфраструктуры, острый дефицит рабочей силы, недостаток опытных партийно-политических и военных кадров — это те серьезные препятствия на пути достижения поставленных задач, которые приходилось решать руководству ДВК и Я.Б. Гамарнику. О масштабах задач говорит объем капитальных работ, выполненных в регионе во второй пятилетке (1933–1937 гг.). Он составил 8 млрд р. против чуть более 1 млрд р. в первой пятилетке, что привело к росту объема валовой продукции крупной промышленности ДВК более чем в 2 раза [4].

Созданный на Дальнем Востоке военно-промышленный потенциал, успешные действия Красной армии совместно с Народной армией Монголии по отражению японской агрессии на реке Халхин-Гол (1939 г.) заставили правительственные круги Японии отказаться от планов вступления в войну против СССР и захвата Приморья и Приамурья. Тем самым была предотвращена опасность для Советского Союза вести войну на два фронта: на Западе против немецко-фашистских захватчиков и на Востоке против японских милитаристов.

#### *Список литературы*

1. ВЦИКу, Совнаркому РСФСР и Госплану РСФСР: доклад о районировании Дальневосточного края. Хабаровск, 1925. С. 23.
2. Гамарник Я.Б. Советская колонизация ДВО // Экономическая жизнь Дальнего Востока. 1925. № 9. С. 7.
3. Дубинина Н.И. Приамурский генерал-губернатор Н.Л. Гондатти. Хабаровск, 1997. С. 38–48.
4. Песков В.Н. Военная политика СССР на Дальнем Востоке в 30-е годы XX века: автореферат дис. ... доктора истор. наук. Хабаровск, 2000. С. 53.

### **Восстановлена железнодорожная линия Хасан–Раджин**

Начальник Дальневосточного таможенного управления С.В. Пашко и и.о. начальника Хасанской таможни К.В. Герасимов приняли участие в торжественных мероприятиях, посвященных окончанию реконструкции железнодорожного участка пути Хасан (Россия)–Раджин (КНДР).

Проект Хасан–Раджин можно рассматривать как «пилотную» часть реконструкции всей Транскорейской магистрали, которая позволит в будущем создать самый протяженный международный транспортный коридор Восток–Запад. Он составит серьезную конкуренцию морскому пути, прежде всего, по срокам доставки грузов. На сухопутный маршрут может быть переключено до 100 тыс. контейнеров в год.

Реализация проекта позволит не только увеличить грузооборот между Россией и Северной Кореей, но и создать условия для расширения экономического сотрудничества в целом. Наличие современной транспортной инфраструктуры откроет дорогу для реализации других крупных проектов. Порт Раджин станет новым центром притяжения грузов в Азиатско-Тихоокеанском регионе, благодаря чему будет создан самый протяженный евроазиатский транспортный коридор — свыше 10 тыс. км. Его основное конкурентное преимущество — это надежность и скорость доставки грузов: в перспективе контейнеры будут доставляться получателям в Россию и Европу за две недели вместо 45 суток морского пути.

Реконструкция железнодорожного участка Хасан–Раджин началась три года назад после подписания соглашения между компанией ОАО «Российские железные дороги» и Министерством железных дорог КНДР о сотрудничестве. Российскими и корейскими специалистами на участке Раджин–Туманган уложена совмещенная колея протяженностью 54 км, оборудованы стрелочные переводы и дополнительные пути, реконструирован ряд станций и тоннелей, протянуты магистральные линии связи, восстановлены водоотводные сооружения.

На первом этапе через восстановленный участок из России в страны АТР пойдет экспортный уголь. Следующим шагом станет строительство в порту Раджин контейнерного терминала. Одновременно будет прорабатываться возможность использования созданной инфраструктуры для перевалки контейнерных грузов из Южной Кореи и других стран АТР с выходом на сеть российских железных дорог.

К середине 2012 г. планируется завершить весь комплекс работ по созданию нового транспортного коридора и начать коммерческую эксплуатацию этих объектов для организации транзитных перевозок через порт Раджин с выходом на Транссибирскую магистраль.

Торжественный митинг по случаю окончания реконструкции участка пути Хасан–Раджин, организованный ОАО «РЖД» совместно с Правительством и Министерством железных дорог КНДР, проходил на корейской стороне, на железнодорожной станции Туманган.

*Татьяна Пакулова,*  
специалист по связям  
с общественностью Хасанской таможни

## Рабочая встреча с участниками ВЭД в Нерюнгри

На Нерюнгринском таможенном посту Якутской таможни состоялась рабочая встреча с участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД) республики.

Во встрече приняли участие представители филиала таможенного перевозчика ОАО «Российские железные дороги» станции Беркакит, владельцы складов временного хранения, декларанты, таможенные представители и другие участники внешнеэкономической деятельности Якутии.

На данной встрече рассматривались проблемные вопросы, возникающие при проведении таможенного контроля, порядок помещения и хранения товара, взаимодействие владельцев зон таможенного контроля с таможенным перевозчиком, планируемые объемы экспорта и импорта товара в 2012 г. и сумм таможенных платежей, подлежащих к уплате.

В августе 2011 г. на Эльгинском месторождении была добыта первая тонна энергетического угля. В 2012–2013 гг. на Эльгинском угольном комплексе планируется строительство трех обогатительных фабрик, в связи с чем планируется ввоз дорогостоящего импортного оборудования.

ОАО Холдинговая компания «Якут-уголь» на рабочей встрече обратилось с просьбой рассмотрения вопроса открытия на Эльгинском угольном комплексе склада временного хранения и таможенного склада, размещения и нахождения на территории комплекса сотрудника таможни с целью осуществления таможенного контроля поступления и хранения импортных грузов и дальнейшего декларирования.

Также на совещании с докладом о необходимости соблюдения антикоррупционного законодательства выступил Нерюнгринский транспортный прокурор.

Проведение подобных рабочих встреч способствует своевременному урегулированию проблемных вопросов, соблюдению требований таможенного законодательства и ускорению проведения качественного таможенного оформления и таможенного контроля.

*Сергей Микушин,*  
внештатный специалист по связям с общественностью Якутской таможни

## Уголовное дело за контрабанду леса

Уссурийскими таможенниками возбуждено уголовное дело по факту перемещения в крупном размере через таможенную границу Российской Федерации лесоматериалов хвойных пород, совершенного с обманным использованием документов.

На Лесозаводский таможенный пост Уссурийской таможни были поданы декларации на товары, согласно которым из России в КНР были вывезены лесоматериалы хвойных пород объемом более 1 680 куб. метров. При этом представитель российского общества с ограниченной ответственностью предоставил в таможенные органы внешнеторговый контракт на осуществление экспортных поставок лесоматериалов различных пород из Российской Федерации в КНР, который не имел отношения к экспортируемым партиям товаров.

По заключению эксперта общая рыночная стоимость незаконно вывезенных лесоматериалов составляет более 4 млн 700 тыс. р.

В настоящее время по данному уголовному делу проводятся следственные действия.

*Справка: часть 1 ст. 188 УК РФ — Контрабанда, то есть перемещение в крупном размере через таможенную границу Российской Федерации товаров или иных предметов, за исключением указанных в части второй настоящей статьи, совершенное*

*помимо или с сокрытием от таможенного контроля либо с обманным использованием документов или средств таможенной идентификации либо сопряженное с недекларированием или недостоверным декларированием, — наказывается штрафом в размере от ста тыс. до трехсот тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет либо лишением свободы на срок до пяти лет.*

*Наталья Курдюкова,  
специалист по связям  
с общественностью Уссурийской таможни*

## **Предпринимательство по ложному контракту**

Камчатской таможней заведено семь уголовных дел в отношении индивидуального предпринимателя, ответственность за

которые предусмотрена ч. 1 ст. 188 УК Российской Федерации (Контрабанда) на сумму более 13 млн р.

Индивидуальный предприниматель по подложному контракту, заключенному с японской фирмой, ввозил на таможенную территорию в период с 2008 по 2011 г. из Японии и США товары народного потребления (кузова для легковых автомобилей, шины, двигатели для моторных лодок, снегоходы, квадрациклы, и др.).

В результате полученной оперативной информации Камчатской таможней были проведены проверочные мероприятия в отношении индивидуального предпринимателя, в результате которых установлено, что фирма-контрагент никаких контрактов с предпринимателем не заключала и, соответственно, поставок не осуществляла.

Сотрудниками Камчатской таможни был проведен обыск в помещении офиса, арендованном ранее предпринимателем. Изъяты рабочая документация о коммерческой деятельности и оргтехника. Ведется расследование.

*Ольга Гнедая,  
старший государственный таможенный  
инспектор Камчатской таможни*

## Указатель статей, опубликованных в 2011 году

- Алексеева Н.Н., Еланская Л.О. Применение заключений экспертов в качестве доказательств законности решений таможенных органов. № 4, с. 51.
- Андрейчук Е.А. Некоторые вопросы теории экономики таможенного дела в контексте совершенствования бюджетного процесса. № 4, с. 82.
- Ануфриев О.Б., Ковылин А.А., Колбешин В.А., Малышенко Ю.В., Полошевец А.А. Экспериментальная система предварительного информирования при перевозках морским транспортом. № 4, с. 98.
- Арест судна при административном правонарушении. Е.В. Золотухина, В.Ю. Береговский. № 1, с. 96.
- Афонин Б.М. Россия–Япония: дискуссия по территориальному вопросу продолжается. № 1, с. 101.
- Бакланов П.Я. Романов М.Т. Факторы и приоритеты долгосрочного развития территориальных структур хозяйства Тихоокеанской России. № 4, с. 27.
- Балалаев А.С. Преимущества комплексного подхода в сфере контейнерных перевозок (на примере Транссибирской магистрали). № 1, с. 47.
- Бан Бён Юль. Национально-освободительное движение Кореи и российский Дальний Восток (1905–1910 гг.). № 2, с. 110.
- Баранник И.Н. Состояние и эффективность борьбы с коррупцией в таможенных органах. № 2, с. 64.
- Беляева Н.А. Владивостокская таможня в начале XX века: грани повседневности. № 1, с. 111.
- Бизнес и власть решают общие задачи. № 2, с. 96.
- Биробиджанская таможня — 20 лет на страже экономической безопасности. Е. Вербицкая. № 3, с. 10.
- Борисенко А.В. Радиационный контроль на границе: спустя год после саммита по ядерной безопасности. № 3, с. 83.
- Бригаду «черных» лесорубов задержали в Хабаровском крае. И. Щеголева. № 1, с. 127.
- Вахненко Р.В. Особенности развития международных пассажирских связей на Дальнем Востоке России. № 1, с. 56.
- Ведерников Ю.В. Современная социально-экономическая и миграционная ситуация в Приморском крае как аспект национальной безопасности. № 2, с. 55.
- Владивостокской таможне — 110 лет. В. Шамаева. № 2, с. 14.
- Восстановлена железнодорожная линия Хасан–Раджин. Т. Пакулова. № 4, с. 119.
- Врадий С.Ю. Об истоках формирования образа России в Северо-Восточной Азии. № 2, с. 101.
- Вся жизнь — служение Отечеству. Е. Курочкин. № 2, с. 119.
- Выявлена преступная схема перевода денег за границу. Ю. Тисленко. № 3, с. 125.
- Задержано судно — нарушитель таможенного законодательства. С. Рева. № 3, с. 125.
- Заостровских Е.А. Ключевые проблемы развития инфраструктуры морских портов Дальневосточного региона. № 3, с. 26.
- «Золотой фонд» таможенных органов. № 2, с. 118.
- Зыков А.А. Приграничное сотрудничество в системе национальной безопасности: Дальний Восток России в Северной Пацифике. № 1, с. 27.
- Главная задача таможенника — честно служить государству. В. Шамаева. № 4, с. 102.
- Гупанова Ю.Е. Проблемные аспекты повышения качества таможенных услуг в условиях неопределенности и риска. № 1, с. 83.



Для развития таможенной службы нужен научный подход... Л. Стрикаускас, П. Стецуренко. № 3, с. 106.

Дубинина Н.И. О проектах социально-экономического развития советского Дальнего Востока в 1920–30-е годы. № 4, с. 113.

Дьяков В.И., Ерошенко С.С. Международное таможенное сотрудничество в Северо-Восточной Азии. № 2, с. 28.

Дьяков В.И., Останин В.А. Особенности таможенного риск-менеджмента в условиях глобализации. № 4, с. 47.

И снова контрабанда трепанга. С. Щедрин. № 2, с. 124.

Изменился порядок ввоза товаров для личного пользования. С. Микушин. № 2, с. 10.

Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальневосточного региона за 1 квартал 2011 года. С. Щедрин. № 2, с. 6.

Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальневосточного региона за 1-е полугодие 2011 года. С. Щедрин. № 3, с. 3.

Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальневосточного региона за 2010 год. С. Щедрин. № 1, с. 9.

Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальневосточного региона за 9 месяцев 2011 года. С. Щедрин. № 4, с. 9.

Итоги работы Дальневосточного таможенного управления за 2010 год (по материалам заседания коллегии ДВТУ). № 1, с. 3.

Итоги работы Дальневосточного таможенного управления за 9 месяцев 2011 года. № 4, с. 3.

Каракин В.П. Экономические интересы в отношениях между Россией и КНДР. № 3, с. 30.

Кобылянская О.В. Анализ применения СУР в таможнях Дальневосточного региона. № 2, с. 90.

Колпаков А.Ф. Понятие «транспортное средство» в таможенном деле. № 4, с. 90.

Конфисковано два морских судна-нарушителя таможенного законодательства. С. Сысой. № 1, с. 26.

Курмазов А.А., Цыгир В.В. Усиление влияния Китая на морскую деятельность Северной Кореи в Японском море. № 3, с. 40.

Лысак Е.Д. К вопросу о таможенном оформлении судовых припасов. № 1, с. 91.

Ляпустин С.Н. Роль Сибирской военной флотилии в борьбе с контрабандой отечественных биоресурсов (1921–1922 гг.). № 1, с. 121.

На заседании коллегии ДВТУ. П. Стецуренко. № 2, с. 3.

Научные работы студентов — в практику (обзор за 2010–2011 учебный год). № 4, с. 69.

Новые технологии шагнули от Владивостока до Калининграда. № 3, с. 102.

Новые формы деклараций. № 1, с. 12.

О декларировании отдельных компонентов товара. № 3, с. 8.

О присвоении С.В. Пашко специального звания генерал-лейтенанта таможенной службы. № 2, с. 3.

О реквизитах перечисления таможенных платежей. В. Шамаева. № 4, с. 15.

О статистике взаимной торговли России с государствами — членами Таможенного союза. № 2, с. 12.

Об уплате ввозной таможенной пошлины. Ю. Тисленко. № 1, с. 16.

Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств. Ю. Тисленко. № 1, с. 17.

Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 1 квартал 2011 года. № 2, с. 18.



- Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 1 полугодие 2011 года. № 3, с. 15.
- Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 2010 год. № 1, с. 19.
- Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 9 месяцев 2011 года. № 4, с. 18.
- Перемещение культурных ценностей. № 3, с. 7.
- Полномочия ДВТУ по принятию предварительных решений по классификации товаров по ТН ВЭД ТС. № 2, с. 8.
- Потанин М.М. Инструменты государственного стимулирования экономического развития Дальнего Востока. № 2, с. 37.
- Предпринимательство по ложному контракту. О. Гнедая. № 4, с. 121.
- Приморский край и Суйфэньхэ расширяют сотрудничество. № 2, с. 123.
- Прогноз уловов 2011 года от ТИПРО-Центра. А. Байталюк. № 2, с. 122.
- Пункт пропуска «Пашково» — граница в частных руках? Е. Вербицкая. № 3, с. 126.
- Рабочая встреча с участниками ВЭД в Нерюнгри. С. Микушин. № 4, с. 120.
- Развитие информационных таможенных технологий в Камчатской таможне. А. Гуреева. № 1, с. 126.
- Романова Г.Н. Формирование внешнеэкономических связей Китая в 80-е годы XX века. № 3, с. 113.
- Российско-китайский семинар таможенников в Харбине. № 2, с. 120.
- Салтыков М.А. Стратегия кластерного развития морского транспортно-логистического комплекса. № 1, с. 38.
- Сафронов А.В. О проблемах реализации системы управления рисками в ДВТУ. № 2, с. 79.
- Создана Федеральная служба по аккредитации. № 4, с. 14.
- Скаун А.Л. О превышении должностных полномочий в сфере таможенного дела. № 3, с. 46.
- Таможенная служба России — надежная защита от радиационной опасности. № 2, с. 97.
- Таможенным органам передаются дополнительные полномочия. № 3, с. 6.
- Таскаев В.И. Листовое стекло как объект таможенного контроля. № 3, с. 74.
- Таскаев В.И. Границы компетенции таможенного эксперта. № 2, с. 71.
- Товары, подлежащие обязательному подтверждению соответствия. № 2, с. 9.
- Уголовное дело за контрабанду леса. Н. Курдюкова. № 4, с. 120.
- Усов О.В. Анализ практики применения мобильных инспекционно-досмотровых комплексов в регионе деятельности ДВТУ. № 1, с. 68.
- Шевкунова В.П. Особенности организации учебного процесса в условиях реализации компетентностно-ориентированных образовательных программ. № 4, с. 60.
- Эксперимент по «бесконтактному» оформлению транспортных средств. Ю. Тисленко. № 3, с. 103.
- Экспорт металлоизделий — на особом контроле. № 3, с. 105.
- Юбилей Магаданской таможни. Е. Хотова. № 3, с. 13.
- Ю.В. Ремез — начальник Биробиджанской таможни. № 4, с. 17.