

ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

2 (59)

2012

Ежеквартальный научно-практический журнал

Издается с октября 1997 г.

Учредитель: Владивостокский филиал Российской таможенной академии

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

О подготовке к саммиту АТЭС-2012
(по материалам Консультативного совета ДВТУ) 3

О конференции таможенных служб стран-участниц АТЭС.
П. Стецуренко 14

В ПОМОЩЬ УЧАСТНИКУ ВЭД

Об уполномоченном экономическом операторе 19

Минздравсоцразвития России о специально
оборудованных пунктах пропуска 21

Новый порядок регистрации деклараций о соответствии 22

Полномочия по принятию предварительных решений 23

Введено ограничение на ввоз озоноразрушающих
веществ 24

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Обзор внешнеэкономической деятельности
Дальневосточного региона за I квартал 2012 года 25

НАВСТРЕЧУ ФОРУМУ АТЭС

Ю.В. Рожков, И.П. Чёрная. Геофинансовые проблемы
развития интеграционных процессов в условиях
постглобализма 34

А.А. Курмазов. Условия интеграции России и стран АТР
в области использования водных биоресурсов 43

ЭКОНОМИКА

И.В. Шароценко, М.А. Аршинов. Анализ основных
показателей обеспечения экономической
безопасности России 50

В.А. Останин. Совершенствование таможенной политики
как условие эффективного экономического равновесия 57

ISSN 1815-0683

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

Подписано в печать
27.06.2012 г.
Формат 70×100/16
Усл. печ. л. 10,08.
Уч.-изд. л. 10,12.
Изд. № 687. Тираж 200.
Заказ № 117.

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

Дата выхода в свет
29.06.2012 г.

Цена свободная.

© Владивостокский филиал
Российской таможенной
академии, 2012

ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

- Е.А. Заостровских.* Перевозки внешнеторговых грузов морским торговым флотом 66
- А.Г. Коржубаев, Д.А. Ламерт, И.В. Филимонова.* Перспективы экспорта энергоносителей в Республику Корея 75

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

- В.И. Таскаев, Д.А. Кириенко.* Изделия из природного камня как объект таможенного контроля 85
- Предварительное информирование на автомобильном транспорте стало обязательным. *Т. Пакулова* 97
- Продукты на Сахалин — только морем. *Ю. Ждахина* 98
- Технический регламент Таможенного союза «О безопасности средств индивидуальной защиты» 99

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- Г.Н. Романова.* Расширение научно-технических связей Северо-Восточного Китая в первой половине 1980-х годов 101

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

- Н.А. Беляева.* Таможенная служба на Амуре в начале XX века: первые шаги таможенного надзора 109

ХРОНИКА СОБЫТИЙ

- Юбилей Хасанской таможни. *Т. Пакулова* 119
- Криминальный ремонт. *Ю. Ждахина* 120
- Уссурийская таможня отметила двадцатилетие. *Н. Курдюкова* 121
- Уссурийские таможенники обсудили вопросы сотрудничества с коллегами из КНР. *Н. Курдюкова* 122
- Нарушения валютного законодательства. *Н. Сабадаш* 123

О подготовке к саммиту АТЭС-2012 (по материалам Консультативного совета ДВТУ)

Пятнадцатого марта 2012 г. состоялось заседание Консультативного совета по работе с участниками внешнеэкономической деятельности при Дальневосточном таможенном управлении (ДВТУ), посвященное актуальным для бизнес-сообществ проблемным вопросам. На заседании присутствовали члены Консультативного совета, руководители структурных подразделений аппарата ДВТУ, представители администрации Приморского края, представители деловых кругов.

О приоритетных направлениях взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД были представлены доклады на следующие темы¹: о подготовке к саммиту АТЭС; организация и совершение таможенных операций в отношении транспортных средств международной перевозки (морских судов) и перемещаемых ими товаров; перспективы развития таможенной инфраструктуры; вопросы реализации Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ в ДФО; развитие и перспективы института уполномоченных экономических операторов; об изменениях в законодательстве в области обязательного подтверждения соответствия товаров, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза; и др.

Первый заместитель начальника таможни по таможенному контролю Владивостокской таможни *Н.В. Лощинин* в докладе «О подготовке к саммиту АТЭС» рассказал следующее:

— В разрезе подготовки к мероприятиям саммита АТЭС-2012 работа Владивостокской таможни сосредоточена на двух ключевых направлениях. Во-первых, это обеспечение проведения таможенных операций в отношении товаров, ввозимых для целей строительства и обустройства объектов саммита, во-вторых, это мероприятия, направленные на подготовку пунктов пропуска, расположенных в регионе деятельности Владивостокской таможни, к встрече участников саммита.

¹ В настоящем номере журнала публикуются основные тезисы некоторых докладов.

Одной из важных задач, стоящих перед Владивостокской таможней в 2010–2012 гг., является оптимизация таможенных операций в отношении грузов, ввозимых в Россию для строительства объектов саммита АТЭС.

В соответствии с Классификатором особенностей перемещения товаров, утвержденным Решением Комиссии Таможенного союза от 20.09.2012 № 378, товарам, перемещаемым для подготовки и проведения саммита АТЭС, присваивается код 098, что позволяет организовать достаточно эффективный контроль деклараций на товары и анализировать различные параметры таких товаров.

В целях обеспечения строительства объектов, задействованных в проведении мероприятий саммита АТЭС в г. Владивостоке, за период с 2010 по март 2012 г. Владивостокской таможней выпущено 826 деклараций, по которым под таможенные процедуры помещены товары общим весом более 640 тыс. тонн, стоимостью почти 212 млн долл. США. В виде таможенных пошлин и налогов в бюджет уплачено более 2 млрд р.

Несмотря на то, что доля деклараций на такие товары от общего количества деклараций, выпущенных таможней, не достигает и половины процента, этим декларациям, учитывая масштаб мероприятия, руководителями структурных подразделений таможни всех уровней уделяется особое внимание.

Анализ структуры товаров, ввозимых для целей строительства объектов саммита АТЭС, показывает, что по весовому показателю более 85% ввезенных товаров — штукатурные материалы, известь и цемент, относящиеся к 25 группе ТН ВЭД Таможенного союза; около 10% — изделия из камня, гипса, цемента; доля оборудования изделий из черных металлов составляет порядка 3,5%. Оставшиеся 1,5% приходятся на прочие товары.

В качестве декларантов товаров, ввозимых для целей строительства объектов саммита АТЭС, с 2010 г. по сегодняшний день выступили 25 организаций. Крупнейшими субъектами внешнеэкономической деятельности являются ЗАО «КРОКУС интернэшнл», подавший 402 декларации на товары, ООО «ДВ-инвест» — 91, ООО «НПО «Мостовик»» — 77 деклараций, а также ОАО «УСК Мост» и МУПВ «Дороги Владивостока» — по 40 деклараций. Остальные декларации распределены между двадцатью организациями.

Статистика сроков таможенных операций в отношении рассматриваемых товаров показывает, что количество деклараций, выпущенных в течение дня, в который они поданы, составляет около 30%. В течение следующего дня завершается оформление еще 44% деклараций на товары. Фактов необоснованного превышения установленных сроков выпуска товаров, связанного с бездействием таможенного органа, по рассматриваемым товарам не установлено.

В отношении перемещения товаров, необходимых для саммита АТЭС, не выявлено ни одного нарушения, которое могло бы послужить возбуждению дела об административном производстве или уголовного дела. В ходе совместных совещаний на уровне руководства таможни и организаций-импортеров,

рассматривались конкретные ситуации, влияющие на своевременность завершения таможенных операций, вырабатывались направления, позволяющие обеспечить максимальную скорость пропуска через таможенную границу Таможенного союза товаров саммита. В рабочем порядке налажено взаимодействие между таможенными постами и импортерами товаров для нужд саммита АТЭС.

В оставшееся до форума время таможене также предстоит обработать значительный объем товаров в кратчайшие сроки. Параллельно работе по таможенным операциям в отношении товаров саммита таможенной реализуется комплекс подготовительных мероприятий, направленных на обеспечение цивилизованного таможенного контроля в условиях резкого увеличения пассажиропотока.

В регионе деятельности Владивостокской таможни функционируют три пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации, из которых в полной мере будет задействован только воздушный пункт пропуска «Аэропорт Владивосток» (Кневичи). В целях подготовки системы пропуска лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных к мероприятиям саммита АТЭС-2012 таможней реализуются следующие мероприятия:

1. Подготовлены и направлены предложения о целесообразности включения воздушного пункта пропуска «Аэропорт Владивосток» (Кневичи) в перечень мест прибытия на таможенную территорию Таможенного союза или убытия с этой территории, в которых применяется система «двойного коридора» в соответствии с положениями приказа ФТС России от 09.08.2010 № 1471. Развертывание системы «двойного коридора» заложено в проектные решения аэровокзального комплекса, что, по нашему мнению, позволит реализовать такую систему практически с самого начала приема аэровокзалом международных авиалиний.

2. В целях штатного насыщения пункта пропуска «Аэропорт Владивосток» (Кневичи) и в рамках перераспределения штатной численности таможенных органов Дальневосточного региона проводятся поэтапные организационно-штатные мероприятия таможенного поста «Аэропорт Владивосток». Штатная численность его увеличена с 49 до 71 штатной единицы. Проведение организационно-штатных мероприятий позволит обеспечить круглосуточный распорядок работы пункта пропуска.

3. В целях рассмотрения возможности прикомандирования на период август–сентябрь 2012 г. на таможенный пост «Аэропорт Владивосток» должностных лиц иных структурных подразделений Владивостокской таможни проводится работа по подбору кандидатов со знанием иностранных языков.

4. Владивостокской таможней проводится работа по определению целесообразности прикомандирования на период с 15 августа по 15 сентября 2012 г. 10–20 должностных лиц иных таможенных органов Дальневосточного региона, имеющих опыт работы в воздушных пунктах пропуска.

5. Для организации с 01 апреля 2012 г. круглосуточного режима работы подразделений таможенного досмотра и специальных таможенных процедур таможенного поста «Аэропорт Владивосток» издан приказ Владивостокской таможни от 01.02.2012 № 81 «Об установлении режима служебного времени должностным лицам отдела специальных таможенных процедур и отдела таможенного досмотра таможенного поста «Аэропорт Владивосток».

6. Проведен ряд учебно-методических семинаров руководителей структурных подразделений таможни. На рабочих местах организованы учебные занятия по дополнительному изучению особенностей отдельных операций относительно различных категорий товаров. В ходе учебных занятий анализируются поступающие документы, порядок декларирования таких товаров. На базе Владивостокского филиала РТА запланировано обучение 24 должностных лиц таможни на кратковременных курсах английского языка.

7. В целях выработки схемы совершения таможенных операций и таможенного контроля в отношении товаров, ввозимых для саммита АТЭС, в ноябре 2011 г. должностные лица ДВТУ и Владивостокской таможни посетили Таможенно-пограничную службу США, где изучили опыт американских коллег по проведению международных мероприятий такого масштаба. В связи с необходимостью ввоза значительного количества специализированного оборудования и техники в целях проведения выставочных мероприятий, конференций, освещения происходящих событий прессой таможней подготовлен к применению алгоритм таможенных операций при временном ввозе таких товаров, в том числе с применением комплекса программных средств (КПС) «Карнет АТА». Должностные лица отдела специальных таможенных процедур (ОСП) таможенного поста «Аэропорт Владивосток» прошли подготовку по оформлению товаров с применением Карнет АТА и работе с ним.

8. Несмотря на то, что морской пункт пропуска «Владивосток» не задействован в пропуске гостей саммита, таможней проработан вопрос таможенного контроля товаров, прибывающих и убывающих на судах торгового флота в сентябре 2012 г. По информации администрации морского порта Владивосток, движение в акватории порта будет ограничено в течение трех дней. В остальное время морские суда будут прибывать в порт и убывать из него. В связи с постановкой на 1-й и 2-й причалы морского порта Владивосток круизного лайнера, который будет использоваться в качестве гостиницы, пассажирский терминал Морского вокзала г. Владивостока будет временно закрыт, в связи с чем принято решение об оформлении багажа прибывающих на таких судах пассажиров непосредственно на борту судов.

Проводимые мероприятия по подготовке к саммиту АТЭС-2012 позволят Владивостокской таможне обеспечить комфортные условия при проведении таможенного контроля как для участников встречи, так и для членов экипажей и пассажиров прибывающих в порт Владивостока морских судов.

Начальник отдела приграничного сотрудничества департамента международного сотрудничества и туризма Приморского края *А.Н. Малик* в дополнение к докладу «О подготовке к саммиту АТЭС-2012» отметил:

— Централизованное управление мероприятиями саммита: встречи глав государств и правительств стран АТЭС, совещания министров иностранных дел и министров финансов, — осуществляется оргкомитетом, организованным на центральном уровне. Основная обязанность субъекта — подготовка инфраструктуры города к саммиту.

Главным объектом внимания ДВТУ являются пункты пропуска.

В соответствии с Протоколом Государственной пограничной комиссии от 09.07.2009 № 1 в качестве пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, задействованных в подготовке и проведении саммита АТЭС-2012, определены: 1) морские пункты пропуска в морских портах — Владивосток, Восточный, Находка; 2) многосторонние автомобильные пункты пропуска — Пограничный, Краскино; 3) воздушный пункт пропуска — аэропорт Владивосток (Кневичи).

Строительство вышеуказанных пунктов пропуска включено в Федеральную целевую программу (ФЦП) «Государственная граница Российской Федерации (2003–2011)» распоряжением правительства РФ от 17.12.2010 № 1051-30 и профинансировано из федерального бюджета.

Вопросы, связанные с обустройством пунктов пропуска через государственную границу, относятся к компетенции государственной границы Российской Федерации (Росграницы). У администрации Приморского края нет соответствующих полномочий.

Вместе с тем обстановка в ходе проектирования и строительства складывалась так, что только за 2010 и 2011 годы по инициативе и с участием органов исполнительной власти края проведено более двух десятков мероприятий по различным направлениям, касающимся реконструкции пунктов пропуска, задействованных в подготовке и проведении саммита.

На последнем совещании губернатора края и руководителя Росграницы Д.А. Безделова были определены сроки введения в эксплуатацию вышеперечисленных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, реконструируемых к саммиту АТЭС-2012.

Второй важный вопрос, обсуждавшийся на совещании, — реконструкция железнодорожного перехода «Махалино–Хуньчунь» как стратегически важного направления приграничного сотрудничества с Китаем. Соответствующие предложения неоднократно подавались в Росграницу, но получали ответ, что в настоящий момент у них нет возможности включить реконструкцию перехода в ФЦП «Государственная граница Российской Федерации на 2012–2020 годы». ОАО «РЖД» предложили альтернативный вариант — ремонт и ввод в эксплуатацию данного пункта пропуска без реконструкции.

Третья проблема — вероятность закрытия ряда пунктов пропуска. Руководство Федерального агентства по обустройству Росграницы в 2010–2011 гг.

неоднократно обращалось в Государственную пограничную комиссию с вопросом закрытия автомобильных пунктов пропуска «Полтавка», «Турий Рог», «Марково».

Администрация Приморского края заинтересована в сохранении всех семнадцати пунктов пропуска на территории края и рассматривает их как точки роста благосостояния жителей. В настоящее время закрытие пунктов пропуска значительно осложнит социально-экономическую обстановку в приграничье.

Выделение государством денежных средств на ввод в эксплуатацию шести расположенных на территории Приморского края пунктов пропуска, в которых оформляется более 90% следующих через государственную границу лиц и грузов, окажет значительное положительное воздействие на внешнеэкономическую и туристическую деятельность в крае. Оно будет способствовать увеличению внешнеторгового оборота со странами АТР, росту туристских потоков, росту научно-технических, культурных и иных связей, благоприятно скажется на имидже Приморского края.

Первый заместитель начальника управления по таможенному контролю ДВТУ Ю.И. Берштейн в докладе «Организация и совершение таможенных операций в отношении транспортных средств международной перевозки (морских судов) и перемещаемых ими товаров» сказал:

— Город Санкт-Петербург принято считать «окном» в Европу, в этом случае российский Дальний Восток без преувеличения можно назвать морскими воротами в страны АТР. Здесь начинается евроазиатский транспортный маршрут, основу которого составляет Транссиб и автомагистраль Владивосток–Москва.

От уровня конкурентоспособности морского транспорта и развития морских портов зависит эффективность интеграции России в мировую транспортную систему и состояние многих смежных отраслей экономики.

Анализ работы транспортной системы на Дальнем Востоке в последние годы свидетельствует о недостатке эффективных мощностей морских портов. Угольные и лесные терминалы, а также мощности по отгрузке нефтепродуктов практически заполнены. Кроме того, интеграция в международную транспортную систему сдерживается не только количественными, но и организационными мероприятиями в работе транспорта.

В соответствии с положениями Таможенного кодекса Таможенного союза прибытие/убытие товаров на (с) таможенную(ой) территорию(ии) Таможенного союза осуществляется в местах перемещения товаров через таможенную границу (далее — места прибытия) и во время работы таможенных органов в этих местах. Отдельные категории товаров могут прибывать (убывать) на таможенную территорию Таможенного союза только в местах прибытия, определенных законодательством государств-членов Таможенного союза.

Местами перемещения товаров через таможенную границу являются пункты пропуска через государственные (таможенные) границы государств-

членов Таможенного союза либо иные места, определенные законодательством государств-членов Таможенного союза (ст. 151 ТК ТС).

На сегодняшний день в регионе деятельности таможенных органов, подчиненных ДВТУ, расположено 65 пунктов пропуска (ПП) через внешнюю границу Таможенного союза, в том числе 35 морских, из которых шесть ПП не функционируют. Основной объем товаров (порядка 90%), перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза в ДФО, приходится на морские ПП.

Повышение привлекательности российских портов находится в прямой зависимости от организации проведения таможенных операций в порту, которая в свою очередь обеспечивается как таможенными органами, так и иными заинтересованными лицами (перевозчиками), администрацией порта, операторами морских терминалов, экспедиторами.

Поскольку основную часть товарооборота морских портов составляют таможенные грузы, таможенные органы напрямую интегрированы в транспортную инфраструктуру, а от оптимизации таможенных операций зависит создание высококонкурентных портовых мощностей.

В 2011 г. кардинально обновлена нормативно-правовая база, регламентирующая порядок совершения таможенных операций в отношении морских судов, в которой предусмотрены инновационные подходы в части оптимизации совершения таможенных операций. В основу этого положены Таможенный кодекс ТС, федеральный закон от 27.11.5011 № 311-ФЗ и приказы ФТС России.

Основной объем совершения таможенных операций в отношении судов и перемещаемых ими товаров приходится на морские порты Восточный, Владивосток, Находка, что дополнительно демонстрирует значимость указанных портов для экономики Дальневосточного региона.

Создание Таможенного союза, присоединение Российской Федерации к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, действующей с 1974 г., потребовало изменения подходов к порядку осуществления таможенных операций в отношении морских судов и перемещаемых ими грузов, обеспечении прозрачности и стабильности таможенных формальностей во всех аспектах ВЭД.

Первым заместителем председателя правительства РФ в феврале 2012 г. поручено ФТС России рассмотреть предложения ОАО «Владивостокский морской торговый порт» об оптимизации таможенных операций, совершаемых в морских пунктах пропуска.

Первым серьёзным шагом в указанной работе было издание Минтрансом приказа от 22.12.2009 № 247 «Об утверждении типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» (в редакции приказа № 239).

Указанным документом заложен базис для совершения таможенных операций в отношении судов без участия должностных лиц таможенных органов

в работе комиссии на борту судна и закреплена возможность принятия решения о совмещении грузовых операций и контролирующих действий таможенного органа.

Рассматривая вопрос совершения таможенных операций в отношении морских судов, следует сказать о предварительном информировании.

В 2011 г. основная часть таможенных органов ДВТУ оснащена комплексом программных средств «Морской пункт пропуска» (КПС МПП), позволяющим работать с информацией, представляемой в электронном виде. Также участникам перевозочного процесса предоставлена возможность представлять предварительную информацию через портал ФТС России (Web-портал «Электронное представление сведений»). В этом случае не требуется подключение систем участников ВЭД к системе таможенных органов. Предварительная информация подается через Интернет.

В случае предоставления информации через портал ФТС России перевозчик или иное заинтересованное лицо регистрируется на портале и направляет на портал документы в электронном виде, соответствующие структуре и формату, предусмотренным Альбомом форматов.

При отсутствии ошибок в пакете представленных перевозчиком электронных документов на судно, данные документы регистрируются в центральной базе данных (ЦБД ЕАИС таможенных органов), перевозчику направляется соответствующее электронное сообщение, содержащее уникальный идентификационный номер зарегистрированных предварительных сведений.

Технологические возможности КПС МПП позволяют в настоящее время по указанному номеру запрашивать предоставленную информацию.

После получения информации уполномоченное должностное лицо, к должностным обязанностям которого относится функция по регистрации уведомлений о прибытии судов, до прибытия судна в порт формирует журналы уведомлений о прибытии судов и учета прибытия судов заграничания и анализирует предоставленную информацию.

Это позволит заранее определить объекты, подлежащие контролю, выявить возможные «риски», за счет чего сконцентрировать усилия таможенных органов на таможенном контроле товаров, исключая временные задержки судов.

Представление предварительной информации предполагает ряд упрощений, например:

- выборочное участие должностных лиц таможенных органов в комиссионном оформлении судов;
- совмещение грузовых операций и контролирующих действий таможенных органов;
- возможность совершать предварительные операции, связанные с помещением товаров под таможенную процедуру таможенного транзита.

В настоящее время существует возможность предоставления перевозчиком предварительной информации любым доступным способом, в том числе

предоставлением копий документов. При том объеме документов, которые необходимы только по одному заходу судна с грузом в порт, наиболее эффективным является электронный документооборот.

Развитая система предварительного информирования ускорит работу всех государственных контролирующих органов в ПП, которые будут иметь доступ к такой информации.

В рамках рассматриваемого вопроса нельзя не сказать о режиме работы подразделений таможенных органов, осуществляющих таможенные операции прибытия/убытия. В ДВТУ неоднократно поступали обращения различных транспортных организаций и администраций портов об обеспечении круглосуточного режима работы тех или иных таможенных органов, в том числе крупнейших портов Приморского края: Владивосток, Находка, Восточный.

Таможенные органы совершают таможенные операции в отношении морских (речных) судов в круглосуточном режиме, с учетом того, что в ночное время суда оформляются в заявительном порядке (порты «Владивосток», «Первомайский»). В морских портах «Восточный» и «Находка» таможенные наряды работают круглосуточно.

Вопрос совершения таможенных операций прибытия/убытия в ночное время должен решаться в рамках положений ст. 17 федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации» по мотивированному запросу заинтересованного лица и круглосуточной работы таможенного органа, обеспечивающей непрерывность производственного цикла работ в порту. Организация документального контроля судов позволит решить вопрос круглосуточного оформления имеющимся количеством должностных лиц.

Согласно представленным данным, в течение двух месяцев 2012 г. таможенными органами ДВТУ осуществлено 113 (3,8%) оформлений морских судов вне времени работы таможенных органов, при этом с использованием бескомиссионного оформления только 0,3%.

Рассматривая вопрос совершения таможенных операций в отношении морских судов и перемещаемых ими товаров необходимо затронуть тему контейнерных перевозок, так как в последние годы прослеживается устойчивая тенденция роста общемирового объема контейнерных перевозок, осуществляемых морским транспортом на уровне 7–8% в год. Наряду с этим рост объема перевозок грузов между Азией и Европой несколько выше и составляет, в среднем, 12% в год. Это в полной мере относится к морским портам Дальневосточного региона — «Владивосток» и «Восточный». Развитие данных портов должно производиться с более высокой степенью интеграции системы морских перевозок с системой перевозок наземных.

Одним из перспективных направлений деятельности морских портов является тенденция к увеличению их пропускной способности, а также увеличению объемов перевозок контейнеров железнодорожным транспортом. Наиболее показателен в этом отношении порт «Восточный».

В целях контроля над исполнением таможенными органами региона положений ст. 196 ТК ТС должностными лицами отдела таможенных процедур и таможенного контроля службы организации таможенного контроля (ОТПиТК СОТК) ДВТУ обеспечивается контроль соблюдения сроков регистрации и сроков выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита. Факты нарушений в 2011 г. в регионе установленных законодательством Таможенного союза сроков носили единичный характер.

Следует отметить, что интенсивность совершения таможенных операций в отношении транзитных товаров напрямую обусловлена временными затратами, необходимыми для применения форм таможенного контроля, в частности, таможенного досмотра (осмотра).

При этом иногда возникают типичные для таможенных органов региона проблемы:

- 1) недостаточно качественная подготовка документов экспедиторами;
- 2) наличие фирм-посредников, специализирующихся на оказании экспедиторских услуг и удлиняющих технологическую цепочку;
- 3) недостаточно развитая инфраструктура морских портов и припортовых железнодорожных станций.

Практику региональных особенностей при морских грузоперевозках между портами Дальнего Востока предлагаем рассмотреть подробнее.

В целях реализации положений п. 3 ст. 233 федерального закона от 27.11.2010 № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» приказом ФТС России от 27.05.2011 № 1075 утверждены Особенности таможенного транзита в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом (далее — Особенности).

Упомянутые Особенности регулируют вопросы перемещения товаров по таможенной процедуре таможенного транзита в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом по регулярным маршрутам, затрагивают вопросы совершения таможенных операций в отношении ввозимых товаров и не ориентированы на догрузку судов в портах захода вывозимыми товарами.

В общем количестве контейнеров, оформленных с применением Особенности, доля таможенных перевозчиков занимает незначительный объем — всего 6%.

В настоящее время в Дальневосточном регионе осуществляют свою деятельность две транспортные компании, включенные в реестр таможенных перевозчиков (ООО «ФЕСКО Интегрированный транспорт» и ОАО «СахМП»). При этом применение Особенности разрешено шести агентствующим компаниям в отношении 36 морских судов.

В начале текущего года в ДВТУ поступали обращения участников ВЭД о возможности других перемещений товаров разными видами транспорта, например, по маршруту Республика Узбекистан–Республика Казахстан–порт «Восточный»–порт «Владивосток»–порт «Шанхай» (КНР).

С целью развития благоприятных условий для международного транзита грузов по территории государств-членов Таможенного союза, для исключения возможных вынужденных простоев морских судов, для создания привлекательных возможностей по ускорению грузооборота в морских портах СОТК ДВТУ разработан ряд предложений по внесению изменений и дополнений в Особенности:

— распространить применение Особенности на случаи, когда декларантом таможенной процедуры таможенного транзита является таможенный перевозчик — вне зависимости от выбранного маршрута следования его судов;

— допускать догрузку морских судов в морских портах захода и совершение таможенных операций с применением Особенности в отношении иностранных товаров в контейнерах, вывозимых этими судами через другой морской порт на территории Российской Федерации;

— допускать догрузку контейнеров с иностранными товарами, ранее ввезенными на территорию Российской Федерации морским транспортом, их декларирование с применением Особенности при перевозках указанных товаров на морских судах таможенного перевозчика, следующих в каботажном плавании в другие морские порты Российской Федерации.

В качестве транзитных деклараций в перечисленных случаях применять отдельные комплекты дополнительных экземпляров декларации о грузе или судовых манифестов (включая прилагаемые копии коносаментов и иных документов), составляемые на перевозку всех партий товара от морского порта погрузки на территории Российской Федерации до морского порта выгрузки на территории Российской Федерации либо морского порта — места вывоза товаров с территории Российской Федерации. В последнем случае с учетом положений п. 3 ст. 225 ТК ТС предъявление товаров для идентификации осуществляется по требованию таможенного органа назначения.

Считаем, что озвученные предложения актуальны для морских перевозок в Дальневосточном регионе и ориентированы на увеличение конкурентоспособности на международном рынке транспортных услуг российских организаций — морских таможенных перевозчиков.

Упомянутые предложения направлены в ФТС России. В целом они одобрены и в настоящее время в ГУОТОиТК ФТС России ведется работа по внесению дополнений в Особенности.

Таким образом, эффективная организация совершения таможенных операций в отношении судов в морском порту зависит не только от таможенных органов, но и от всех участников транспортного процесса.

О конференции таможенных служб стран-участниц АТЭС

Во Владивостоке 14–15 июня 2012 г. в рамках подготовки к саммиту АТЭС-2012 прошла Международная конференция по вопросам применения перспективных информационных технологий в таможенном деле. Мероприятие на базе Дальневосточного таможенного управления провела Федеральная таможенная служба России.

В работе конференции приняли участие представители таможенных служб стран-участниц АТЭС, а также деловых и научных кругов. Официальными языками конференции стали английский и русский.

Заместитель начальника Управления таможенного сотрудничества ФТС России *А.А. Дышлюк* отметил, что впервые во Владивостоке проходит таможенная конференция такого уровня. В настоящее время одной из важнейших задач, стоящих перед ФТС России, является создание благоприятных условий для деятельности бизнес-сообществ при соблюдении интересов государства в сфере внешней торговли и эффективном противодействии угрозам безопасности Российской Федерации. Данный подход полностью соответствует идеологии развития таможенного дела, рекомендованной Всемирной таможенной организацией, направленной на обеспечение прозрачности таможенного регулирования, упрощение таможенных процедур и внедрение перспективных таможенных технологий. Проведение Международной конференции по вопросам применения перспективных информационных технологий в таможенном деле, безусловно, будет способствовать решению этих задач и развитию внешнеэкономических связей.

В приветственном слове начальник ДВТУ *С.В. Пашко* пожелал всем участникам конференции плодотворной и успешной работы и сообщил: «Для нас очень важно, что нынешняя встреча проводится на дальневосточных рубежах России в преддверии Саммита АТЭС-2012. Президент Российской

Федерации отметил, что саммит — это не только статусное и ответственное международное мероприятие, но и важный проект для развития Дальнего Востока России и, непосредственно, Приморского края. С давних лет Владивосток и Приморье рассматриваются как форпост России на Тихом океане, как площадка для встраивания России в Азиатско-Тихоокеанское сообщество, как центр делового, экономического, политического и социального международного сотрудничества. И мы намерены всячески укреплять партнерские отношения со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Темой конференции неслучайно выбрано применение перспективных информационных технологий в таможенном деле. Внедрение электронного декларирования кардинально изменило процессы таможенного контроля, открыв большие возможности для упрощения и ускорения таможенных процедур. Таможенные органы активно развивают информационные технологии, и, в первую очередь, электронное декларирование. Таким образом, одной из главных задач на сегодняшний день для таможенных органов является обеспечение качественной модернизации системы электронного декларирования, а также создание для участников ВЭД привлекательных условий для их деятельности.

Мы надеемся, что конференция станет отправной точкой для более эффективной организации прохождения необходимых таможенных формальностей всеми прибывающими в нашу страну гражданами, в том числе и во время проведения Саммита АТЭС-2012».

Работа Международной конференции была организована в четырех секциях, объединяющих около двух десятков докладов на актуальные темы в сфере таможенного дела, внешнеторговой деятельности, транспорта и логистики.

Первая секция «Таможенное администрирование уполномоченных экономических операторов» открылась докладом «Программа уполномоченных экономических операторов в Тайване» начальника отдела таможенного департамента Министерства финансов Тайваня *Чан Шу Чуаня*.

Во второй, самой обширной, секции «Электронное декларирование и предварительное информирование» обсуждались проблемы развития морских портов России и их интеграция в международные транспортные коридоры; инициатива связанности цепочек поставок в АТЭС (ответственность форумов и распределение обязанностей); актуальные аспекты таможенного регулирования в Таможенном союзе на современном этапе; роль информационных технологий, используемых в работе таможенных органов Российской Федерации, для решения задач в области обеспечения торговых ограничений и валютного контроля при электронном декларировании; состояние и перспективы информационных таможенных технологий; развитие перспективных таможенных технологий на Дальнем Востоке России, а также вопросы технической реализации и перспектив развития предварительного информирования; обязательного

предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом, и др.

С докладами выступили: заместитель начальника Управления инвестиций и программ развития Федерального агентства морского и речного транспорта *А.Б. Володин*; руководитель проектов Консалтинговой группы «Борлас» *А.А. Филичкина*; кандидат юридических наук, старший научный сотрудник отдела исследования проблем информационной безопасности в таможенном деле научно-исследовательского центра Российской таможенной академии *С.В. Мозер*; ведущий консультант отдела организации автоматизированной технологии контроля Управления торговых ограничений, валютного и экспортного контроля ФТС России *Е.В. Зыбина*; начальник отдела информационных таможенных технологий Главного управления информационных технологий ФТС России *Е.Г. Бормотова*; первый заместитель начальника ДВТУ по таможенному контролю ДВТУ *Ю.И. Берштейн*; начальник отдела планирования оснащения средствами информатизации Главного управления информационных технологий ФТС России *Д.В. Данилин*; ведущий консультант отдела организации таможенного оформления с применением информационных технологий Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России *Г.А. Боярский*, и др.

В третьей секции «Анализ и управление рисками в таможенном деле» обсуждался доклад главного инспектора отдела оперативного анализа и организации таможенного контроля Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России *И.Н. Макаrchука* об актуальных вопросах применения и перспективах развития системы управления рисками при организации таможенного контроля в Российской Федерации.

В четвертой секции «Применение технических средств таможенного контроля» рассматривались вопросы внедрения интегрированной системы радиационного контроля на границе (доклад заместителя начальника Главного управления информационных технологий ФТС России *Д.Ю. Данько*), системы радиочастотной идентификации (доклад таможенного офицера Генерального таможенного директората Министерства финансов Тайваня *Чан Ча Юаня*), применение технических средств таможенного контроля в таможенных органах Дальневосточного региона (доклад начальника службы организации таможенного контроля ДВТУ *В.А. Теремецкого*), а также актуальные проблемы и перспективы подготовки специалистов в области информационных таможенных технологий (доклады кандидата технических наук, доцента, профессора кафедры организации таможенного контроля и технических средств таможенного контроля Владивостокского филиала Российской таможенной академии *Е.И. Антоновой* и кандидата технических наук, доцента, доцента кафедры организации таможенного контроля и технических средств таможенного контроля Владивостокского филиала Российской таможенной академии *О.А. Артамонова*).

Развитие перспективных таможенных технологий является одним из основных направлений реализации современной таможенной политики Российской Федерации, которое позволяет создавать благоприятные условия для участников внешнеэкономической деятельности, обеспечивать ускорение и упрощение таможенных процедур.

В Дальневосточном таможенном управлении идет активное внедрение и развитие перспективных таможенных технологий.

Электронное декларирование через Интернет, основополагающая информационная технология, активно развивается в Дальневосточном регионе. Сегодня более 95% деклараций на товары подается и выпускается в электронном виде, интернет-декларирование применяют 86% участников внешнеэкономической деятельности.

Развитие интернет-декларирования создало предпосылки для развития иных информационных таможенных технологий, востребованных бизнес-сообществом.

Технология удаленного выпуска. Суть технологии — в разграничении полномочий таможенных органов, в которые подается электронная декларация, и таможенных органов, где фактически размещается товар на складах временного хранения, в том числе расположенных на приграничных таможенно-логистических терминалах. Участник внешнеэкономической деятельности получил возможность подать декларацию по Интернет в любой выбранный им таможенный пост из установленного перечня. После чего таможенные органы сами проводят сверку информации о товарах и другие таможенные операции, включая выпуск товаров, а физическое присутствие декларанта в таможенных органах сводится к минимуму.

Центры электронного декларирования (ЦЭД). Учитывая положительные результаты внедрения таможенными органами информационных технологий и растущую заинтересованность деловых кругов, для целей развития и совершенствования технологии удаленного выпуска и других таможенных технологий в конце 2010 г. ФТС России созданы первые центры электронного декларирования, в число которых вошли два дальневосточных — Владивостокский и Приамурский ЦЭД. Центры электронного декларирования — таможенные органы, в которых сконцентрированы возможности для максимально быстрой проверки деклараций, подаваемых исключительно в электронном виде по технологии удаленного выпуска.

Технология предварительного информирования реализуется через созданный Федеральной таможенной службой России портал «Электронное представление сведений», который дает возможность участнику внешнеэкономической деятельности бесплатно подавать предварительную информацию.

Предварительное информирование — это одна из информационных таможенных технологий, направленная на оптимизацию выполнения таможенных операций, связанных с регистрацией прибытия товаров на таможенную

территорию Таможенного союза и получением разрешения на таможенный транзит участниками ВЭД.

Предварительная информация представляется отправителями, получателями, перевозчиками, таможенными представителями или другими заинтересованными лицами вне зависимости от того, где находятся эти лица: в России или в другом государстве.

У дальневосточных участников внешнеэкономической деятельности возможность работать с предварительной информацией появилась чуть больше года назад, однако, они уже успели оценить все преимущества технологии, значительно сокращающей время нахождения груза в местах прибытия. На 1 июня 2012 г. более 98% товарных партий, ввозимых автомобильным транспортом через дальневосточные пункты пропуска из КНР, сопровождалась предварительной информацией, заблаговременно подготовленной заинтересованными лицами.

Таким образом, дальневосточные таможи оказались подготовлены к введенному с 17 июня 2012 г. обязательному требованию предоставлять предварительную информацию в соответствии с Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 899.

Кроме того, в настоящее время в регионе деятельности ДВТУ с использованием предварительной информации формируется 87% сообщений о прибытии товарных партий, ввозимых железнодорожным транспортом. Идет работа и по развитию предварительного информирования на морском транспорте. С июня 2011 года в морском порту Восточный (одном из крупнейших портов Дальнего Востока России), проводился эксперимент по предварительному информированию с использованием портала «Fill-bill». Результаты эксперимента показали заинтересованность участников внешнеэкономической деятельности и необходимость дальнейшего развития предварительного информирования при перевозках морским транспортом.

Полина Стецуренко,
начальник отделения по связям с общественностью ДВТУ

Об уполномоченном экономическом операторе

С введением Таможенного кодекса Таможенного союза институт субъектов таможенных правоотношений пополнился новым лицом — уполномоченным экономическим оператором. Ранее льготный режим предоставлялся в рамках Таможенного кодекса Российской Федерации как «специальная упрощенная процедура».

Уполномоченный экономический оператор (УЭО) в Таможенном союзе — это юридическое лицо, которое должно отвечать определенному перечню общих требований и соблюдать общие условия, а также отвечать дополнительным требованиям и соблюдать дополнительные условия, которые могут быть установлены в стране Таможенного союза, в соответствии с законодательством которой уполномоченный экономический оператор создан как юридическое лицо.

Статус УЭО признается только на территории того государства, которое присвоило данный статус. УЭО в России должен отвечать установленным в Таможенном кодексе Таможенного союза и законе «О таможенном регулировании в Российской Федерации» критериям.

Статус УЭО даёт юридическому лицу:

1. Возможность осуществления временного хранения иностранных товаров на площадях (складах) уполномоченного экономического оператора без включения его в Реестр владельцев СВХ.

2. Отсутствие ограничений по местам декларирования отдельных категорий товаров.

3. Предварительное таможенное декларирование, в том числе с подачей неполной и (или) периодической декларации; периодическое таможенное декларирование.

4. При применении УЭО предварительного декларирования таможенный орган может уведомить оператора о проведении таможенного досмотра до прибытия таких товаров. Это позволит УЭО быть готовым к проведению таможенного досмотра и спланировать сроки оформления товаров.

5. Возможность заключения между УЭО и таможенным органом специального соглашения, в котором будут определяться порядок их взаимодействия, регламент информационного обмена данными, порядок передачи таможенных пломб и иные вопросы.

Важно отметить, что данное соглашение может быть использовано в качестве документа, предусматривающего условия применения оператором таможенных процедур переработки товаров (на таможенной территории, вне таможенной территории и для внутреннего потребления). Таким образом,

данное положение освобождает оператора от обязанности подготовки отдельного пакета документов в таможенный орган для получения разрешения на переработку.

6. Относительно таможенного транзита УЭО предоставлено право доставки иностранных товаров, следующих в его адрес от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа, на территории УЭО, имеющие статус зоны таможенного контроля и находящиеся в регионе деятельности таможенного органа назначения, без доставления указанных товаров в место нахождения таможенного органа назначения. Пределы такой зоны определяются в соглашении, о котором говорилось выше.

При всех обозначенных упрощениях необходимо обратить внимание на следующее:

Правительство Российской Федерации в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза вправе определять перечень товаров, в отношении которых не могут применяться специальные упрощения, предоставляемые уполномоченному экономическому оператору.

Правительство Российской Федерации вправе определять порядок предварительного уведомления уполномоченного экономического оператора о проведении проверки товаров, вывозимых из Российской Федерации, до их загрузки в транспортное средство для вывоза товаров.

Особенности завершения таможенного транзита иностранных товаров не применяются при таможенном транзите иностранных товаров, осуществляемом в соответствии с международными договорами, прямо устанавливающими, что местом доставки товаров является таможенный орган.

В случае, если в соответствии с системой управления рисками таможенный орган примет решение о проведении таможенного контроля в отношении товаров, заявленных в таможенной декларации, поданной уполномоченным экономическим оператором или таможенным представителем по его поручению, такой таможенный контроль проводится в помещениях, на открытых площадках и иных территориях уполномоченного экономического оператора, где размещены такие товары, в приоритетном порядке.

Сейчас в России в списке лиц, пользующихся специальными упрощенными процедурами таможенного оформления, состоят 153 организации.

С 5 января 2012 г. действует Административный регламент ФТС России, устанавливающий порядок осуществления таможенными органами действий по включению в реестр уполномоченных экономических операторов заинтересованных лиц, а также форма свидетельства и порядок его заполнения (приказ ФТС России от 14.09.2011 № 1877 «Об утверждении Административного регламента Федеральной таможенной службы по предоставлению государственной услуги по ведению реестра уполномоченных экономических операторов»).

Минздравсоцразвития России о специально оборудованных пунктах пропуска

29 апреля 2012 г. вступил в силу приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации (Минздравсоцразвития России) от 07.03.2012 № 207-н (далее — Приказ), утвердивший:

- перечень пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, специально оборудованных и предназначенных для ввоза на территорию Российской Федерации товаров, химических, биологических и радиоактивных веществ, отходов и иных грузов, представляющих опасность для человека;
- перечень пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, специально оборудованных и предназначенных для ввоза на территорию Российской Федерации пищевых продуктов, материалов и изделий, контактирующих с пищевыми продуктами;
- перечень пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, в которых осуществляется санитарно-карантинный контроль за лицами, прибывающими (убывающими) на территорию Российской Федерации транспортными средствами, грузами, а также иными подконтрольными товарами, ввозимыми на территорию Российской Федерации.

Указанные перечни утверждены Минздравсоцразвития России по согласованию с Федеральным агентством по обустройству государственной границы Российской Федерации в соответствии с Правилами определения перечней пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, специально оборудованных и предназначенных для ввоза на территорию Российской Федерации товаров, химических, биологических и радиоактивных веществ, отходов и иных грузов, представляющих опасность для человека, пищевых продуктов, материалов и изделий, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 21.02.2008 № 110, и постановлением Правительства Российской Федерации от 29.06.2011 № 500 «Об утверждении Правил осуществления санитарно-карантинного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

С 29 апреля 2012 г. ввоз товаров, химических, биологических и радиоактивных веществ, отходов и иных грузов, представляющих опасность для человека, пищевых продуктов, материалов и изделий, контактирующих с пищевыми продуктами, возможен только через пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, установленные соответствующими приложениями к Приказу. При ввозе указанных категорий товаров через иные пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, непоименованные в соответствующих приложениях к Приказу, должностные лица таможенных органов при принятии сообщения о прибытии указанных

товаров и транспортных средств должны принимать решение о запрете ввоза подконтрольных товаров на единую таможенную территорию Таможенного союза в установленном порядке.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ

Новый порядок регистрации деклараций о соответствии

Обращаем внимание заинтересованных лиц, что 1 июня 2012 г. вступил в силу приказ Минэкономразвития России от 21.02.2012 № 76 «Об утверждении Порядка регистрации деклараций о соответствии и Порядка формирования и ведения единого реестра зарегистрированных деклараций о соответствии, предоставления содержащихся в указанном реестре сведений».

Порядок регистрации деклараций о соответствии (Порядок) определяет правила регистрации деклараций о соответствии продукции требованиям технических регламентов (декларация о соответствии) в едином реестре деклараций о соответствии продукции требованиям технических регламентов (единый реестр).

В частности, Порядком предусмотрено, что декларация о соответствии регистрируется в электронной форме в едином реестре посредством внесения сведений о принятых и зарегистрированных декларациях о соответствии, о приостановлении, возобновлении или прекращении их действия.

Декларация о соответствии, оформленная по установленной форме, направляется на регистрацию по выбору заявителя либо в орган по сертификации, либо в Федеральную службу по аккредитации. Орган по сертификации в течение трех дней со дня представления декларации о соответствии регистрирует декларацию о соответствии, присваивает ей регистрационный номер и передает в Федеральную службу по аккредитации в электронной форме с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет сведения о декларации о соответствии и ее регистрации для внесения в единый реестр. Федеральная служба по аккредитации в течение трех дней со дня представления декларации о соответствии регистрирует декларацию о соответствии, присваивает ей регистрационный номер и вносит сведения о декларации о соответствии и ее регистрации в единый реестр.

В информационно-телекоммуникационной сети Интернет размещаются основные сведения из единого реестра (наименование и местонахождение заявителя; наименование и местонахождение изготовителя продукции; информация об объекте декларирования соответствия; информация о технических регламентах, соответствие продукции требованиям которых подтверждается; срок действия декларации о соответствии; регистрационный номер

декларации о соответствии; дата приостановления действия декларации о соответствии; дата и регистрационный номер предписания о прекращении действия декларации о соответствии; дата прекращения действия декларации о соответствии; дата возобновления действия декларации о соответствии). Указанные сведения из единого реестра размещаются в информационно-телекоммуникационной сети Интернет в течение одного рабочего дня со дня их внесения в единый реестр.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ

Полномочия по принятию предварительных решений

В соответствии с приказом ФТС России от 10.02.2012 № 248 «О внесении изменений в приказ ФТС России от 21.03.2011 № 597» ДВТУ наделено полномочиями по принятию предварительных решений по классификации товаров по ТН ВЭД ТС по группам товаров 3–14, 16–24, 25–43, 45–47, 49–70, 94–97.

На основании положений Административного регламента Федеральной таможенной службы и определяемых ею таможенных органов по предоставлению государственной услуги по принятию предварительных решений по классификации товаров по ТН ВЭД ТС, утвержденного приказом ФТС России от 25.10.2010 № 1957 (далее — Административный регламент), ДВТУ осуществляет выдачу предварительных решений по классификации товаров по ТН ВЭД ТС на основании заявлений о принятии предварительных решений по классификации товаров, поданных участниками ВЭД.

Государственная услуга по принятию предварительного решения по классификации товаров по ТН ВЭД ТС оказывается заявителю заблаговременно до совершения таможенных операций в целях сокращения времени проведения таможенных процедур, осуществления мер тарифного регулирования, соблюдения запретов и ограничений. Предварительное решение является обязательным при декларировании товаров на территории Российской Федерации и действует в течение трех лет со дня его принятия.

ДВТУ обращает внимание участников ВЭД на необходимость строгого соблюдения требований, установленных Административным регламентом, к оформлению заявлений о принятии предварительных решений.

Ознакомиться с Административным регламентом можно на официальном сайте ФТС России www.customs.ru.

Дальневосточное таможенное управление осуществляет прием заявлений о принятии предварительных решений по классификации товаров по ТН ВЭД ТС по адресу: ул. Гоголя, д. 48, г. Владивосток, Приморский край, 690014, тел. 8 (423) 2308-342.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ

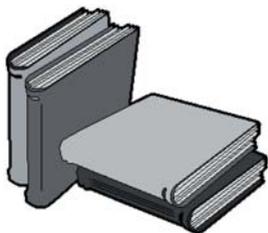
Введено ограничение на ввоз озоноразрушающих веществ

Дальневосточное таможенное управление обращает внимание заинтересованных лиц, что постановлением Правительства Российской Федерации от 26.04.2012 № 401 введено временное количественное ограничение (квота) на ввоз озоноразрушающих веществ на территорию Российской Федерации на период с 1 июля по 31 декабря 2012 г.

Данное ограничение установлено в отношении озоноразрушающих веществ, указанных в группе I списка С раздела 2.1 Единого перечня товаров, к которым применяются запреты или ограничения на ввоз или вывоз государствами-членами Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС в торговле с третьими странами, утвержденного решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 27.11.2009 №19 «О едином нетарифном регулировании Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации».

При этом практически на все озоноразрушающие вещества, указанные в группе I списка С раздела 2.1 Единого перечня товаров, установлена нулевая квота, за исключением ГХФУ-141b, квота на ввоз которого определена в размере 3000 метрических тонн.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ



Таможенные, экономические и правовые аспекты функционирования Таможенного союза: материалы IV Международной научно-практической конференции (Ростов-на-Дону, 12 апр. 2011 г.). — Ростов н/Д: Российская таможенная академия, Ростовский филиал, 2011. — 258 с.

В сборнике представлены выступления участников IV Международной конференции молодых ученых Российской таможенной академии «Таможенные, экономические и правовые аспекты функционирования Таможенного союза». Данный сборник может быть полезен преподавателям дисциплин таможенного цикла, практическим работникам таможенных органов, студентам и аспирантам.

Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за I квартал 2012 года*

Внешнеэкономическую деятельность Дальневосточного региона в I квартал 2012 г. осуществляли 3 778 участников ВЭД, количество которых увеличилось на 1,9% к уровню I квартала 2011 г. Количество участников, зарегистрированных вне зоны деятельности таможенных органов ДВТУ, но осуществляющих внешнеэкономическую деятельность через таможенные органы ДФО, возросло на 12,8% и составило 1 507 (в I квартале 2011 г. — 1 336).

В таможенных органах ДФО участниками ВЭД за отчетный период оформлено 47 682 декларации на товары (ДТ), из которых 9 329 ДТ экспортных, 38 353 — импортных. По сравнению с I кварталом 2011 г. произошло увеличение общего количества ДТ на 6 385 штук (на 15,5%), число импортных ДТ выросло на 5 532 штуки (на 16,9%), экспортных — на 853 (на 10,1%).

Стоимость внешнеторгового оборота участников ВЭД, зарегистрированных в ДФО, в I квартале 2012 г. составила 7 337,2 млн долл. США, что на 320,0 млн долл. США (на 4,6%) больше, чем в I квартале 2011 г., при этом экспорт увеличился на 160,9 млн долл. США (на 3,1%), а импорт — на 159,1 млн долл. США (на 8,4%).

В I квартале 2012 г. количество стран, осуществлявших внешнеэкономическую деятельность с участниками ВЭД Дальнего Востока, возросло с 98 до 108 (увеличение на 10,2%).

* 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 пришлось на следующие группы стран (рис. 1):

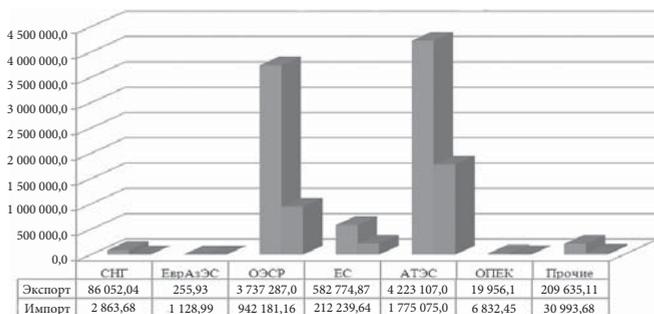


Рис. 1. Общие итоги внешнеторгового оборота по союзам стран за I квартал 2012 г.

АТЭС — 5 998,2 млн долл. США, или 81,8% от стоимости внешнеторгового оборота за I квартал 2012 г. (увеличение на 2,5% к уровню I квартала 2011 г.).

ОЭСР — 4 679,5 млн долл. США, или 63,8% от стоимости внешнеторгового оборота за I квартал 2012 г. (сокращение на 4,8%).

ЕС — 795,0 млн долл. США, или 10,8% от стоимости внешнеторгового оборота за I квартал 2012 г. (увеличение на 8,8%).

СНГ — 88,9 млн долл. США, или 1,2% от стоимости внешнеторгового оборота за I квартал 2012 г. (увеличение в 1,7 раза).

ОПЕК — 26,8 млн долл. США, или 0,4% от стоимости внешнеторгового оборота за I квартал 2012 г. (увеличение в 2,2 раза).

Распределение стоимости внешнеторгового оборота между странами-контрагентами в I квартале 2012 г. произошло следующим образом (рис. 2):

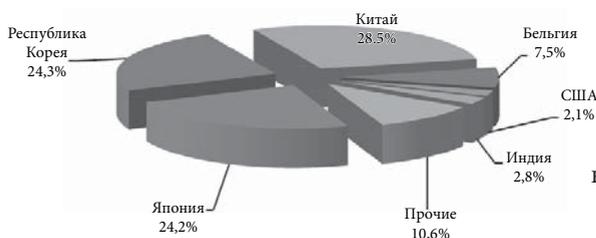


Рис. 2. Удельный вес стран-контрагентов во внешнеторговом обороте за I квартал 2012 г.

Китай — 2 089,2 млн долл. США, или 28,5% стоимости товарооборота региона, увеличение стоимости на 24,2%, или на 407,1 млн долл. США.

Республика Корея — 1 785,0 млн долл. США, или 24,3% стоимости товарооборота региона, сокращение стоимости на 3,6%, или на 66,4 млн долл. США.

Япония — 1 775,5 млн долл. США, или 24,2% стоимости товарооборота региона, сокращение стоимости на 7,7%, или на 148,5 млн долл. США.

Бельгия — 552,0 млн долл. США, или 7,5% стоимости товарооборота, увеличение стоимости на 12,1%, или на 59,7 млн долл. США.

Индия — 205,1 млн долл. США, или 2,8% стоимости товарооборота, увеличение стоимости товарооборота в 2,0 раза, или на 101,5 млн долл. США.

Соединенные Штаты — 155,9 млн долл. США, или 2,1% стоимости товарооборота региона, сокращение стоимости на 9,1%, или на 15,6 млн долл. США.

Стоимость **экспортных операций** региона в отчетном периоде составила 5 277,9 млн долл. США, что на 160,9 млн долл. США больше, чем в I квартале 2011 г. (увеличение на 3,1%). На экспорт в **страны СНГ** приходится 86,1 млн долл. США, что составляет 1,6% от общей стоимости экспорта региона. Стоимость экспортных операций в страны СНГ в I квартале 2012 г. увеличилась в 1,7 раза (рис. 3).

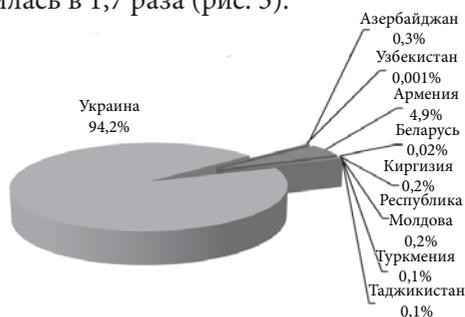


Рис. 3. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в экспортном обороте за I квартал 2012 г.

На экспорт в **страны дальнего зарубежья** приходится 5 191,8 млн долл. США, что составляет 98,4% от общей стоимости экспорта региона. Стоимость экспортных операций в страны дальнего зарубежья в I квартале 2012 г. возросла на 2,5%.

Крупнейшие страны-контрагенты среди стран дальнего зарубежья по экспорту (рис. 4):

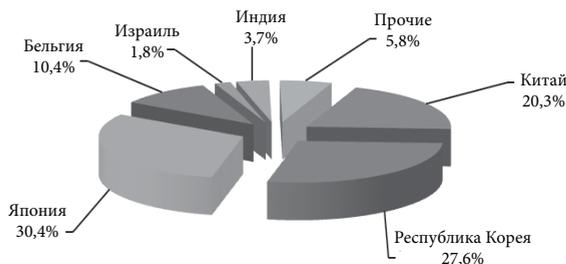


Рис. 4. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в экспортном обороте за I квартал 2012 г.

Япония — 1 606,3 млн долл. США, или 30,4% экспорта региона в страны дальнего зарубежья, сокращение стоимости на 124,7 млн долл. США (на 7,2%). Главные статьи экспорта: газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие — 55,2%; нефть сырая и нефтепродукты сырые — 35,4% от стоимости экспорта в Японию.

Общие итоги экспорта и импорта участников ВЭД

Региона	Стоимость (тыс. долл. США)		
	Экспорт	Импорт	Всего
Амурская область	47 433,77 91 690,51	101 746,22 192 072,70	149 179,99 283 763,21
Еврейская АО	2 483,80 3 235,58	14 501,36 12 319,83	16 985,16 15 555,41
Камчатский край	176 869,75 214 995,71	22 874,03 24 271,47	199 743,78 239 267,18
Магаданская область	21 285,93 12 278,23	30 349,12 45 986,07	51 635,06 58 264,31
Приморский край	441 768,30 479 099,07	1 254 649,63 1 308 492,41	1 699 417,93 1 787 591,48
Сахалинская область	3 222 540,40 2 947 970,56	170 908,84 159 621,22	3 393 449,24 3 107 591,78
Хабаровский край	328 882,99 326 305,94	226 987,35 246 393,28	555 870,34 572 699,21
Чукотский АО	12 608,12 13 310,56	24 577,98 45 121,10	37 186,10 58 431,66
Республика САХА (Якутия)	863 100,50 1 188 984,91	53 596,35 25 042,39	916 696,86 1 214 027,30
Всего по ДФО	5 116 973,56 5 277 871,08	1 900 190,89 2 059 320,47	7 017 164,45 7 337 191,55
Справочно: участники не ДФО через таможи ДВТУ	743 649,84 1 140 016,40	1 643 003,92 1 615 870,08	2 386 653,75 2 755 886,48

Наименование региона	Количество (тонны)		
	Экспорт	Импорт	Всего
Амурская область	245 238,5 532 081,6	41 387,5 83 621,6	286 626,0 615 703,1
Еврейская АО	16 075,9 16 347,9	12 209,4 10 508,8	28 285,3 26 856,7
Камчатский край	130 446,8 150 775,4	17 410,1 8 672,7	147 856,9 159 448,0
Магаданская область	15 795,5 12 394,2	8 081,9 8 082,1	23 877,4 20 476,3
Приморский край	857 094,7 990 702,3	721 333,9 822 220,5	1 578 428,6 1 812 922,8
Сахалинская область	5 873 918,1 4 579 189,6	69 540,4 36 237,7	5 943 458,5 4 615 427,3
Хабаровский край	1 248 545,5 1 248 632,9	71 479,3 64 940,6	1 320 024,7 1 313 573,5
Чукотский АО	18 658,2 13 508,8	2 106,2 15 777,5	20 764,4 29 286,3
Республика САХА (Якутия)	982 250,1 1 557 237,9	3 898,2 6 467,8	986 148,3 1 563 705,8
Всего по ДФО	9 388 023,4 9 100 870,4	947 446,7 1 056 529,3	10 335 470,1 10 157 399,7
Справочно: участники не ДФО через таможи ДВТУ	1 370 762,6 52 063,6	478 059,7 404 398,9	1 848 822,3 456 462,4

Примечание: В числителе — данные за I квартал 2011 г., в знаменателе — данные за I квартал 2012 г.

Дальнего Востока за I квартал 2011 и 2012 гг.

Темп роста %			Уд. вес к общему объему по ДФО (%)		
Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего
193,3	188,8	190,2	$\frac{0,9}{1,7}$	$\frac{5,4}{9,3}$	$\frac{2,1}{3,9}$
130,3	85,0	91,6	$\frac{0,0}{0,1}$	$\frac{0,8}{0,6}$	$\frac{0,2}{0,2}$
121,6	106,1	119,8	$\frac{3,5}{4,1}$	$\frac{1,2}{1,2}$	$\frac{2,8}{3,3}$
57,7	151,5	112,8	$\frac{0,4}{0,2}$	$\frac{1,6}{2,2}$	$\frac{0,7}{0,8}$
108,5	104,3	105,4	$\frac{8,6}{9,1}$	$\frac{66,0}{63,5}$	$\frac{24,2}{24,4}$
91,5	93,4	91,6	$\frac{63,0}{55,9}$	$\frac{9,0}{7,8}$	$\frac{48,4}{42,4}$
99,2	108,5	103,0	$\frac{6,4}{6,2}$	$\frac{11,9}{12,0}$	$\frac{7,9}{7,8}$
105,6	183,6	157,1	$\frac{0,2}{0,3}$	$\frac{1,3}{2,2}$	$\frac{0,5}{0,8}$
137,8	46,7	132,4	$\frac{16,9}{22,5}$	$\frac{2,8}{1,2}$	$\frac{13,1}{16,5}$
103,1	108,4	104,6	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$
153,3	98,3	115,5	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$

Темп роста в %			Уд. вес к общему объему Дальнего Востока (%)		
Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего
217,0	202,0	214,8	$\frac{2,6}{5,8}$	$\frac{4,4}{7,9}$	$\frac{2,8}{6,1}$
101,7	86,1	94,9	$\frac{0,2}{0,2}$	$\frac{1,3}{1,0}$	$\frac{0,3}{0,3}$
115,6	49,8	107,8	$\frac{1,4}{1,7}$	$\frac{1,8}{0,8}$	$\frac{1,4}{1,6}$
78,5	100,0	85,8	$\frac{0,2}{0,1}$	$\frac{0,9}{0,8}$	$\frac{0,2}{0,2}$
115,6	114,0	114,9	$\frac{9,1}{10,9}$	$\frac{76,1}{77,8}$	$\frac{15,3}{17,8}$
78,0	52,1	77,7	$\frac{62,6}{50,3}$	$\frac{7,3}{3,4}$	$\frac{57,5}{45,4}$
100,0	90,9	99,5	$\frac{13,3}{13,7}$	$\frac{7,5}{6,1}$	$\frac{12,8}{12,9}$
72,4	749,1	141,0	$\frac{0,2}{0,1}$	$\frac{0,2}{1,5}$	$\frac{0,2}{0,3}$
158,5	165,9	158,6	$\frac{10,5}{17,1}$	$\frac{0,4}{0,6}$	$\frac{9,5}{15,4}$
96,9	111,5	98,3	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$
3,8	84,6	24,7	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$

Республика Корея — 1 456,6 млн долл. США, или 27,6% экспорта в страны дальнего зарубежья, сокращение стоимости на 165,4 млн долл. США (на 10,2%). Главные статьи экспорта: нефть сырая и нефтепродукты сырые — 67,1%; рыба мороженая — 10,2%; газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие — 6,2% от стоимости экспорта в Республику Корея.

Китай — 1 071,6 млн долл. США, или 20,3% экспорта в страны дальнего зарубежья, увеличение на 332,3 млн долл. США (на 44,9%). Главные статьи экспорта: рыба мороженая — 33,3%; нефть сырая и нефтепродукты сырые — 23,0%; лесоматериалы необработанные — 11,1% от стоимости экспорта в Китай.

Товарная структура экспорта Дальнего Востока за I квартал 2012 г. распределилась следующим образом (табл. 1):

Таблица 1

Товарная структура внешнеторгового оборота по экспорту за I квартал 2012 г.

Код товаров	Товары	Статистическая стоимость, тыс. долл. США		Темп роста, %
		I квартал 2011 г.	I квартал 2012 г.	
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	545 973,18	635 521,36	116,4
в т. ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	522 505,52	602 062,44	115,2
25–27	Минеральные продукты	3 377 912,72	3 309 762,27	98,0
в т. ч. 27	Топливо-энергетические товары	3 316 037,35	3 216 548,85	97,0
28–40	Продукция химической промышленности, каучук	16 748,00	16 997,57	101,5
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	62,35	539,31	в 8,7 раза
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	242 764,43	255 438,49	105,2
50–67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	179,02	481,03	в 2,7 раза
72–83	Металлы и изделия из них	134 559,68	153 358,95	114,0
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	87 486,25	48 106,06	55,0
68–71, 91–97	Прочие товары	711 287,93	857 666,03	120,6

Стоимость **импортных** операций региона в отчетном периоде составила 2 059,3 млн долл. США, что на 159,1 млн долл. США больше, чем в I квартале 2011 г. (увеличение на 8,4%). На импорт из стран СНГ приходится 2,9 млн долл. США, что составляет 0,1% от общей стоимости импорта региона (увеличение в 2,8 раза) (рис. 5).

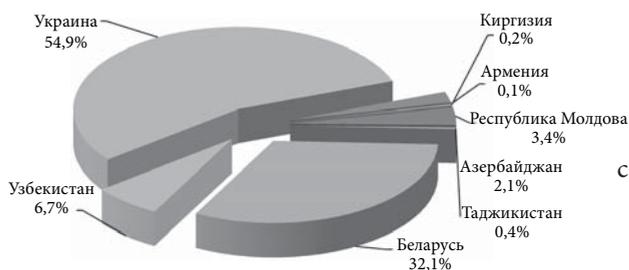


Рис. 5. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в импортном обороте за I квартал 2012 г.

На импорт из стран дальнего зарубежья в I квартале 2012 г. приходится 2 056,5 млн долл. США, что составляет 99,9% от общей стоимости импорта региона (увеличение на 8,3%).

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

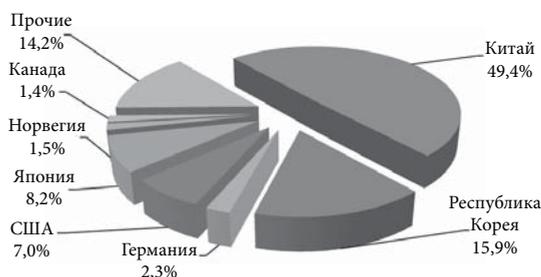


Рис. 6. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в импортном обороте за I квартал 2012 г.

Китай — 1 017,6 млн долл. США, или 49,4% импорта региона из стран дальнего зарубежья, увеличение импорта на 74,8 млн долл. США (на 7,9%). Главные статьи импорта: другие виды обуви — 8,6%; обувь с верхом из кожи — 6,6%; бульдозеры, экскаваторы — 4,6% от стоимости импорта из Китая.

Республика Корея — 328,3 млн долл. США, или 15,9% импорта региона из стран дальнего зарубежья, увеличение на 99,0 млн долл. США (на 43,2%). Главные статьи импорта: кузова для автомобилей 8701–8705 — 18,1%; части и оборудование автомобилей 8701–8705 — 10,6%; двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия — 7,8% от стоимости импорта из Республики Корея.

Япония — 169,2 млн долл. США, или 8,2% от общего объема импорта региона из стран дальнего зарубежья, сокращение импорта на 23,8 млн долл. США (на 12,3%). Главные статьи импорта: автомобили легковые кроме 8702 — 16,4%; автомобили грузовые — 13,4%; бульдозеры, экскаваторы — 10,9%; части и оборудования для автомобилей 8701–8705 — 9,6% от стоимости импорта из Японии.

Соединенные Штаты Америки — 144,6 млн долл. США, или 7,0% импорта региона из стран дальнего зарубежья, сокращение на 20,2 млн долл. США (на 12,3%). Главные статьи импорта: бульдозеры, экскаваторы — 6,2%; изделия из черных металлов — 5,6%; краны, клапаны, вентили — 4,9% и свинина — 4,9% от стоимости импорта из США.

Германия — 46,9 млн долл. США, или 2,3% импорта региона из стран дальнего зарубежья, сокращение на 7,8 млн долл. США (на 14,3%). Главные статьи импорта: судовые деррик-краны — 25,9%; насосы, компрессоры, вентиляторы — 11,6%; бульдозеры, экскаваторы — 8,8%; транспортные средства грузовые, самоходные — 8,6% от стоимости импорта из Германии.

Норвегия — 31,0 млн долл. США, или 1,5% импорта региона из стран дальнего зарубежья, увеличение на 26,8 млн долл. США (в 7,3 раза). Главные статьи импорта: оборудование для приготовления пищевых продуктов — 45,6%; машины и механические устройства специального назначения — 25,1%; суда круизные — 11,3% от стоимости импорта из Норвегии.

Канада — 29,7 млн долл. США, или 1,4% импорта региона из стран дальнего зарубежья, увеличение на 8,2 млн долл. США (на 38,0%). Главные статьи импорта: свинина — 34,3%; свиной жир и жир домашней птицы — 9,5%, трансформаторы — 8,0% от стоимости импорта из Канады.

Товарная структура импорта Дальнего Востока в I квартале 2012 г. распределилась следующим образом (табл. 2):

Таблица 2

Товарная структура внешнеторгового оборота по импорту за I квартал 2012 г.

Код товаров	Товары	Статистическая стоимость, тыс. долл. США		Темп роста,%
		I квартал 2011 г.	I квартал 2012 г.	
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	252 829,14	209 375,17	82,8
в т. ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	11 256,16	6 213,48	55,2
25–27	Минеральные продукты	41 267,94	40 882,01	99,1
в т. ч. 27	Топливо-энергетические товары	32 754,31	32 427,11	99,0
28–40	Продукция химической промышленности, каучук	136 273,01	177 354,36	130,1
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	28 684,10	25 803,32	90,0
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	29 335,15	37 181,71	126,7
50–67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	342 737,33	280 026,67	81,7
72–83	Металлы и изделия из них	193 039,57	148 333,41	76,8
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	788 552,40	1 036 120,33	131,4
68–71, 91–97	Прочие товары	87 472,24	104 243,49	119,2

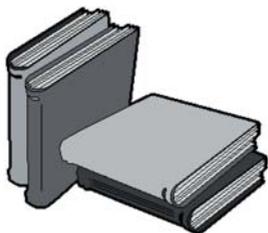
Анализ внешнеэкономической деятельности участников ВЭД, зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа, показал, что за I квартал 2012 г. произошло увеличение стоимости внешнеторгового оборота к уровню 2011 г. на 4,65%, или на 320,0 млн долл. США, в том числе:

- экспорт увеличился на 3,1%, или на 160,9 млн долл. США;
- импорт увеличился на 8,4%, или на 159,1 млн долл. США.

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

Основными импортёрами — Китай, Республика Корея, Япония, Соединенные Штаты, Германия, Норвегия, Канада.

Сальдо торгового баланса сложилось положительным и составило 3 218,6 млн долл. США, что на 1,8 млн долл. США больше, чем в I квартале 2011 г.



Маркарян Э.А. Финансовый анализ: учебное пособие / Э.А. Маркарян, Г.П. Герасименко, С.Э. Маркарян. — 8-е изд., перераб. и доп. — М.: КНОРУС, 2011. — 272 с.

Рассматриваются вопросы анализа финансовых результатов, финансового состояния, деловой активности предприятия и эффективности инвестиций. Обобщены современные методики, рекомендованные в отечественной и зарубежной литературе. Приводятся способы оценки и факторного анализа прибыли и рентабельности продукции, активов, капитала. Рассматриваются состав и структура имущества, источники его финансирования; показатели финансовой устойчивости, деловой активности, платежеспособности предприятия и ликвидности его баланса; методы финансового прогнозирования и оценки эффективности инвестиционных проектов.

Для студентов, аспирантов и преподавателей экономических вузов и факультетов, слушателей системы повышения квалификации, а также экономистов, бухгалтеров и менеджеров.

Ю.В. РОЖКОВ, И.П. ЧЁРНАЯ

Геофинансовые проблемы развития интеграционных процессов в условиях постглобализма

Через призму геоэкономического подхода рассматривается влияние глобального кризиса на интеграционные процессы мировой экономики, на стремление региональных акторов к созданию альтернативных сложившейся мировой системе глокальных рынков в рамках геофинансового регионализма.

Ключевые слова: регионализм, геофинансы, глобализация, постглобализм, локализация.

Последствия мирового финансового кризиса 2007–2008 гг. привели к значительным изменениям в развитии интеграционных процессов мировой экономики. Их причины обусловлены природой самого кризиса, который не имеет аналогов в истории: он не является ни циклическим, ни технологическим, ни формационным, ни цивилизационным, ни в чистом виде структурным, хотя и носит многие его черты. Глобальный кризис носит системный характер, что определяется масштабной системной несбалансированностью мирового хозяйства [9].

Системность глобального кризиса значительным образом влияет на социально-политическую и геоэкономическую сущность интеграционных процессов. Как написал в октябре 2008 г. в британской газете «The Financial Times» Мартин Вульф, кризис проверяет «живучесть» глобализации и угрожает ей по трём направлениям: уменьшением готовности стран (даже таких,

РОЖКОВ Юрий Владимирович — доктор экономических наук, профессор Хабаровской государственной академии экономики и права, г. Хабаровск.

ЧЕРНАЯ Ирина Петровна — доктор экономических наук, профессор Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, г. Владивосток.

как США и объединенная Европа) либерализовать финансовые рынки; подрывом веры в модель основанного на свободном рынке капитализма; ухудшением состояния мировой экономики [16].

Прогнозы М. Вульфа в значительной степени подтверждаются динамикой развития мирового хозяйства. Если в начале XXI в. глобальные рынки производили и потребляли приблизительно 20% объёма мирового производства — около 6 из 28 трлн долл. США валового национального продукта (ВВП) всей планеты, то мировой кризис 2007–2008 гг. привел к замедлению экономического роста.

Однако после перерыва в 2009 г. и умеренного восстановления в 2010 г. процесс глобализации ведущих экономик мира продолжился. По прогнозам американской транснациональной аудиторско-консалтинговой компании «Ernst & Young», рост глобальных рынков ожидается вплоть до 2014 г. на фоне дальнейшего экономического оживления, развития инновационных технологий и возрастающей роли развивающихся стран. С такими выводами вполне коррелируются ожидания Всемирного банка, понизившего прогноз экономического роста на 2012 г. до 5,4% для развивающихся стран и до 1,4 % для стран с высоким уровнем доходов (–0,3% для еврозоны) по сравнению со своей прошлогодней оценкой, которая составляла соответственно 6,2 и 2,7% (1,8% для еврозоны).

Темпы роста мировой экономики, согласно нынешнему прогнозу, составят 2,5 и 3,1% в 2012 и 2013 гг. соответственно. При этом эксперты отмечают, что в настоящий период развивающиеся страны располагают меньшими налогово-бюджетными и денежными ресурсами для осуществления корректирующих действий. В результате их способность к принятию ответных мер может оказаться ограниченной в условиях нехватки международных финансовых ресурсов и резкого ухудшения мировой конъюнктуры [13]. Иными словами, наблюдаемые изменения во многом носят геофинансовый характер.

Ухудшение ситуации в развитых странах аналитики связывают с падением доверия к доллару и евро и, соответственно, к американской и европейской экономикам в целом. Например, в августе 2011 г., впервые с 1917 г., Международное рейтинговое агентство «Standard & Poor's» понизило долгосрочный кредитный рейтинг США, присвоив ему прогноз «негативный». Хотя даже в условиях нарастающих кризисных явлений 2011 г. доля США в мировом объеме производства составляла 20%, торговле — 11%, финансовых активах — 30%, а около 60% всех мировых валютных резервов деноминированы в долларах.

В середине января 2012 г. международное рейтинговое агентство «Standard & Poor's» понизило суверенные кредитные рейтинги девяти стран ЕС, включая Францию, Италию, Испанию, Португалию, Австрию, и др. Всем странам Евросоюза был присвоен негативный прогноз, за исключением Словакии и Германии. По прогнозам агентства «Moody's», в феврале 2012 г. на фоне беспокойства по поводу долгового кризиса и застоя в экономике понизились

кредитные рейтинги шести европейских стран: Италии, Мальты, Португалии, Словакии, Словении и Испании. Оно также пересмотрело прогноз по рейтингам Австрии, Франции и Великобритании на «негативный», хотя и сохранило их на высшем уровне. По мнению «Moody's», основными факторами изменения рейтингов были «перспективы институциональных реформ зоны евро и ее финансовые и экономические основы», а также «ресурсы, которые будут доступны для борьбы с кризисом». Кроме того, агентство отметило слабое доверие рынка к облигациям этих стран и «более слабые макроэкономические перспективы» Европы.

Отмеченная неспособность США и Европы руководить не только глобальными, но и самостоятельными финансовыми рынками, а также экономические проблемы Японии, вызванные природными катаклизмами, вызвали вторую волну глобального кризиса. Его развитие подтвердило системный характер кризиса, обусловленный крахом не только прежнего мироустройства, но и неолиберальной модели глобализации конца XX в. При этом к числу наиболее важных черт этой модели, кроме уже обозначенной доминирующей роли США, относят полное отделение в экономике финансовой сферы от производственной и связанное с этим наличие огромного количества ничем не обеспеченных финансовых активов, распространение вширь институтов либеральной демократии безотносительно к тому, существуют ли для них необходимые условия и предпосылки, и т. п. [4]. Глобальный кризис показал, что большинство государств не имеют эффективной стратегии преодоления кризиса. Как утверждает глава Международного валютного фонда К. Лагард, в мире больше нет экономик, включая бедные, развивающиеся и развитые страны, которые бы имели иммунитет к кризису.

Неспособность глобальных и национальных лидеров преодолеть системный кризис во многом определяет вступление мирового сообщества в новый этап экономической глобализации — постглобализм. Его основой является идеология, альтернативная неолиберальной парадигме и традициям транснациональной демократии [11]. Эпоха постглобализации началась с печально известных событий 11 сентября 2001 г. в США, а под действием глобального кризиса в ней выделилось несколько основных трендов, включая раздутые финансовые рынки, социальные обязательства и глобальные корпорации как препятствия к преодолению бедности за счет новой волны индустриализации [3].

Наступление эпохи постглобализма отразилось на развитии глокализации (англ. glocalization как производное от «global» и «localization»), но не столько в традиционных формах социокультурных и политических отношений на уровне народной дипломатии, сколько в усилении геоэкономических факторов, прежде всего геофинансовых, определяемых стремлением современных государств разработать особую стратегию поведения, ориентированную на достижение условий гармонизации деятельности национальных бизнес-систем в мировом пространстве. Глобальный кризис стимулировал стремление региональных акторов к созданию квазиавтаркической хозяйственной

системы за счет относительной замкнутости, целостности воспроизводственного внешнеэкономического контура.

В условиях постглобализма глокализация принимает новые формы. Если в ЕС происходит определенное ослабление центростремительных сил, то периферийные государства сложившейся Мир-системы, оказавшейся в кризисе, начинают новый этап региональной интеграции. На Ближнем Востоке и в Латинской Америке правящие круги начинают рассматривать ее как основное средство выхода из тупика зависимого развития, особенно в условиях роста протекционизма со стороны США и ЕС. Проявлением региональной интеграции стали проекты «арабской соседской зоны» и создания зоны свободной торговли с участием Турции и ряда арабских стран. Проекты прокладки новых трубопроводов все чаще приобретают внутрорегиональное измерение. Особое значение в сфере высоких геоэкономических технологий имеет цена на нефть. Исторически она всегда была предметом противоречий между странами центра системы и ближневосточными государствами, которые особенно обострились в условиях кризиса [2]. Резкие колебания цены на нефть, к которым ведут опасения относительно поставок сырья или геополитической напряженности, как подчеркивают многие исследователи, могут стать причиной нового кризиса.

Так, А. Айвазов, на основе анализа динамики циклов Жугляра, Кузнеця, Кондратьева и Дж. Китчина, предсказывает, что в 2012–2015 гг. можно ожидать обвала цен на нефть до уровня их рыночного равновесия в 25–35 долл. США за баррель. В это же время произойдет крушение нынешней мировой финансовой системы, основанной на долларе США как виртуальной денежной единице. Цены на золото взлетят до 2–3 тыс. долл. США за унцию. Это создаст предпосылки для формирования новой мировой финансовой системы, без которой дальше уже просто не сможет развиваться мировая экономика [1].

Особого внимания заслуживают транспортные проекты, позволяющие выстроить новые глокальные пространства, соединяющие Китай, Россию, Казахстан и части Западной Европы. Беспрецедентным среди них является китайско-турецкий проект строительства нового скоростного железнодорожного пути через всю Турцию. Его значимость для евразийского пространства в условиях постглобализма определяется следующими факторами: пересекает около 40% всей земли в мире — в большинстве своем это земли сельскохозяйственного назначения; проживанием трети четвертой населения всего мира; расположением в регионе почти 90 стран и трети четвертой известных мировых энергетических ресурсов, а также их запасов — металлов и прочих минеральных веществ, необходимых для новой индустриализации [10].

Энергетическая и финансовая составляющие геоэкономических факторов глокализации в условиях постглобализма задают новые контуры мироустройства, получившего название геофинансовой регионализации. Как показывает Ф. Смирнов, в качестве базовой модели регионального разделения можно взять карту 12 «больших пространств», к числу которых относятся:

Североамериканское большое пространство (Канада, США, Великобритания, Австралия), Большое пространство Центральной Америки (Мексика, Куба), Южноамериканское большое пространство (страны Южной Америки), Европа, Арабо-исламское большое пространство, Африка, Российско-Евразийское большое пространство, Центральное-исламское большое пространство, Индия, Китай, Япония и Тихоокеанское большое пространство. Для всех этих пространств характерно пока что использование основной мировой валюты — доллара. Однако кризис экономики США, а также кризис самого доллара все больше подталкивает стержневые страны этих больших пространств задумываться о запуске своей собственной региональной валюты [6], например: замены североамериканской валютной единицы «амеро» — «универсальным долларом суверенных государств» в торгово-экономическом объединении США, Канады и Мексики; разработки азиатской валютной единицы — АКЮ 2; использования арабского динара в качестве коллективной региональной валюты арабских государств; расширения сферы использования австралийского доллара в Новой Зеландии, Папуа-Новой Гвинее; разработки механизмов использования африканского франка в экономическом и валютном сообществе Центральной Африки; создания условий применения западноафриканского франка в Экономическом и валютном союзе Западной Африки, и т. д. В качестве своеобразного «вызова» долларовой системе в апреле 2011 г. группировкой БРИКС¹ было озвучено решение постепенного перехода в расчетах внутри блока на национальные валюты.

Таким образом, оптимальной стратегией выхода из кризиса признается постепенное выравнивание западных гипертрофированных экономических парадигм за счет более сбалансированного развития мультиэкономических, мультивалютных и мультикультурных союзов.

Усиление геоэкономических факторов глокализации особенно ярко проявляется в укреплении финансовых систем нового центра мировой политики — стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Иллюстрацией этого процесса являются и данные отчетов о финансовом развитии Всемирного экономического форума (WEF). Индекс финансовой стабильности первый раз был проведен в 2008 г. Он оценивает финансовые системы и рынки капиталов 60 лидирующих стран на основе анализа различных факторов, влияющих на развитие финансовых систем и обеспечивающих экономический рост. Среди этих факторов — финансовая стабильность, благоприятность ведения бизнеса, размер и глубина рынков капитала, финансовые услуги в банковской и небанковской сферах, финансовые рынки. За годы глобального кризиса в рейтинге рассматриваемых стран произошли значительные изменения, показывающие укрепление финансовых систем новых глобальных игроков.

¹ BRICS — группа из пяти быстроразвивающихся стран: Бразилия, Россия, Индия, Китай, Южно-Африканская Республика. Эксперты ожидают, что к 2050 году суммарно экономики стран группы по размеру превьсят суммарный размер экономик самых богатых стран мира (Большой семёрки).

Так, в 2009 г. наибольшего прогресса в развитии финансовой системы добилась Австралия — она поднялась с 11-го места в 2008 г. на 2-е место в 2009 г. В 2010 г. на первых позициях оказались США и Великобритания, однако эти высокие места были обеспечены еще более заметным снижением позиций других стран. Гонконг и Сингапур заняли 3-е и 4-е места соответственно. Австралия опустилась на 5-ю позицию, причиной тому стали спад активности в секторе небанковских финансовых услуг. В 2011 г., согласно отчету ВЭФ, Гонконг (Сянган) занял первое место, обогнав США, Великобританию и Сингапур. Такой прогресс во многом обусловлен отличными показателями финансовых услуг в небанковской сфере, а также политикой, направленной на укрепление лидирующей роли Гонконга как мирового финансового центра, а также в качестве «оффшорного центра юаня». В топ 10 также вошли Сингапур, Австралия, Канада, Япония и европейские страны Нидерланды, Швейцария и Норвегия [14].

Противостояние постглобальных тенденций и формирующегося геофинансового регионализма прослеживается и в прогнозах развития. Наиболее показателен в этом плане отчет о финансовом развитии — «Будущее мировой финансовой системы», разработанный экспертами Всемирного экономического форума в 2010 г. В нем четыре достаточно сильно отличающихся сценария развития финансового кризиса:

— *Финансовый регионализм*. Экономика развитых стран — США и Европы — продолжает замедляться. Рост ВВП здесь не превышает 1,2% в год. Одновременно развивающиеся страны наращивают темпы роста (их ВВП составляет 9% в год). Вопрос энергетической безопасности становится главным. Доллар и евро перестают быть единственными резервными валютами. Центр экономики смещается на восток, причем в Азии на лидирующие позиции выходит Китай.

— *Воссозданный западный центризм*. Развивающиеся экономики понесут наибольшие потери. Рост мирового ВВП составит 3,6%, причем на развивающиеся страны придется 6%, а на развитые — 3,1%. Будет создан новый наднациональный регулирующий орган, который не сможет учитывать интересы развивающихся стран. Будут расти поставки инновационных продуктов и услуг из США и Европы. Такой сценарий предполагает возникновение нового кризиса.

— *Изолированный протекционизм*. Самый пессимистичный, так как в соответствии с его прогнозами рецессия обрушивается на все страны, и они изолируются друг от друга, проводя политику протекционизма и популизма. Усиливаются конфликты на почве нехватки энергоресурсов, развивается терроризм, учащаются природные катастрофы. Мировой ВВП снижается до 2,3%. Евросоюз к 2014 г. распадается из-за противоречий между его членами. Банки национализируются, доверие уходит из мировой экономики.

— *Сбалансированная многосторонность*. Самый оптимистичный. Сначала экономика впадет в глубокую стагнацию, мировой ВВП сократится до 2,5%.

Но по мере развития кризиса будут выработаны новые формы сотрудничества и общемирового управления. Постепенно мировой ВВП увеличивается до 3,6%, причем основной вклад вносят развивающиеся страны. США и ЕС продолжают проходить через стадию борьбы с дефляцией, их ВВП растет медленнее — 1,8%. То есть экономика становится интегрированной, но страны БРИКС усиливают свое влияние в мире. Создаются новые, общие принципы риск-менеджмента [15].

Каким бы ни был реальный сценарий развития, очевидно одно: постглобализм будет связан с полицентрическим мироустройством. Однако лидерами будут не отдельные страны, а региональные организации, обладающие достаточным энергетическим и финансовым потенциалом. При этом особая роль отводится партнерству со стремительно развивающимся Китаем.

Для сравнения. В 2007 г. доля КНР в мировом валовом продукте (вычисленном по паритету покупательной способности) составляла 11%, а в 2011 — 14%. За это же время величина китайской экономики выросла с 52% до 73% от размера экономики США. В 2007 г. экономика Китая была больше японской в 1,7 раза, а сейчас — в 2,5 раза [12].

Но положение формирующегося глобального лидера в условиях кризиса оценивается неоднозначно. В совместном докладе Всемирного банка и Центра исследований в области развития Госсовета КНР «Китай до 2030 года» подчеркивается, что в Китае может начаться масштабный кризис, если правительство не начнет экономические реформы, направленные, в том числе, на снижение доли государства в экономике. Серьезные опасения экспертов вызывает замедление темпов экономического роста: в 2012 г. рост ВВП составит 8%, а с 2013 по 2016 г. замедлится до 6,6 %. До этого в течение тридцати лет китайская экономика росла на 10% в год. Особого внимания требует сокращение промышленного производства, вызванного долговым кризисом в Европе, который уменьшил спрос на китайские товары, и сокращение внутреннего потребления из-за ужесточения монетарной политики государства [12].

Изменение сил на глобальной арене, усиливающее соперничество между Японией и КНР на рынках АТР, также стимулируют поиски новых форм регионализма. Китай считает целесообразным заключение Договора между АСЕАН и тремя гигантами Северо-Восточной Азии — Китаем, Японией и Южной Кореей — под условным названием АСЕАН+3. Япония предлагает более широкое экономическое партнерство с участием Индии на западе, Австралии и Новой Зеландии на юге [7]. Роль РФ в подобных региональных объединениях достаточно условна.

В этих условиях для нашей страны представляется чрезвычайно важным «вписаться» в формирующиеся тренды геофинансового регионализма. России предстоит решить интеграционные проблемы, имеющие внутренние и внешние аспекты. Проблемы внутреннего регионализма связаны с необходимостью преодоления сложившейся с 1990-х годов автаркизации приграничных субъектов РФ, преимущественно сырьевой специализации, больше связанных

с сопредельными территориями других государств, чем с российскими соседями. Внешние проблемы определяются целевыми приоритетами международной политики.

При этом важно учитывать особенности глокального пространства нашей страны, представляющего собой, по образному выражению С.Г. Киселева, «империю наоборот», когда не периферия зависит от центра, а напротив — производящий центр попал в зависимость от своих соседей — «транзитных государств», с каждым из которых приходится выстраивать эксклюзивные отношения [5].

Для укрепления позиций России необходимо сформировать четкую стратегию внешнеэкономической деятельности, определиться с приоритетными партнерами, исходя, прежде всего, из собственных социально-экономических интересов, учитывающих потребности развития регионов, а не только политической целесообразности. Для решения этих вопросов необходимо воспользоваться всеми преимуществами, которые дает председательство РФ в этом году в АТЭС, тем более что повестка предстоящего форума во Владивостоке тесно связана с геофинансовыми проблемами развития макрорегиона.

Список литературы

1. Айвазов А. Новый мировой кризис начнется в 2012 году [Электронный ресурс]. URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/exclusive/view/59490>
2. Арутюнов Д. Истоки и будущее кризиса в регионе Ближнего Востока и Северной Африки [Электронный ресурс]. URL: <http://news.lru.net/news/1428270.html>
3. Быков П. Справедливость экономического роста / Т. Гурова, А. Механик, М. Рогожников: доклад // Мировой политический форум. Ярославль, 2011 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gpf-aroslavl.ru/upload/medialibrary/0cb/0cb6aa0d8fdfa076e8b8c568fb5698bb.pdf>
4. Господин кризис, как вас теперь называть?: материалы круглого стола [Электронный ресурс] // Полис. 2009. № 3. URL: <http://www.politstudies.ru/fulltext/2009/3/2.htm>
5. Киселев С.Г. Региональная интеграция как защитный механизм от вызовов глобализации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kapital-rus.ru/articles/article/135268>
6. Смирнов Ф. Глобальный финансово-экономический кризис как новый рубеж геофинансовой регионализации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.geopolitica.ru/Articles/1302>
7. Тэй С. Власть союза «и» // Россия в глобальной политике. 2011. № 1. С. 121–132.
8. Шелин С. Двойной китайский парадокс [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rosbalt.ru/business/2011/12/29/929845.html>
9. Чёрная И.П. Постглобализм versus глокализация: новые вызовы региональному развитию // Тихоокеанская Россия — проблемы и возможности

модернизации: сб. науч. ст. / под науч. ред. В.В. Горчакова. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2012. С. 93–94.

10. Энгдаль У. Китайский сухопутный мост в Турцию создает новый евразийский геополитический потенциал [Электронный ресурс]. URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/exclusive/view/69021>

11. Bullon-Cassis L. Towards «Post-Globalization»? Neoliberalism and Global Governance after the Global Financial Crisis // W-2011 [Электронный ресурс]. URL: http://www.cris.unu.edu/fileadmin/workingpapers/W-2011-1_new.pdf

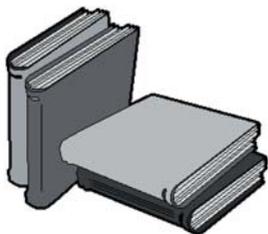
12. China 2030. Building a Modern, Harmonious, and Creative High-Income Society [Электронный ресурс]. URL: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/China-2030-complete.pdf>

13. Global Economic Prospects. Uncertainties and vulnerabilities. January 2012 // The World Bank [Электронный ресурс]. URL: http://siteresources.worldbank.org/INTPROSPECTS/Resources/334934-1322593305595/8287139-1326374900917/GEP_January_2012a_FullReport_FINAL.pdf

14. The Financial Development Report 2010 [Электронный ресурс]. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_FinancialDevelopmentReport_2010.pdf

15. The Future of the Global Financial System — Navigating the Challenges Ahead [Электронный ресурс]. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_FutureGlobalFinancialSystem_Report_2010.pdf

16. Wolf M. Financial crisis tests durability of globalization // Financial times. 2008. October 10 [Электронный ресурс]. URL: http://us.ft.com/ftgateway/superpage.ft?news_id=fto100920081302015288



Марченко М. Н. Европейский союз и его судебная система : монография. — М.: Проспект, 2012. — 288 с.

Работа посвящена изучению Европейского союза и его судебной системы с позиций теории государства и права и некоторых других юридических дисциплин. Особое внимание в ней уделено рассмотрению вопросов, касающихся структуры судебной системы Евросоюза, принципов ее организации и деятельности, юрисдикции наднациональных судебных органов, характера их отношений с национальными судами.

А.А. КУРМАЗОВ

Условия интеграции России и стран АТР в области использования водных биоресурсов

В статье показана объективная необходимость развития взаимодействия прибрежных государств АТР в сфере использования водных биоресурсов, а также факторы, влияющие на характер интеграционных связей в регионе.

Ключевые слова: международная интеграция, рыбные порты, ресурсы, экономика, национальные интересы.

Разнообразные ресурсы Мирового океана (живые, минеральные, транспортные, рекреационные, и др.) давно стали объектами внимания внешнеполитических, внешнеэкономических интересов большинства стран и регионов планеты. Ресурсы рыболовства очень часто имеют трансграничный и транснациональный характер, и это требует участия в регулировании процесса их освоения субъектов международного права — государств. Рыболовный флот нередко бывает размещен в районах за пределами национальной юрисдикции государства флага. Сейчас без международных контактов и соглашений обеспечить такое размещение невозможно. В узких национальных рамках экосистемный подход к изучению и рациональному использованию живых морских ресурсов также невозможен, поскольку на экосистемы оказывают влияние глобальные природные процессы. И это требует как минимум обмена информацией на международном уровне.

Отсюда понятно, что в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) взаимодействие стран и территорий в области изучения, сохранения и рационального использования морских биологических ресурсов естественно и неизбежно.

Международная интеграция — это экономический процесс взаимодействия национальных хозяйств двух и более государств на основе кооперации и разделения производства и труда [8]. Морской природно-ресурсный потенциал стран и регионов АТР, а также их демографическая ситуация отличаются большим разнообразием. В некоторых частях АТР существует избыток природных ресурсов при низкой численности населения, но чаще наблюдается обратное: перенаселенные страны и регионы испытывают сильный дефицит природных ресурсов, поэтому характер интеграции в регионе не может быть простым и бесконфликтным.

В то же время рост интеграционных процессов является одной из важнейших глобальных закономерностей современного мирового развития. Интеграция — многоуровневые процессы, охватывающие разнообразные связи, отношения и структуры. Соответственно — дезинтеграционные процессы — снижение уровней связанности. Возросшее в 1990-е годы экономическое и социальное обособление Дальнего Востока от центральных и западных районов России заставило регион больше ориентироваться на АТР и интегрироваться в него, но следует учитывать, что чрезмерное обособление может иметь некоторый критический уровень — провоцировать сепаратистские настроения и привести к серьезным геополитическим последствиям [1].

Быстрый экономический рост в регионе АТР обостряет целый ряд проблем: дефицит ресурсов и продовольствия, деградация природной среды и т. п., что требует более эффективной координации усилий в общерегиональном масштабе [11].

Международная интеграция (какой бы сферы человеческой деятельности это ни касалось) — неотъемлемая часть процессов глобализации в мировом хозяйстве. Не является исключением и морехозяйственная деятельность в АТР. С этой точки зрения, прежде всего, необходимо обратить внимание на тип цивилизационного развития прибрежных государств региона: теллурический (или континентальный) либо талассократический (морской тип) развития.

Многие авторы, пишущие о пространственно-хозяйственном значении Мирового океана для будущих судеб человечества, как правило, едины во мнении — Россия как в прошлом, так и в настоящем стоит на позициях развития цивилизации преимущественно теллурического типа [2, 5, 7, 10]. В то же время большая часть прибрежных государств северной части Тихого океана относят себя к талассократическому типу или пытаются встать на этот путь развития. Наглядный пример — сопоставление морских доктрин России и Японии [9].

Тихоокеанская Россия объективно заинтересована в развитии интеграционных процессов, в том числе в области использования морского потенциала, со странами северной части Тихого океана. Эта заинтересованность определяется географической близостью, высоким уровнем экономического развития таких стран, а также дефицитом природных ресурсов и их емкими рынками.

Страны-соседи в значительной степени ориентированы на развитие морских отраслей экономики, включая рыболовство. Россия в силу причин, указанных выше, не может существовать в условиях самоизоляции, когда речь идет о морской политике и экономике.

Если говорить о рыбопромышленном секторе, то можно привести такой наглядный пример, как морские рыбные порты. Их количество и качество, несомненно, зависят от степени ориентированности государства на океан и его ресурсный потенциал.

Так, на тихоокеанском побережье России, по свидетельству прежнего министра транспорта РФ И.Е. Левитина, имеется восемь рыбных портов, оборудованных глубоководными причалами, способными принимать и обрабатывать крупнотоннажные суда; на тихоокеанском побережье США — более 20 хорошо оборудованных морских рыбных портов, куда поступает и основная масса американских уловов из тихоокеанских районов; в Китае — более 700 рыбных портов; в Японии — почти 3000.

Стоит ли говорить, насколько велик мультипликационный эффект организации портового хозяйства для хозяйственного развития прибрежных районов в целом. Ярчайший пример — Китай, достигший значительных экономических успехов в масштабе страны путем развития побережий и отраслей морского хозяйства, путем концентрации промышленного капитала и активизации его оборота в прибрежных районах.

Любой порт важен и для обеспечения обороноспособности и морского присутствия государства в том или ином районе Мирового океана. Достаточно вспомнить, насколько большое значение придавалось царским правительством России приобретению на Дальнем Востоке незамерзающего порта, когда техника судостроения не позволяла использовать судами замерзающие бухты. Выбор был сделан в пользу Порт-Артура. Объясняется это просто. Арена борьбы за рынки сырья и сбыта между сильнейшими в экономическом и военном отношении государствами, определявшая внешнюю политику XIX в., постепенно распространилась на весь мир, а единственной связующей коммуникацией глобального масштаба являлся в то время океан [6].

Нынешний характер международной интеграции в области использования водных биоресурсов (ВБР) в регионе сформировался под влиянием следующих факторов: неоднородность распределения морских ресурсов в исключительных экономических зонах (ИЭЗ) прибрежных государств АТР; уровень потребностей в морских продуктах в этих странах; имеющееся соотношение количества и качества рыбных портов (наиважнейших каналов для международного взаимодействия в деле освоения водных биоресурсов, а также направления потоков продукции из них).

Интеграционные процессы в АТР в области освоения и использования морских ресурсов происходят давно, характер взаимодействия уже сложился. Для российского Дальнего Востока формула данной интеграции такова. Прибрежные районы российского Дальнего Востока являются сырьевым

придатком промышленно развитых и густонаселенных прибрежных районов целого ряда стран АТР. Эти страны благодаря созданной путем приложения огромных усилий и самых значительных средств морской промышленной базы сейчас обладают необходимой инфраструктурой для превращения российских ресурсов в свой национальный продукт, который используется в интересах социально-экономического развития своих государств и народов.

Быстро изменить создавшуюся направленность интеграционных процессов невозможно, нужны колоссальные средства и немало времени, а также перелом в сознании не только правительства, но и всего населения.

Национальные задачи развития морских отраслей экономики, включая рыболовство, сейчас приходится решать далеко за пределами интересов отдельной морской отрасли прибрежных государств, т. е. как минимум на региональном, а часто — на глобальном международном уровне. Однако внешние и внутренние условия, в которых развиваются морехозяйственные комплексы, динамичны, многообразны и постоянно меняются.

Для формирования перспективной морской политики (немыслимой без возрастающих темпов интеграции), в том числе и ресурсной, необходимо понимание общих направлений таких изменений, их движущих сил. Изменения в области морской деятельности государств региона, произошедшие за короткий исторический промежуток времени — 15–20 лет, весьма значительны, требуют разносторонней оценки и тщательного анализа, чтобы выбрать оптимальные пути собственного развития в возникающих условиях.

Прибрежные государства северотихоокеанского региона (Китай, США, Япония, государства Корейского полуострова, Канада) сильно заинтересованы в развитии отраслей морского хозяйства, прошли в этом направлении большой путь (часто разный и не совпадающий с другими), уже многого добились и продолжают формировать и реализовывать свою активную морскую стратегию в Тихом океане. С учетом этого тихоокеанский театр следует рассматривать как один из ключевых районов российских морских интересов, но ему не уделяется должного внимания.

За провозглашением общего политического курса должны последовать реальные шаги его воплощения, успех которого будет зависеть от правильного понимания условий, в которых будут предприниматься практические действия. Как раз из этого следует исходить при формировании позиции России в области экономического освоения океана и международной интеграции с точки зрения обеспечения максимальных выгод. Именно России, а не отдельного федерального органа. Для этого должны быть сняты помехи межведомственных противоречий. Сугубо ведомственный подход является препятствием для проведения сбалансированной общегосударственной морской ресурсной политики.

В ряде стран созданы государственные институты, которые осуществляют национальную морскую политику на комплексной основе, в том числе путем преодоления межведомственной разобщенности. Так, в Республике Корея

было учреждено Министерство морских дел и рыболовства (впоследствии реорганизовано), в Японии на основе «Закона об основах морской деятельности» сформирован Штаб комплексной морской политики, в США образована Комиссия по океанской политике, и др.

Решать проблему межведомственной разобщенности в управлении морехозяйственной деятельностью должно государство. В этом лучше других, пожалуй, продвинулись в Тихоокеанском регионе Китай, Республика Корея, в определенной степени США и Япония.

Одним из важных направлений внешней политики России в настоящее время является ресурсная дипломатия («ресурсный национализм», как этот курс иногда называют за рубежом [4]). Это обусловлено наличием очень значительных запасов самых различных видов природного сырья на территории России, а также в акваториях, где осуществляются ее суверенные права, и отсутствием таковых во многих других странах, нуждающихся в них. При этом спрос на ресурсы постоянно возрастает.

Однако поставки нефти и газа в восточноазиатские страны, хотя и улучшают статистические показатели, не могут заменить многих сотен мелких деловых контактов и связей, которые в действительности и создают фундамент реальной региональной интеграции [11]. На Дальнем Востоке Тихоокеанской России многие сотни мелких деловых контактов способны обеспечить рыбопромышленники.

В последнее время руководство России уделяет все большее внимание морским биоресурсам, использование которых должно стать одним из направлений обеспечения национальных интересов и национальной безопасности. Основная часть ВБР в зоне действия суверенных прав на их разработку и освоение сосредоточена в северо-западной части Тихого океана.

В отличие от «материковых» видов ресурсов или минеральных и углеводородных ресурсов морского дна морские живые ресурсы возобновляемы, а также более подвижны и изменчивы в пространстве и времени [3]. До 1977 г. в северной части Тихого океана не было 200-мильных зон, существовала свобода хозяйственной деятельности в море. Водные биоресурсы, сейчас находящиеся в зоне национальной юрисдикции России, были доступны другим странам и активно ими осваивались. Для этих видов ресурсов сформировались традиции их использования и рынки потребления. Поэтому полная национализация ВБР даже в пределах национальной юрисдикции встречает сопротивление со стороны других заинтересованных стран. В таком же положении по отношению к странам ресурсодержателям ВБР находится и Россия. Возникают конфликтные ситуации, решение которых возможно только на уровне международного, межгосударственного или многостороннего взаимодействия. Таким образом, международная интеграция в области использования морских ресурсов (не только ВБР), несмотря на имеющиеся конфликты и противоречия, неизбежна и необходима.

В регионе растет актуальность многостороннего сотрудничества в таких сферах, как охрана окружающей среды, ресурсосбережение, рыболовство и развитие аквакультуры [12]. Рыболовство и рыболовная политика выходят за пределы только национальных интересов, цели и задачи которых достигаются и решаются преимущественно на основе компромиссов многих заинтересованных стран, определяя общие международные условия развития промышленного рыболовства.

В этой связи при выработке подходов к формированию позиции России по вопросу участия районов российского Дальнего Востока в интеграционных процессах в области использования морских ресурсов было бы полезно учитывать следующее:

— в АТР становятся все более заметными признаки формирования международного рыбопромышленного симбиоза, появление которого обусловлено растущей взаимозависимостью заинтересованных государств при наличии одновременно центробежных и центростремительных тенденций;

— растущее значение международных организаций в деле регулирования регионального рыболовства, которое определяет целесообразность участия Российской Федерации в их деятельности;

— иерархия интересов России при выборе подходов к развитию сотрудничества в области рыбохозяйственной деятельности с другими прибрежными государствами и международными организациями региона должна строиться, исходя из возможностей получения дополнительных выгод и преимуществ и устранения возможных негативных последствий.

Также в интересах всего российского общества необходимо обеспечить: максимум использования возобновляемых ресурсов (снижение выбросов, вовлечение в хозяйственный оборот новых видов) на уровне, обеспечивающем их сохранение и стабильное воспроизводство, на возможно продолжительный период и в интересах будущих поколений; удовлетворение ресурсных потребностей общества без нанесения ущерба экосистемам.

Кроме того, позиция Российского государства в отношении влияния на характер интеграционных процессов по вопросам использования морских ресурсов и пространств должна строиться на следующих базовых положениях:

— активизация комплексного развития морского хозяйства и формирования морской культуры населения;

— оказание самого серьезного внимания развитию прибрежной инфраструктуры, включая коммуникации, и в особенности портового хозяйства;

— понимание того, что рыбаки, доставляющие в российские порты продукцию ВБР, и органы, допускающие эту продукцию на берег, делают не разную работу каждый по своим ведомственным инструкциям, а занимаются общим делом — экономическим овладением пространств и ресурсов Мирового океана в целях социально-экономического развития Российского государства и его населения;

— готовность пойти на внушительные затраты в расчете на долгосрочную перспективу получения отдачи, готовность нести эти затраты в течение долгого времени, добиваясь высокой эффективности использования вкладываемых финансовых средств и промышленного капитала.

Только максимальная реализация данных положений (а не провозглашение сформированной позиции с ее воплощением по остаточному принципу) позволит переломить сформировавшийся характер интеграционных процессов в АТР в данном направлении.

Список литературы

1. Бакланов П.Я. Дальневосточный регион России: Проблемы и предпосылки устойчивого развития. Владивосток: Дальнаука, 2001. 144 с.
2. Болховитинов Н.Н. Русско-американские отношения. 1815–1832. М.: 1975. С. 259.
3. Бочаров Л.Н. Развитие рыбохозяйственной науки на Дальнем Востоке: Задачи и особенности современного этапа // ТИНРО-85. Итоги десятилетней деятельности. 2000–2010. Владивосток: ТИНРО-Центр, 2010. С. 3–24.
4. Ватанабэ С. Победы и поражения определяются инвестициями и технологиями: ресурсы — изменения в расстановке сил / С. Ватанабэ, Т. Такаса, Я. Нодзава // Нихон кэйдзай симбун. 2008. 15 июня (пер. с яп.).
5. Войтоловский Г.К. Динамика развития // Теория и практика морской деятельности. М.: СОПС, 2005. Вып. 5. 248 с.
6. Гладких С.А. Проблема приобретения Россией незамерзающего военного порта на Дальнем Востоке. СПб.: Гангут, 1998. Вып. 16. С. 3–16.
7. Гринев А.В. Российский политаризм как главная причина продажи Аляски. Acta Slavica Laponica. 2006. Т. 23. С. 171–202.
8. Корелький В.Ф. Толковый биржевой словарь / В.Ф. Корелький, Р.В. Гаврилов. М.: Руссо, 1996. 432 с.
9. Курмазов А.А. Морской генеральный план Японии: основные цели и ориентиры // Морское право и практика. 2008. № 3 (19). С. 50–55.
10. Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю. 1660–1783: [пер. с англ.]. 3-е изд. М.: АСТ, 2002. 634 с.
11. Песцов С.К. Азиатско-Тихоокеанский регионализм: Теоретические проекты и практика региональной интеграции // У карты Тихого океана: информ.-аналит. бюллетень. 2010. № 14 (212). С. 7–17.
12. Севастьянов С.В. Новые проекты азиатско-тихоокеанской интеграции и возможности российского участия // У карты Тихого океана: информ.-аналит. бюллетень. 2010. № 14 (212). С. 17–32.

И.В. ШАРОЩЕНКО, М.А. АРШИНОВ

Анализ основных показателей обеспечения экономической безопасности России

В статье исследуется текущее состояние основных показателей экономической безопасности России; анализируются проблемы ее обеспечения.

Ключевые слова: экономическая безопасность, инвестиции, производство продукции, машиностроение, валовой внутренний продукт, экономическое развитие, безработица, качество жизни.

Исследование проблем экономической безопасности представляется необходимым для познания особенностей социально-экономического развития страны в период системной трансформации, развертывания в мире процессов глобализации, а также вступления России в ВТО.

Экономическая безопасность — это экономическая категория, характеризующая такое состояние экономики, при котором обеспечиваются устойчивый экономический рост, оптимальное удовлетворение общественных потребностей, рациональное управление, защита экономических интересов на национальном и международном уровнях.

Экономическая безопасность определяется как возможность и готовность экономики обеспечить достойные условия жизни, военно-политическую стабильность общества и целостность государства, противостоять влиянию внутренних и внешних негативных факторов и быть материальной основой национальной безопасности.

ШАРОЩЕНКО Ирина Валерьевна — кандидат экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономики таможенного дела Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток.
АРШИНОВ Максим Александрович — студент 251 группы экономического факультета Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток.

Оценка экономической безопасности и обеспечение должного ее уровня — это первостепенная задача любого государства. Объективность оценки определяется во многом тем, какие показатели и индикаторы применяются. Это должен быть набор критериев, которые, во-первых, количественно должны позволить оценить качественные явления, во-вторых, эти показатели должны обладать высокой чувствительностью и изменчивостью, в-третьих, — выполнять функции индикаторов не отдельно друг от друга, а в совокупности [1].

Анализ различных методик оценки уровня экономической безопасности государства позволил выделить группы экономических и социальных индикаторов оценки экономической эффективности государства и провести сравнение фактических их значений с пороговыми (см. таблицу). Следует отметить, что состояние экономики страны с точки зрения обеспечения национальной безопасности характеризуется прежде всего уровнем и динамикой экономического развития, уровнем научно-технического развития, состоянием и структурой научно-производственного потенциала.

Таблица

Пороговые значения	Величина пороговых значений	Фактическое состояние на 2011 г.
Экономические индикаторы		
Объем валового внутреннего продукта (ВВП), млрд р.	< 29 200	54 369,1
Рост объема ВВП, %	< 3–4	4,3
Сбор зерна, млн т	< 70	94,2
Производство зерна на душу населения, кг	< 207	672
Доля машиностроения во всем промышленном производстве, %	< 25	20
Инвестиции в основной капитал, % к ВВП	< 25	19,8
Доля в промышленном производстве обрабатывающей промышленности, %	< 70	65
Дефицит бюджета, % к ВВП	> 5	+0,8
Объем государственного долга, % к ВВП	> 25	10,4
Уровень инфляции	> 20	6,1
Доля импортного продовольствия в общем объеме продовольственных ресурсов, %	> 25	50
Уровень безработицы по методологии МОТ, % к ЭАН (экономически активное население)	> 5	6,6
Расходы на национальную оборону, % к ВВП	< 3	2,9
Расходы на НИОКР, % к ВВП	< 2	1,2

Окончание табл.

Социальные индикаторы		
Доля населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума, % ко всему население	> 7	15
Соотношение среднедушевых денежных доходов населения и величины прожиточного минимума, раз	< 3,5	3,2
Соотношение доходов 10% наиболее обеспеченного и 10% наименее обеспеченного населения (коэффициент фондов), раз	> 8	16,3
Соотношение среднемесячного размера пенсии к прожиточному минимуму, раз	< 1,5	0,5
Продолжительность жизни, лет	< 70	70,3

Таким образом, согласно данным таблицы, главным сигналом нарушения требований экономической безопасности государства является снижение доли производственных инвестиций в общем объеме ВВП [3]. Следствием снижения инвестиционной активности являются спад производства и ухудшение его структуры, что ведет к ухудшению позиций государства в мировом сообществе. В условиях опережения спада производственных инвестиций по сравнению с производством реального ВВП происходит моральная и физическая деградация промышленности. И как итог, инвестиции в основной капитал в 2011 г. составили 19,8% ВВП при необходимом минимуме 25%.

Важным показателем экономической безопасности является объем национального производства. Впервые за долгие годы объем ВВП достиг безопасного уровня и даже оказался несколько выше [4]. Более того, в 2011 г. Россия показала один из самых высоких уровней ВВП, начиная с 1991 г., прирост ВВП 2011 г. — 4,3%, что соответствует третьему месту среди ведущих экономик мира, после Китая и Индии (9,5% и 7,8%, соответственно). Использование абсолютного значения ВВП в оценке экономической безопасности в полной мере не отражает объектного ее состояния. Большой интерес представляет относительный показатель — объем ВВП на душу населения. По статистическим данным за 2011 г., в России его значение достаточно низкое, всего 15,8 тыс. долл. США при среднемировом показателе в 10,7 тыс. долл. США. По рейтингу данного показателя Россия занимает 51-е место в мире. По данным Международного валютного фонда, в 2011 г. ВВП Италии на душу населения составил 29,4 тыс. долл. США, Франции — 34 тыс., Люксембурга, — 80,3 тыс.; в Катаре (Эмират) — 88,2 тыс.; в США — 47,1 тыс. долл. США [3].

Доля обрабатывающих отраслей в общем объеме промышленного производства составила 65%. Хотя отклонение от порогового значения (70%) невелико, наличие отрицательной динамики может в ближайшем будущем создать угрозу экономической безопасности.

Доля машиностроения в общем объеме промышленного производства не дотягивает до порогового уровня (25%), что свидетельствует о продолжающейся деиндустриализации национальной экономики. Доля машиностроения во всем промышленном производстве составляет чуть менее 20%, а весь машиностроительный комплекс — только около 3% ВВП. Это значение является критическим для экономической безопасности страны и подтверждает сырьевую направленность экономики (нефтегазовый комплекс и сырьевые отрасли создают около 28–30% ВВП).

Состояние экономической безопасности страны во многом определяется уровнем производства продовольствия. Продовольственная безопасность подразумевает способность страны обеспечивать свои потребности в продуктах питания за счет собственных ресурсов. В 2011 г. доля импортных продовольственных товаров в общем обороте розничной торговли составила, по разным оценкам, около 50%. Большая часть импортной продовольственной продукции ставит под угрозу здоровье потребителя, так как основная ее масса, при относительно низкой цене, не отвечает экологическим стандартам. Кроме того, на состояние внутреннего рынка продовольствия оказывает влияние экономическая и политическая конъюнктура мирового рынка, что значительно влияет на уровень внутреннего рынка и уровень потребления.

Отрадно, что по такому показателю, как сбор урожая зерна, Россия уверенно занимает первое место в мире. В 2011 г. этот показатель составил 94,2 млн т, что на 154% превышает показатель 2010 г. Такой значительный рост говорит о том, что Россия в состоянии не только обеспечивать собственные потребности в зерне, но и имеет возможность поставлять зерно на экспорт.

Индикаторами способности государства эффективно использовать национальные ресурсы служат уровень занятости и уровень использования производственных мощностей. С экономической точки зрения безработица — явление нерациональное и неэффективное. Она увеличивает нагрузку на занятых, перенося на них расходы по содержанию социальных иждивенцев, способствует снижению уровня жизни и распространению бедности и со временем неизбежно ведет к утрате квалификации и трудовых навыков, нанося серьезный ущерб экономике.

Одним из индикаторов состояния экономики страны является уровень безработицы, значение данного показателя в последние годы неуклонно снижается. Так, в 2011 г. он составлял 6,6%, при пороговом значении 5%. Хотя этот показатель является одним из самых низких в Европе и мире, но еще не соответствует безопасным параметрам.

Известно, что если расходы на фундаментальную науку и современные технологии снижаются ниже 2% ВВП на протяжении 5–6 лет подряд, то разрушение науки и технологического потенциала приобретает необратимый характер. Государственные расходы на НИОКР в России уже в течение десяти лет не превышают данного значения (2%), а в 2011 г. составили 1,2% к ВВП. В 2011 г. правительство существенно сократило социальные рас-

ходы на образование, культуру и медицину в пользу расходов на оборону и правоохранительную деятельность. Согласно планам правительства РФ, расходы только на образование будут сокращены в бюджете с 4 % ВВП 2011 г. до 3,6% ВВП в 2014 г. Бюджетные расходы на здравоохранение в течение четырех лет будут сокращены с 3,9 до 3,4% ВВП, расходы на НИОКР сократятся с 1,2% до 0,65% ВВП к 2014 г. Финансирование ЖКХ сократилось в 2011 г. с 2,0 ВВП до 1,5% ВВП. А расходы на национальную оборону увеличиваются с 2,9 % ВВП в 2011 г. до 3,8% ВВП в 2014 г.

Такая политика государства лишает возможности российскую экономику в ближайшие десятилетия занять вообще какие-либо позиции на рынке высокотехнологичной продукции. Если на мировом «хай-тек»-рынке доля США составляет 36%, Германии — 16%, Китая — 6%, то доля России — не более 0,6%. Эти цифры наглядно демонстрируют зависимость нашей страны от государств, определяющих сегодня направления научно-технического прогресса. Данную тенденцию подтверждает такой показатель, как доля инновационной продукции в ее общем выпуске (3,6% при пороге не менее 15).

Социальные индикаторы экономической безопасности характеризуют сложившиеся тенденции развития социальных процессов с точки зрения реализации принципа справедливости распределения благ. Нарушение этого принципа проявляется в росте доходов господствующих социальных слоев за счет уменьшения доходов других не в связи с большим их вкладом в рост общественного благосостояния, а в связи с главенствующей ролью в распределении благ.

Анализ показал, что социальные индикаторы безопасности далеки от пороговых показателей. Количество людей, живущих за чертой бедности, в два раза превышает пороговое значение, если здесь вообще уместно говорить о каких-либо порогах для страны, обладающей колоссальными природными богатствами и увеличивающимися из года в год золотовалютными резервами.

Как следует из данных Росстата, коэффициент фондов — соотношение между средним уровнем доходов 10% населения с самыми высокими доходами и 10% населения с самыми низкими доходами — по итогам 2011 г. составил 16,3 раза. В 2010 г. этот показатель был на уровне 16,5 раза, в 2009 г. — 16,7 раза. Тенденция снижения незначительна, и объясняется прежде всего ростом пенсий и социальных пособий малообеспеченным гражданам.

При снижении дифференциации доходов сама по себе бедность только растет. Если в 2010 г. 12,6% населения жили за чертой бедности (на доходы ниже величины прожиточного минимума), то по итогам 2011 г. уровень бедности увеличился до 15% от всего населения.

Размер средней пенсии постоянно отстает от прожиточного минимума, в то время как наличие платежеспособного спроса у населения старших возрастов играет роль фактора, поддерживающего на плаву экономику. В мировой практике не допускается достижение величиной прожиточного минимума 70% среднего размера пенсий.

В 2011 г. ожидаемая продолжительность жизни в России достигла отметки в 70,3 года, впервые переступив порог в 70 лет (минимальное пороговое значение), хотя по данному показателю Россия занимает не самое почетное 112 место в мире. За пять лет реализации мероприятий демографической программы ожидаемая продолжительность жизни для всего населения выросла на 3,7 года, для мужчин — на 3,9 года, для женщин — на 2,8 года. Ожидаемая продолжительность жизни, таким образом, достигла 64,3 года среди мужчин и 76,1 года среди женщин.

Анализ показал, что экономика России вышла из опасной зоны по таким показателям, как инфляция, объем ВВП, объем сбора зерна, уровень госдолга, дефицит бюджета в % к ВВП, но остается за критической чертой по показателям научно-производственного потенциала, расходов на НИОКР в % к ВВП, развитию промышленного производства, а также по большинству социальных индикаторов. Критически низким остается уровень инвестиционной и инновационной активности.

Низкая экономическая активность не позволяет не только поддерживать даже простое воспроизводство, обороноспособность и достигнутый уровень благосостояния, но и обеспечивать минимально необходимый уровень хозяйственного освоения территории и содержания имеющейся инфраструктуры. Это выражается в массовом оттоке населения из районов Севера и Дальнего Востока, резко участвовавших в катастрофах и авариях в базовых отраслях — на транспорте, в энергетике, химической промышленности. При сохранении сложившихся тенденций освобождаемое Россией экономическое пространство на собственной территории будет неизбежно заполняться иностранным капиталом.

При таком состоянии экономики не могут быть обеспечены необходимые условия для устойчивого социально-экономического развития, невозможно поддерживать должный уровень обороноспособности, минимальных социальных гарантий; проблематичным становится сохранение экономической самостоятельности страны.

Наметились угрозы исчерпания и деградации ресурсного потенциала страны. Наиболее опасная из них касается важнейшего ресурса развития — человеческого потенциала. Она обусловлена падением уровня жизни и свертыванием наиболее сложных видов производств. Наметившаяся тенденция сокращения численности России, хоть и при увеличении продолжительности жизни населения, и падение качества массового образования и здравоохранения делают невозможным обеспечение базовых условий современного экономического роста.

Реальную угрозу национальным интересам России в области экономики представляет тенденция быстрого разрушения научно-технического потенциала страны, свертывания научных исследований и разработок новой техники, резкого падения инновационной активности. Об этом свидетельствует более чем пятикратное сокращение расходов на научные исследования, почти

двукратное уменьшение количества научных работников, утечка лучших умов за рубеж по сравнению с показателями 1996 г. А поскольку научно-технический прогресс является главным источником современного экономического роста (на его долю приходится от 70 до 90% прироста валового внутреннего продукта в развитых странах), то сохранение этой тенденции будет означать исчезновение основы самостоятельного и устойчивого развития страны [2].

Из теории современного экономического роста хорошо известно, что сырьевая специализация страны и ее интеграция в мирохозяйственные связи по контуру «экспорт сырья — импорт машиностроения и потребительских товаров» ведут к неэквивалентному внешнеэкономическому обмену, хроническому отставанию по уровню экономического развития и утрате возможностей самостоятельного устойчивого развития. Происходит это из-за особенностей ценообразования на машиностроительную и сырьевую продукцию. Важнейшей составляющей в первом случае является интеллектуальная рента (которая образуется вследствие временной монополии на использование научно-технических новшеств и служит источником финансирования последующих научно-технических разработок и, соответственно, экономического роста), а во втором — природная рента, которая в основном идет на оплату машиностроительной продукции, потребление, и лишь частично может быть использована на финансирование инвестиций.

Таким образом, сокращение и обесценивание собственного научно-технического и интеллектуального потенциала в условиях современной международной конкуренции означает утрату основного внутреннего источника экономического роста и обрекает страну на постоянное вымывание имеющегося национального богатства в неэквивалентном внешнеэкономическом обмене.

Список литературы

1. Глазьев С. Стратегия и Концепция социально-экономического развития России до 2020 года: экономический анализ [Электронный ресурс]. URL: www.glazev.ru.
2. Зими́на. Е. Современные проблемы экономической безопасности и пути их решения // Академический вестник: ежегодник. Ростов н/Д, 2008. № 6. С. 206–209.
3. Данные официального сайта Госкомстата [Электронный ресурс]. URL: www.gsk.ru
4. Данные официального сайта Министерства Финансов Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://info.minfin.ru>

В.А. ОСТАНИН

Совершенствование таможенной политики как условие эффективного экономического равновесия

Рассматриваются максимизация объемов поступления доходов в федеральный бюджет, реализуемая двумя относительно независимыми институтами государства — налоговой службой и Федеральной таможенной службой России; роль таможенного тарифа на капитальные ценности, ввозимые на территорию России; возможность воздействия на механизм таможенного риск-менеджмента, снижение коррупционной составляющей.

Ключевые слова: таможенная политика, таможенный тариф, неэффективное экономическое равновесие, коррупция, транзакционные таможенные издержки, таможенный риск-менеджмент

Углубление глобализации экономики, расширение и рост внешней торговли позволяют использовать преимущества от разделения труда в каждой из торгующих стран.

Отец экономической науки Адам Смит в своей работе «Исследование о природе и причинах богатства народов» (1776 г.) писал о разделении труда: «В зависимости от большего или меньшего количества продуктов или того, что приобретается в обмен на них, сравнительно с числом тех, кто их потребляет, народ оказывается лучше или хуже снабженным всеми необходимыми предметами и удобствами, в каких он нуждается» [3].

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

Проблемы экономической политики возникают тогда, когда научный подход — выносить суждение с позиции вечности (*sub specie aeternitatis*) — переносится на современность без учета национальной специфики, пространства и времени.

То, что может приниматься за истину сегодня, вряд ли в свое время также логично вытекало из постулатов классической политэкономической мысли. И то, что было истинным при А. Смита, может стать анахронизмом сегодня. Это относится и к общеизвестному постулату А. Смита, суть которого в том, что основное правило каждого благоразумного главы семьи можно свести к требованию — не производить самому такие предметы, покупка которых обходится дешевле. Портной не шьет себе сапоги, а покупает их у сапожника. И что представляется разумным в образе действия любой частной семьи, может остаться разумным и для всего государства. Следовательно, выгоды, которые приобретает частный товаропроизводитель в результате использования преимуществ разделения труда, становятся источниками роста потребления и расширенного воспроизводства. Эта разница в производственных издержках, в конечном счете, выявляется как разница в ценах на продукты труда в разных странах.

Позже Д. Рикардо углубил и развил данное положение, введя в оборот понятие относительных издержек, относительных конкурентных преимуществ. Он отмечал, что ограниченность ресурсов заставляет человека распределять их наиболее эффективно [1]. В теории валютного курса, как завершения этих научных изысканий, говорится о превращении относительного преимущества в ценах в абсолютное ценовое преимущество. Разница цен становится причиной направления международных потоков товаров и услуг, а это разница в методах производства, разница в обеспеченности факторами производства, разница в предпочтениях, в поведении спроса.

Однако то, что принималось за истину по А. Смигу, было превращено в очередное теоретическое недоразумение у Дж. М. Кейнса. Разница в методах производства сказывается в различии во владении, например, природными ресурсами, в условиях доступности, технологиях производства и, наконец, в господствующей ментальности нации. Для одних естественно присвоение в результате спекуляций, для других — увеличение благ в процессе материального производства.

Результат от разницы в обеспеченности факторами производства составляет суть теоремы факторных пропорций Хекшера-Олина¹ [2]. Данная теорема достаточно хорошо объясняет сегодняшнюю российскую ситуацию. Богатая ресурсами Россия экспортирует ресурсоемкие товары с минимальной

¹ Суть теории в том, что у стран-участниц международного обмена складывается тенденция к вывозу тех товаров и услуг, для изготовления которых используются преимущественно факторы производства, имеющиеся в избытке, и, наоборот, ввозят ту продукцию, по которой имеется дефицит каких-либо факторов; развитие международной торговли приводит к выравниванию «факторных» цен, т. е. дохода, получаемого владельцем данного фактора.

добавленной стоимостью. А из стран, богатых товарами высоких технологий, например, США, мы импортируем не только наукоемкие товары, но и сомнительные спекулятивные ценности в области финансовых инструментов.

С точки зрения экономической политики данное положение даже не подлежит критическому осмыслению. Логика же такова: Россия обречена оставаться сырьевым придатком в международном разделении труда. Обмен товарами во внешней торговле будет закреплять состояние неэквивалентности: цены на продукты высоких технологий всегда имеют тенденцию опережать рост цен на товары ресурсоемких производств.

Доводы и ссылки на экономистов А. Смита и Д. Рикардо не могут быть признаны убедительными. Приведенные примеры обмена продукта труда башмачника на сюртуки портного следует оставить для школьных аудиторий в курсе истории экономических учений, но только не для теоретических обоснований при выработке экономической политики страны. Теоретическое обоснование формирования открытых рынков на основе теории сравнительных преимуществ при всей ее простоте и доступности выводов о том, что международный обмен благами между странами выгоден даже тогда, когда одна из стран производит все блага дешевле, чем другая, только укрепляет позицию политиков в том, что ресурсоемкая структура экспорта выгодна государству.

Однако при всей ясности механизма формирования положительного результата от международного разделения труда возникает вопрос: каким образом Россия сможет преодолеть ресурсоемкую структуру своего экспорта? Насколько свободный рынок способствует оптимальному развитию производительных сил общества в Российской Федерации и насколько может быть признан справедливым порядок распределения суммарного положительного эффекта от внешней торговли. Другими словами, насколько уместен при подобной структуре экспорта термин «взаимовыгодная торговля». Если две страны даже и сводят свои значения чистого экспорта с нулевыми результатами, то в какой пропорции будет поделен суммарный излишек, если последний рассматривать в соотношении с национальными издержками?

Как мы полагаем, в долгосрочном плане подобная форма внешнеторговых обменов не может быть признана оптимальной, так как всегда будут проигрывать те страны, которые поставляют на мировой рынок наукоемкие продукты и технологии. Отсюда следует и соответствующий вывод — Россия должна реализовать свои возможности выхода на мировые рынки с продуктами высоких технологий, что возможно только за счет ускоренного развития науки, образования, современных технологий — развития не на основе факторов производства и инвестиций, по концепции теории М. Портера, а только на основе инноваций.

Все это позволяет наметить контуры новой экономической, таможенной, промышленной и иной политики в России на ближайшие, среднесрочную и долгосрочную, перспективы. Важно осознать парадоксальное положение

современной экономической действительности, когда громадный объем таможенных платежей, всегда представлявшийся как основной источник валютных поступлений. Если рассматривать издержки по К. Марксу, то их можно свести к затратам постоянного и переменного капитала. Когда товар реализуется на внешнем рынке, то экспортер получает выручку, которая покрывает отечественные издержки. Издержки иностранного покупателя есть доходы национальных резидентов, всех субъектов национальной экономической системы. Но при огромной разнице валютной выручки и рублевых издержек при сложившемся валютном курсе экспортер частично возмещает издержки в рублевой массе, а остальное обрушивается на валютный рынок. Если принять в качестве общеизвестного случая, что Центральный банк России скупает эту валютную выручку, то расплатиться он может только тем, что станет результатом эмиссии рублевой массы. Но эти деньги, которые окажутся у экспортера, будут тем больше давить на денежный рынок со стороны спроса, чем большая эффективность от внешнеэкономической деятельности у экспортера.

Однако дополнительно вброшенная в национальную экономику денежная масса может привести только к одному результату: обесцениванию прежних накоплений всех субъектов национальной экономики. Центральный банк не может не выкупить, в конечном счете, эту валютную выручку, ибо его задача добиваться оптимального соотношения спроса и предложения валют, не допуская резких и неожиданных изменений, так как влияние последних может быть непредсказуемо как по направлениям, так и по силе воздействия. Можно сформулировать очередную «ловушку», в которой оказалась национальная экономика: чем более эффективна торговля ресурсами на внешнем рынке, тем в большей степени изымаются доходы у населения страны в форме «налога на деньги», тем больше возможностей у лидеров национальной экономической политики и дальше позиционировать себя как «спасителей», отцов нации, раздающих блага каждому субъекту по принципу встроенности его в данную систему распределения национального богатства. Поэтому определенный смысл имеет реализуемая в настоящее время политика Центрального банка России, правительства страны, в результате которой избыточные доходы размещаются в иных государствах в различного рода ценных бумагах, при условии того, что отсутствие эквивалентности во внешней торговле может быть компенсировано результатом оппортунизма в распределении власти предрержащих. Можно сказать, что данная политика позволяет несколько снизить давление инфляции.

Ситуация существенно осложняется дополнительными негативными для всей национальной экономики последствиями. Так, если исходить из предположения, что будут сохраняться обменные курсы и мировые цены, то наращивание экспорта ресурсоемких отраслей имеет вторую сторону — наращивание спроса на ресурсы страны со стороны иного мира. Оно становится фактором увеличения национального дохода с учетом предельной склонности к потреблению. Экспортно-ориентированные отрасли сырьевой направленности,

которые обнаруживают высокую доходность от экспортных операций, в условиях ограниченности ресурсов — разведка, добыча, транспортировка сырья — будут оттягивать через ценовой рыночный механизм эти ограниченные ресурсы на свои отрасли, предприятия, тем самым угнетая, подавляя иные отрасли, которые не выдержат межотраслевую конкуренцию за ресурсы. Этот эффект угнетающего воздействия высокоэффективных отраслей, отдельных предприятий на экономику в целом был детально изучен ученым Т.М. Рыбчинским. Не учитывать этот эффект в процессе реализации той или иной модели экономического роста нет оснований.

Негативно сказывается на национальной экономике и накачивание денежной массы в результате экспорта. Если необходимый продукт, по К. Марксу, присваивается наемными работниками, рядовыми служащими компаний, то полученная прибыль есть факторный доход на капитал, который присваивается в соответствии с законами рыночной экономики собственниками факторов производства, т. е. капитала. Сегодня это весьма богатая прослойка российского общества, которая уже сама формирует спрос не столько на продукцию отечественного производства, стимулируя национального производителя, но на продукцию иностранных компаний. Следовательно, и в этом случае влияние наращивания экспортных возможностей продукции сырьевых отраслей не является реальным фактором экономического роста национальной экономики. Высокая доходность экспортно-ориентированной экономики не есть фактор устойчивого развития России в долгосрочном периоде. Непонимание, а скорее, неприятие в силу корпоративных олигархических интересов этого фундаментального положения ведет к застою, мнимому прогрессу при внешней видимости процветания и роста ВВП.

Осуществить корректировку курса и добиться при этом положительных результатов с помощью инструментов внешнеторговой политики представляется весьма сомнительным. Таможенные пошлины, как фискальные, так и защитные, по Ф. Листу, квоты, нетарифные торговые барьеры, а также субсидирование и использование возможностей государственных предприятий, являющихся участниками ВЭД, вряд ли будут располагать достаточными возможностями для условий рыночной экономики, регламентируемой соглашениями ВТО. В корректировке нуждается вся внутренняя и внешняя политика России.

В настоящее время серьезной теоретической проблемой является становление теории таможенного тарифа в новых условиях. В связи с вступлением России в ВТО таможенные тарифы становятся все более ограниченными и взаимоувязанными с обязательствами членства в мировых финансово-экономических организациях.

Таможенный тариф следует рассматривать как форму косвенного налога на продукцию нерезидентов. Роль этого налога на производителя и потребителя будет весьма различна и существенна для всех: конечными плательщиками

косвенного налога являются граждане, покупающие товары или потребляющие услуги, следовательно, таможенные пошлины лишают производителя финансовых ресурсов до того момента, когда он еще не реализовал свои товары. Чем выше пошлины на капитальные товары, тем выше бремя на производителя и потребителя. Но если покупатель всегда может сделать выбор — покупать подакцизный товар или отказаться от покупки, то у производителя дилемма формулируется в ином контексте — быть или не быть ему как производителю.

Поэтому таможенная политика не может быть однозначно определенной относительно таможенного тарифа. Следует задать вопрос о природе, объекте таможенного налогообложения. Таможенные услуги по таможенной очистке товара не сводятся к нулевой сумме. Если для потребителя они разумны и приемлемы как изъятие части дохода в силу более справедливого его перераспределения, то для участника ВЭД, импортирующего капитальные ценности национальной экономики, это никогда не будет сводиться к нулевой сумме. Угнетающее воздействие таможенного тарифа на импортера капитальных ценностей не только теоретически доказано, но и свидетельствует о пагубности современной таможенной политики: этот косвенный налог импортер будет нести до момента получения конечного результата, выручки от последующей продажи готового продукта.

Теорию таможенного тарифа следует рассматривать как составную часть теории косвенного налога и налога вообще. Налог на производительный капитал есть скорее не только свидетельство пагубности экономической политики вообще, но и таможенной политики, в частности. Подход с позиции удобства, эффективности для фискального органа не может преобладать над подходом эффективности налога с позиции национальной экономики. Если перефразировать слова римского императора Т.Ф. Веспасиана, то овец (или национальную экономику) следует стричь, а не убивать. Таможенные пошлины на производительный капитал убивают национальную экономику, лишая ее ресурсов до момента, когда результат еще потенциален.

Таможня может получать доходы от оказания услуг по таможенному контролю в виде таможенных сборов, т. е. платных услуг, цены на которые государство вправе устанавливать. Величина транзакционных издержек уже не будет столь обременительной. Это позволит снять многие таможенные преференции, поставив всех участников в равные условия. Таможенные преференции, когда они тракуются как выполняющие стимулирующие функции, скорее следует ассоциировать с удавкой на шее висельника, позволяющей какое-то время подышать. При этом мы согласны признать, что эффект Т.М. Рыбчинского не может восприниматься столь однозначно для российской экономики. Экономическая политика, используя инструменты таможенного тарифа, вполне в состоянии реализовать требуемые пропорции роста национальной экономики. Однако при этом следует понимать и пагубность

современной таможенной политики для национальной долгосрочной стратегии. Предложение таможенных услуг обременено таможенными платежами, оставаясь при этом моделью с нулевой эластичностью. Казалось бы, в этом случае в выигрыше остается обладающий экономической властью монополист. Однако это оружие оказалось в руках политико-экономических невежд.

Следует помнить, что интересы таможенного института есть интересы целого органа, т. е. государства. Изъятие дохода таможенными органами должно соотноситься с возможностями и практикой института государства — налоговой службой. Когда фискальная служба реализуется двумя органами с одной доминирующей стратегией — максимально возможной ставкой изъятия — то эта теоретическая модель не может быть состоятельной, по крайней мере с момента решения проблем эффективности олигополии, по А.О. Курно. Интересы части не есть интересы целого вообще, если к целому подходить как к организму, по Г. Гегелю. Эта модель экономической, а следовательно, и таможенной политики, есть модель «самопоедания» целого в угоду господствующей его части, олигархической экспортно-ориентированной структуры. Экономика не может эксплуатировать результат мультипликативного эффекта, что может быть признанным эффектом «даровой общественной силы» национального обустройства его, государства, институтов. Таможенный тариф на товары капитальной ориентации должен быть минимальным, если вообще не быть отмененным. Каждый рубль полученных таможенных платежей должен взаимоувязываться с ущербом, который наносится национальной экономике.

Это суждение позволяет сформулировать следующие выводы. Современное состояние экономики при монополизме государства на реализацию таможенной политики всегда следует рассматривать как состояние устойчивого равновесия. Однако это состояние равновесия не есть состояние эффективного равновесия.

Если экономическая теория, находясь под влиянием очередного «мейн-стрима», стремится обосновать разумность моделей устойчивого равновесия, то мы, следуя вслед за Дж. М. Кейнсом, склонны полагать, что таможенная политика скорее лежит в векторе ложной парадигмы национального развития. Таможенные платежи не просто есть трансакционные издержки национального участника ВЭД, они есть трансакционные издержки, умноженные на мультипликативный эффект для всей национальной экономики.

Одновременно возникает проблема эффективности государственного менеджмента. Может ли быть достигнут максимум эффективности функционирования двух относительно независимых институтов, таможенного и налогового, преследующих одну и ту же цель в форме максимизации изъятия доли дохода его граждан.

Ответ на этот вопрос был дан более века назад известным экономистом и математиком А.О. Курно: высшая эффективность может быть достигнута

в рамках монополии. Этой монополией является государство как целое, а не как его отдельные государственные институты по юридической форме, но не по процессу общенародного присвоения.

Фискальная функция таможни должна быть передана в ведение налоговой службы. Это позволит не только снизить издержки изъятия налоговых доходов, но и сформировать более целостную экономическую политику. За таможенными органами должна остаться только их сущностная функция — таможенный контроль за ввозом и вывозом в соответствии с допустимым, заявленным и фактическим товаром или ценностью. Одновременно это позволит сузить поле коррупции, сфокусировав его на налоговом институте. В условиях глобализирующейся мировой экономической системы открытость или закрытость экономического пространства получит инструментарий более целостного воздействия на внешнее окружение и формирование внутренних факторов экономического развития.

Представленная модель изъятия дохода позволит не только сделать более прозрачной саму схему изъятия, но и существенно сузить поле коррупции. Будут прозрачными правила игры, которые устанавливает государство, т.е. его институты. Бизнес-сообщество как внутри страны, так и за рубежом, само государство получают вполне более внятные сигналы, ориентиры, возможности, что повлияет на инвестиционный климат в России, снизив транзакционные издержки и уменьшив размеры коррупционных изъятий у бизнес-сообщества.

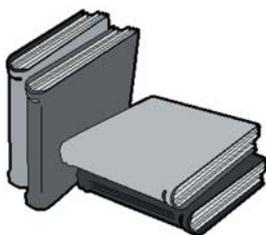
Одновременно следует видеть и те внутренние возможности, потенциал таможенных органов, которые позволят снизить транзакционные издержки, подвинув экономику к новому состоянию экономического равновесия. Следовательно, можно говорить о снижении коррупционных рисков. При этом под риском мы понимаем не саму опасность или вероятность реализации этой опасности, а логическую конъюнкцию опасности (потерь, утрат, гибели и т. д.) и вероятности наступления этих опасностей. Если для государства получение налога есть экономический феномен, связанный с качеством и количеством, для участника ВЭД этот же феномен может быть представлен с обратным знаком. Устойчивое равновесие может быть достигнуто только при условии выполнения требований монополиста, т.е. государства. Так как каждый объект — есть одно и то же, хотя и лежащее в поле различных интересов, то равновесие в условиях монопольного доминирования может быть достигнуто только на условиях монополиста. Но противоречие в форме конфликта интересов может быть разрешено при определенной экономической политике: с одной стороны, следует повысить риск для недобросовестного участника ВЭД, с другой — государство при выполнении участником ВЭД норм таможенного контроля и выполнения налоговых обязательств должно давать ему определенные преференции. В нашем понимании риска это может быть достигнуто как посредством ужесточения опасности для недобросовестного участника, так и путем совершенствования процедур таможенного контроля,

например, на основе селективного подхода к таможенным операциям и их участникам.

Следовательно, последнее позволит воздействовать на механизм таможенного риск-менеджмента уже с позиции вероятности обнаружения самой опасности. Однако результат должен быть один — в экономической системе может быть обнаружен переход из одного неэффективного равновесия к другому — более эффективному при прочих равных условиях, т. е. *ceteris paribus*.

Список литературы

1. Риккардо Д. Начало политической экономии и налогового обложения. М.: Изд-во полит. лит-ры, 1955. 539 с.
2. Рыбчинский Т.М. Начальный запас факторов и относительные цены товаров // Вехи экономической мысли. Т. 6. Международная экономика / под общ. ред. А.П. Киреева. М.: ТЕИС, 2006. С. 240.
3. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. М., 2007.



Авдонин Д.А. Взаимодействие подразделений дознания и административных расследований в борьбе с преступлениями, отнесенными к компетенции таможенных органов: учебное пособие / Д.А.Авдонин, В.А. Жбанков. — М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2010. — 76 с.

В учебном пособии в соответствии с программой курса «Криминалистика» изложены понятие, сущность, правовые основы, формы и виды, принципы и направления взаимодействия подразделений дознания и административных расследований ФТС России в борьбе с преступлениями, отнесенными к компетенции таможенных органов.

Предназначено для студентов юридического факультета и факультета таможенного дела Российской таможенной академии, сотрудников подразделений дознания и административных расследований ФТС России, научных сотрудников ФТС России, а также может быть использовано в деятельности научных и практических работников правоохранительных органов России.

Е.А. ЗАОСТРОВСКИХ

Перевозки внешнеторговых грузов морским торговым флотом

В статье рассмотрены* основные принципы сбалансированного развития национальной грузовой базы отечественного морского торгового флота и морского порта. Определена общая потребность в судах для обеспечения перевозок национальной грузовой базы отечественным морским торговым флотом, осуществляемых через порт Советская Гавань.

Ключевые слова: национальная грузовая база, отечественный морской торговый флот, морской порт, сбалансированное развитие, внешняя торговля.

Неравномерное размещение источников сырья, производительных сил и мест потребления товаров является одним из важных стимулов развития мировой торговли и повышения спроса на морские перевозки. Добытое сырье и произведенные товары образуют национальную грузовую базу, которая нуждается в перевозке морским транспортом.

В советский период развитие морского транспорта было подчинено концепции развития единого народнохозяйственного комплекса, которая предполагала рассмотрение национальной экономики одновременно как бы в двух плоскостях: во-первых, как комплекс отраслей; во-вторых, как совокупность экономических систем отдельных регионов [6].

Развитие единого народнохозяйственного комплекса способствовало образованию национальной грузовой базы, которая стимулировала развитие и определяла специализацию отечественного морского торгового флота и морских портов.

ЗАОСТРОВСКИХ Елена Анатольевна — младший научный сотрудник Института экономических исследований ДВО РАН, г. Хабаровск.

* Работа подготовлена в рамках гранта ДВО РАН, проект № 121-ПЗ4-01 «Долгосрочный прогноз инновационных компонентов концепции новой индустриализации российского Дальнего Востока»; проект № 12-1-ООН-01 «Модернизационный вектор стратегии экономической безопасности российского Дальнего Востока».

Условия формирования и развития внешней торговли задавались внутренними и внешними параметрами, а именно:

- товарная структура внешней торговли определялась условиями СИФ¹ по экспорту и ФОБ² по импорту, т. е. перевозку национальной грузовой базы осуществлял отечественный морской торговый флот;
- мощности морских портов соответствовали экономическим потребностям страны и задачам эффективной обработки отечественного морского торгового флота [3].

Сложившийся процесс внешней торговли давал независимость от мирового фрахтового рынка, а наличие собственной грузовой базы обеспечивало развитие морского торгового флота страны и бесперебойную доставку грузов в морские порты.

В итоге к 1980-м годам созданная сбалансированная система внешней торговли определяла уровень специализации морских портов, позволяла гибко маневрировать отечественным морским торговым флотом и обеспечивала перевозку до 80% внешнеторговых грузов. Страна входила в число крупнейших морских держав, занимая второе место в мире по количеству торговых судов и четвертое место — по тоннажу эксплуатируемого флота. Общая грузо-подъемность отечественного морского торгового флота достигла — 23,2 млн т дедвейта. Пропускная способность морских портов полностью удовлетворяла потребности страны в перевалке внешнеторговых грузов.

С началом радикальных экономических преобразований 1990-х годов обозначились пространственные диспропорции, которые были обусловлены ускоренным развитием топливно-энергетических отраслей, промышленности строительных материалов при значительном отставании в развитии транспортной инфраструктуры.

В результате этого сбалансированная система внешней торговли оказалась менее востребована, а действовавшая единая система грузопотока была нарушена. Упразднение государственной монополии внешней торговли привели к тому, что система внешней торговли была переведена на условия ФОБ по экспорту и СИФ — по импорту [2]. Вследствие этого отечественный морской торговый флот начал утрачивать национальную грузовую базу, для обслуживания которой он создавался.

Кроме этого, с начала 90-х годов отмечалась тенденция сокращения количества судов по причине их стремительного старения и перехода под иностранные флаги. В результате этого к 2010 г. отечественный морской торговый флот был способен обеспечивать перевозку только около 35% внешнеторговых грузов [8]. По сравнению с 1980 г. тоннаж флота сократился в четыре раза и составил в 2010 г. 5,8 млн т дедвейта. В настоящее время страна занимает

¹ СИФ — термин, применяемый в международной торговле, чаще всего означающий: товар страхуется и доставляется до порта заказчика (без выгрузки).

² ФОБ — условия ФОБ предусматривают, что продавец обязан доставить товар в порт и погрузить на указанное покупателем судно.

17-е место среди других морских держав по тоннажу эксплуатируемого флота и четвертое место в мире по количеству торговых судов (табл. 1).

Таблица 1

**Структура мирового торгового флота,
зарегистрированного под флагами государств, на начало 2010 г.**

Страна / территория	Дедвейт		Количество судов	
	Совокупный дедвейт, тыс т	Доля в % от мирового флота по дедвейту	Количество судов, единиц	Доля в % от мирового флота по количеству судов
Все страны мира	368 251	100,0	17 279	100,0
Греция	58 478	15,9	741	4,3
Китай	41 026	11,1	2 024	11,7
США	21 529	5,8	920	5,3
Китай, Гонконг	21 225	5,8	350	2,0
Сингапур	17 377	4,7	598	3,5
Республика Корея	18 865	5,1	775	4,5
Германия	16 926	4,6	458	2,7
Италия	15 227	4,1	608	3,5
Япония	14 443	3,9	720	4,2
Индия	14 280	3,9	443	2,6
Норвегия	14 102	3,8	820	4,7
Дания	12 937	3,5	360	2,1
Великобритания	8 948	2,4	357	2,1
Малайзия	8 783	2,4	380	2,2
Турция	7 139	1,9	558	3,2
Индонезия	7 069	1,9	778	4,5
Российская Федерация	5 860	1,6	1 472	8,5
Прочие страны	64 037	17,4	4 917	28,5

Источник: UNCTAD.

Сложившийся дисбаланс привел к усилению зависимости России от мирового фрахтового рынка, увеличению импорта транспортных услуг, снижению уровня конкурентоспособности морских портов, сдерживанию развития отечественного судостроения и создал угрозу национальной безопасности страны. Вследствие этого государство в настоящее время ежегодно теряет около 5 млрд долл. США [2].

Исходя из этого крайне актуальным является восстановление практики организации перевозки внешнеторговых грузов, действовавшей в советский период, что по существу будет означать усиление государственной поддержки морских судоходных компаний.

Практика применения мер государственной поддержки морских судоходных компаний для перевозки грузов под национальным флагом, при котором около половины объема внешней торговли проходит по экспортным контрактам на условиях СИФ и по импортным — на условиях ФОб существует в ряде стран. Так, например, морская администрация США (MARAD), основываясь на законе Джонса (46 USC § 55101), чтобы стимулировать устойчивое развитие морского торгового флота, осуществляет международные и внутренние перевозки морскими судами (Аляска, Гавайи и Пуэрто-Рико), зарегистрированными под флагом США [12].

Тенденции развития мировой внешней торговли свидетельствуют о стабильном росте спроса стран АТР на топливно-энергетические грузы и строительные материалы (табл. 2). Объем потребления нефтепродуктов странами АТР в 2010 г. оценивается в 840 млн т. К числу крупнейших стран-импортеров относятся: Китай, Япония, Республика Корея, суммарный объем потребления этих стран составляет более 600 млн т. В 2010 г. объем российских поставок нефти на рынке этих стран составил 32,4 млн т.

Таблица 2

Объем спроса стран АТР в 2010 г.

Номенклатура груза	Страна	Объем импорта	Доля России, %
Нефть, млн т	Китай	276,2	4,6
	Япония	215,5	4,5
	Республика Корея	113,9	8,6
Уголь, млн т	Япония	181,0	53,6
	Китай	164,8	4,9
	Республика Корея	103,0	20,0
	КНДР	63,2	14,0
Зерно, млн т	Япония	5,5	0,8
	Индонезия	5,4	6,1
	Республика Корея	3,4	1,5
	Филиппины	2,6	2,2
	Китай	2,1	0,0
Железная руда, млн т	Китай	628,2	1,0
	Япония	134,0	1,2
	Республика. Корея	56,3	1,7
	Тайвань	18,9	0,8
Лес (древесная щепа), млрд куб. м	Япония	18,5	1,6
	Китай	4,9	6,1
Минеральные удобрения, млн т	Китай	5,2	2,5

Источник: рассчитано на основе данных FAO; USGS; IFA.

Потребности угля стран АТР превышают 500 млн т в год. Традиционно крупными потребителями российского угля среди стран АТР являются Япония, Республика Корея и КНДР. Ежегодно Япония импортирует около 160–180 млн т. Китай, являясь крупнейшим в мире потребителем угля (на него приходится 42,6%), добывает преимущественного для внутреннего потребления. В 2010 г. страна импортировала в общей сложности 164,8 млн т угля [11].

Согласно данным Международного совета по зерну, объем потребления зерна странами АТР увеличивается в результате совокупного влияния следующих факторов: погодные условия; расширение производства биотоплива; увеличение спроса на продовольственные товары, производство которых зависит от зерна и повышения цен на нефть. Основные импортеры зерна — Япония, Индонезия, Республика Корея, Филиппины и Китай [9]. Их суммарный объем оценивается на уровне 20–21 млн т. Традиционными поставщиками зерна являются Австралия, США и Канада. Среди перечисленных стран Япония является лидером по объемам потребления зерновой пшеницы — 5,5 млн т. В 2009 г. доля России в импорте зерновой пшеницы на рынке этих стран составляла 10,6% от объемов импорта стран АТР.

Главными импортерами древесной щепы среди стран АТР выступают Япония и Китай; объем импорта этих стран в 2010 г. составил: 21,6 млн куб. м и, соответственно, 8,8 млн куб. м [10]. Доля России в импорте древесной щепы составляла 7,7% от объемов импорта стран АТР [1].

Страны АТР являются крупнейшими мировыми продуцентами минерального сырья и ценных минеральных продуктов и крупнейшими потребителями продукции минерально-сырьевого комплекса [5].

Импортерами железной руды выступают Китай, Япония и Республика Корея. Для удовлетворения потребностей металлургической промышленности в 2010 г. Китай импортировал более 600 млн т железной руды, Япония — 130 млн т, Республика Корея — 56,3 млн т. Основными поставщиками железной руды являются Австралия, Бразилия, Индия.

Движущей силой спроса на минеральные удобрения является Китай. Он контролирует 21% рынка производства минеральных удобрений в мире.

В настоящее время можно говорить о сложившейся тенденции возрастания роли стран АТР в формировании внешнеторгового оборота России, что повышает роль морской транспортной инфраструктуры Дальнего Востока. Дальневосточные морские порты играют важную роль в экономике региона, страны. Они осуществляют внешнеторговую деятельность и обеспечивают связь с отдаленными территориями региона. В связи интенсивным развитием внешнеторговых связей со странами АТР значимость морских портов региона усиливается.

К числу портовых регионов относятся Приморский и Хабаровский края. Они являются конкурирующими между собой регионами, так как перерабатывают однородные виды грузов. В силу географических условий морской

транспорт Хабаровского края относится к числу системообразующих отраслей экономики, обеспечивая территориальную целостность и единство экономического пространства Дальневосточного региона (табл. 3).

Таблица 3

Транспортные услуги российских портов в 2010 г.

Порт	Регион	Всего, млн т	Доля в грузообороте края, %	Доля в грузообороте региона, %	Доля в грузообороте страны, %
Восточный	Приморский	20,33	29,6	17,2	3,9
Владивосток		6,91	10,1	5,9	1,9
Находка		6,54	9,5	5,5	1,8
Посьет		3,56	5,2	3,0	0,7
Ванино	Хабаровский	17,04	67,8	14,4	3,2
Сов. Гавань		0,41	1,6	0,3	0,1

Источник: ДНИИМФ

В настоящее время морской порт Советская Гавань играет незначительную роль в обеспечении внешнеторговых и внутренних связей; в 2010 г. его суммарный грузооборот составил 41 тыс. т, что составляет 1,6% от суммарного грузооборота портов Хабаровского края, 0,3% — Дальневосточного региона.

Причалы морского порта Советская Гавань общей протяженностью 1 226 м расположены в бухте залива Советская Гавань [7]. Порт в основном специализируется на перевалке наливных и лесных грузов, которые отправляются в экспортном и каботажном направлениях.

Анализ использования мощностей порта Советская Гавань за период 2002–2010 гг. показывает, что его загруженность варьируется в пределах 18–20%. Его причалы сохраняют резерв мощностей около 1,5 млн т. Перевозки морским транспортом через морской порт Советская Гавань характеризуются сокращением доли перевозок национальной грузовой базы отечественным морским торговым флотом (2002 г. — 47%, 2010 г — 36%) и наращиванием объемов перевозок иностранным флотом. Анализ работы порта за период с 2000 по 2010 г. позволяет отметить, что дальнейшее его развитие ограничивается проблемами, связанными с несбалансированностью развития портовых мощностей и национальной грузовой базы; несоответствием технологических возможностей порта, железнодорожного и автомобильного транспорта; дисбалансом в развитии национальной грузовой базы и отечественного морского торгового флота.

Однако, на наш взгляд, в перспективе роль порта Советская Гавань в обеспечении перевозок национальной грузовой базы будет возрастать. Это обусловлено следующими факторами:

- наличие до 900 га свободной земельной территории, примыкающей к морским акваториям с глубинами от 12 до 20 метров, позволяющих строить причалы практически без проведения дноуглубительных работ; возможность выхода на железнодорожную магистраль;
- близость к минерально-сырьевым ресурсам на территории БАМа, Якутии и Восточной Сибири³.

Долгосрочные перспективы развития порта Советская Гавань во многом связаны с созданием портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) Советская Гавань. Разработчиком Концепции создания и развития ПОЭЗ Советская Гавань является Исследовательский институт Номура (Япония) [4].

С точки зрения развития морского транспорта Хабаровского края, наибольший интерес представляет перспективный сценарий, который предполагает: снятие ограничений по пропускной способности железной дороги Комсомольск-на-Амуре–Ванино–Советская Гавань и развитие железнодорожного сообщения до пос. Лососина и участка ПОЭЗ м. Муравьева (где будет осуществляться основная терминальная деятельность).

Предполагается, что строительство новых терминалов будет ориентировано, в основном, на природные ресурсы в экспортном направлении. Суммарный грузооборот по перспективному сценарию по имеющимся оценкам составит около 35,8 млн т (табл. 4).

Таблица 4

Прогнозные показатели порта Советская Гавань в 2030 г.

Номенклатура грузов	Инвестиции, млн р.	Объем, тыс. т
ВСЕГО	38 811	35,8
Нефтепродукты	484	2,0
Зерновые грузы	1 581	2,0
Уголь	8 803	15,0
Железная руда	6 286	7,1
Минеральные удобрения	3 039	1,5
Древесная щепа	2 128	2,0
Лесные грузы	29	0,2
Биотопливо	760	1,0

Источник: Исследовательский институт Номура.

Таким образом, в перспективе можно ожидать увеличение грузооборота в экспортном направлении порта Советская Гавань в 89 раз. Учитывая необходимость снижения зависимости от мирового фрахтового рынка, одной из

³ В настоящее время ограниченность пропускной способности БАМа; недостаточная обеспеченность энергетической инфраструктурой являются сдерживающими факторами развития порта.

важных задач является увеличение объемов перевозок судами под национальным флагом.

Функциональный состав флота, т. е. его специализация по типам и размерам судов, определяются следующими данными: общее время одного рейса за сутки; дедейт судна; количество рейсов флота за год; годовое количество перевозимого груза; необходимое количество судов для перевозки груза.

Для расчета потребного флота учитывались следующие характеристики: общая протяженность линии, которая устанавливается по таблице морских расстояний; период отправления грузов по линии; интервал отправок грузов; частота отправления судов; средние нормы грузовых работ. Так как мощность и тип каждого порта определяются экономикой обслуживаемого им района, которая отражается в размерах, составе и характере грузопотоков, то суть проблемы заключается в отыскании и поддержании оптимальных пропорций между размерами и составом флота, с одной стороны, и числом, емкостью и вооружением портов, с другой. Кроме этого, принципиальным для определения состава и структуры флота является учет иностранных портов, участвующих в формировании внешнеторгового грузооборота. Наиболее подходящими иностранными портами для осуществления внешнеторговой деятельности из порта Советская Гавань являются: Циндао, Далянь (Китай); Йокогама, Кобе (Япония); Пусан (Республика Корея). Они могут стать целевыми пунктами назначения для экспорта природных ресурсов из порта Советская Гавань, так как находятся по близости от комплексов с развитой промышленностью, потребляющей данный вид сырья.

В соответствии с предварительными расчетами для эффективной транспортировки прогнозируемой национальной грузовой базы в объеме 35,8 млн т необходимо 9 судов, суммарным дедейтом 0,53 млн т. (табл. 5). Общая стоимость потребного флота составит около 297 млн долл. США⁴.

Таблица 5

Потребное количество флота

Номенклатура грузов	Необходимое количество судов для перевозки груза, ед.	Строительная стоимость одного судна, млн долл. США	Всего строительная стоимость судов, млн долл. США
Всего	9	224	297
Нефть	1	65	65
Зерно	1	37	37
Уголь	3	24	72
Железная руда	1	45	45
Лес	2	25	50
Удобрения	1	28	28

Источник: UNCTAD.

⁴ Строительство подобного флота технологически возможно осуществить, в том числе на верфях России.

Таким образом, анализ перспективного развития экспортных грузов дальневосточных портов (на примере порта Советская Гавань) показал, что использование системы внешней торговли на условиях СИФ по экспортным контрактам и ФОб по импортным при одновременном увеличении объема перевозок позволит уменьшить зависимость от мирового фрахтового рынка, обеспечит снижение импорта транспортных услуг и будет способствовать развитию отечественного судостроения.

Список литературы

1. Антонова Н.Е. Лесной комплекс российского Дальнего Востока: влияние внешних рынков и внутренней политики / Н.Е. Антонова, А.С. Ланкин // *Пространственная экономика*. 2009. № 1. С. 26–50.
2. Забелин В. Грузовая база — нерешенная проблема российского флота [Электронный ресурс]. URL: <http://www.morvesti.ru>
3. Золотарев В.И. Экономика морского порта / В.И. Золотарев, Н.Т. Примацев, В.И. Чекаловец. М.: Транспорт, 1986. С. 16–18.
4. Концепция создания и развития портовой особой экономической зоны на территории Советско-Гаванского муниципального района Хабаровского края: Аналитические материалы. 2011.
5. Ломакина Н.В. Минерально-сырьевой комплекс Дальнего Востока России: потенциал развития. Хабаровск: РИОТИП, 2009. С. 155–157.
6. Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток. М.: Экономика, 2006. С. 30–32.
7. Основные направления формирования и перспективы развития Ванино–Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла на период с 2007 по 2020 г. Хабаровск, 2006.
8. Пересыпкин В.И. Флот ограниченных возможностей // *Морской бизнес*. 2009. № 17
9. Сухомиров Г.И. Региональный зерновой экспорт: Сибирь и Дальний Восток / Г.И. Сухомиров, Е.А. Заостровских // *Пространственная экономика*. 2011. № 4. С. 57–59.
10. Food and Agriculture Organization (FAO) [Электронный ресурс]. URL: <http://faostat.fao.org>
11. Minerals Yearbook — 2010. U.S. Department of the Interior, U.S. Geological Survey U.S. Geological Survey (USGS) [Электронный ресурс]. URL: <http://minerals.er.usgs.gov>
12. U.S.-Flag Waterborne Domestic Trade and Related Programs. The United States Maritime Administration (MARAD) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.marad.dot.gov>

А.Г. КОРЖУБАЕВ, Д.А. ЛАМЕРТ,
И.В. ФИЛИМОНОВА

Перспективы экспорта энергоносителей в Республику Корея

В статье показан уровень потребления и импорта энергетических ресурсов в Республике Корея; исследуется возможность организации долгосрочных поставок в эту страну нефти, газа и угля из Сибири и Дальнего Востока.

Ключевые слова: энергоносители, энергопотребление, индустриализация, нефтеемкость, регазификация, нефтегазообеспечение.

Россия занимает первое место в мире по производству и экспорту энергоносителей. Основная часть продукции поставляется на международные рынки. Организация долгосрочных поставок нефти, газа и угля из Сибири и Дальнего Востока в Республику Корея (Южную Корею) — важное направление развития взаимовыгодного сотрудничества двух стран.

В настоящее время совокупное потребление энергии в Южной Корее составляет около 255 млн т нетто-экспорта (н.э.), т. е. страна является одним из крупнейших потребителей энергии в мире. Более 85% всей используемой энергии в Южной Корее приходится на ископаемые энергоносители — нефть, газ и уголь. Совокупное потребление энергии за последние 30 лет выросло в шесть раз (табл. 1).

КОРЖУБАЕВ Андрей Геннадьевич — доктор экономических наук, профессор, заведующий отделом Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, заведующий кафедрой Новосибирского государственного университета, Уполномоченный СО РАН по вопросам сотрудничества с Китаем, г. Новосибирск.

ЛАМЕРТ Дмитрий Андреевич — кандидат экономических наук, доцент кафедры кадастра Сибирской государственной геодезической академии, заместитель руководителя Управления Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Новосибирской области, советник государственной гражданской службы 1 класса, г. Новосибирск.

ФИЛИМОНОВА Ирина Викторовна — кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник Института нефтегазовой геологии и геофизики СО РАН, заместитель заведующего кафедрой Новосибирского государственного университета, г. Новосибирск.

Так как внутренние природные ископаемые источники энергии Республики Корея ограничены, она является одним из лидеров по импорту топливно-энергетических ресурсов в мире.

В связи с быстрым ростом обрабатывающей промышленности, повышением качества и уровня жизни, продолжением урбанизации, увеличением эффективности использования ископаемых энергоносителей все более растет использование электроэнергии.

Таблица 1

**Совокупное использование энергоносителей и энергии
в Республике Корея в 1980–2010 гг.**

Показатель / Год	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Совокупное потребление энергии, млн т н.э.	42,7	90,0	188,9	220,6	222,7	231,3	235,3	236,7	255,0
Ископаемые источники энергии, млн т н.э.	37,3	76,6	163,2	186,5	188,1	198,0	200,1	202,2	220,2
Электроэнергия, тераватт-часов	37,2	118,5	290,4	389,5	403,0	425,4	442,6	454,3	497,2
Электроэнергия, млн т н.э.	8,4	26,8	65,7	88,1	91,2	96,3	100,2	102,8	112,5
Электроэнергия, вырабатываемая из ископаемых энергоносителей, млн т н.э.	3,4	13,4	40,1	54,0	56,6	62,9	65,0	68,3	77,8
Первичная электроэнергия (гидро-, атомная и др.)	5,4	13,4	25,7	34,1	34,6	33,4	35,2	34,5	34,8
ВВП, млрд долл. США	66,7	275,0	422,0	845,0	952,0	1049,0	929,1	833,0	1000,4
Численность населения, млн чел.	38,1	42,8	47,0	48,3	48,3	48,5	48,6	49,7	48,8

Источники: [6, 7, 8, 9, 10, 11].

Наряду с существенным увеличением использования энергии в Республике Корея одновременно происходит рост эффективности ее использования. Так, энергоемкость валового внутреннего продукта (ВВП) в стране в 1980–2010 гг. сократилась с 0,7 до 0,3 т н.э./тыс. долл. США. В то же время нефтеемкость Южной Кореи за рассматриваемый период незначительна, но возросла с 0,362 до 0,428 т/тыс. долл. США. Это связано с ростом потребления нефти в транспортном секторе.

Нефть занимает наибольшую долю (41%) в потреблении первичной энергии Южной Кореи. Потребление угля занимает 30% в структуре топливно-энергетического баланса (ТЭБ), газа — 15%, ядерной энергии — 13% (таблицы 2, 3).

Таблица 2

**Добыча, потребление и нетто-экспорт/импорт ископаемых энергоносителей
в Республике Корея в 1980–2010 гг., млн т н.э.**

Показатель / Годы	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Добыча	9,0	7,7	1,9	1,7	1,6	1,6	1,6	1,7	1,5
Потребление	37,3	76,6	163,2	186,5	188,1	198,0	200,1	202,2	220,2
Нетто-экспорт/ импорт	-28,3	-68,9	-161,4	-184,8	-186,5	-196,3	-198,5	-200,5	-218,7

Источники: [6, 7, 8, 9, 10, 11].

Таблица 3

**Добыча, потребление и нетто-экспорт/импорт нефти
в Республике Корея в 1980–2010 гг., млн т**

Показатель / Годы	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Добыча	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Потребление	24,1	49,5	103,2	104,4	104,5	107,1	101,9	103,0	105,6
Нетто-экспорт/ импорт	-24,1	-49,5	-103,2	-104,4	-104,5	-107,1	-101,9	-103,0	-105,6

Источники: [6, 7, 8, 9, 10, 11].

Три из десяти крупнейших в мире нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) находятся в Республике Корея. Страна располагает нефтеперерабатывающими мощностями объемом около 140 млн т в год на шести заводах.

Основной организацией по разведке и добыче (upstream) нефти является Корейская национальная нефтяная корпорация (Korea National Oil Corporation — KNOC), ее участие в зарубежных проектах составляют порядка 2,5 млн т в год.

В газовом секторе страны доминирует Корейская газовая корпорация (Korea Gas Corporation — KOGAS), являющаяся крупнейшим импортером сжиженного природного газа (СПГ) в мире: три из четырех корейских приемных терминалов СПГ находятся в управлении KOGAS. Также эта компания владеет и управляет системой трубопроводных сетей и оптом продает энергетическим и газораспределительным компаниям переведенный в газообразное состояние СПГ. Центральное правительство Республики Корея является основным акционером KOGAS и владеет 26,9% акций напрямую и 24,5% через Корейскую электроэнергетическую компанию (KEPCO). Добыча газа в Южной Корее ведется с 2005 г., в 2010 г. она составила 0,6 млрд куб. м на единственном внутреннем газовом месторождении Donghae-1 (KNOC) в бассейне Ulleung, в то время как потребление — 42,9 млрд куб. м (табл. 4).

Таблица 4

**Добыча, потребление и нетто-экспорт/импорт газа
в Республике Корея в 1980–2010 гг.**

Показатель / Годы	Единица измерения	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Добыча	млн т н.э.	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,6	0,6
	млрд куб. м	0,0	0,0	0,0	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,6
Потребление	млн т н.э.	0,0	2,7	17,0	27,3	28,8	31,2	32,1	30,5	38,6
	млрд куб. м	0,0	3,0	18,9	30,4	32,0	34,7	35,7	33,9	42,9
Нетто-экспорт/ импорт	млн т н.э.	0,0	-2,7	-17,0	-26,9	-28,4	-30,9	-31,7	-30,0	38,1
	млрд куб. м	0,0	-3,0	-18,9	-29,9	-31,6	-34,3	-35,2	-33,3	42,3

Источники: [6, 7, 8, 9, 10, 11].

В Республике Корея расположены четыре завода по регазификации СПГ. KOGAS управляет тремя из этих заводов, вместе покрывающими более чем 97% текущей мощности. Более 80% импорта природного газа осуществляется из Катара, Малайзии, Омана и Индонезии.

Запасы угля страны также незначительны, добыча его в 2010 г. составила 0,9 млн т н.э. (1,9 млн т), при этом потребление интенсивно нарастает (табл. 5).

Таблица 5

**Добыча, потребление и нетто-экспорт/импорт угля
в Республике Корея в 1980–2010 гг.**

Показатель / Годы	Единица измерения	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Добыча	млн т н.э.	9,0	7,7	1,9	1,3	1,3	1,3	1,2	1,1	0,9
	млн т	18,1	15,5	3,7	2,5	2,5	2,6	2,5	2,3	1,9
Потребление	млн т н.э.	13,2	24,4	43,0	54,8	54,8	59,7	66,1	68,6	76,0
	млн т	26,4	48,8	86,1	109,5	109,6	119,3	132,1	137,2	152,0
Нетто-экспорт/ импорт	млн т н.э.	-4,2	-16,6	-41,2	-53,5	-53,5	-58,4	-64,8	-67,5	-75,1
	млн т	-8,3	-33,3	-82,3	-107,0	-107,0	-116,7	-129,6	-134,9	-150,1

Источники: [6, 7, 8, 9, 10, 11].

Большую часть импорта угля обеспечивают Австралия и Индонезия. Потребление угля в Южной Корее возросло более чем на треть с 2005 по 2011 г., в основном за счет роста спроса в энергетическом секторе.

Установленные мощности по выработке электроэнергии превышают 80 ГВт. Свыше 69% электроэнергии вырабатывается на ТЭС, 30% — на АЭС и менее чем 1% — из возобновляемых ресурсов и на малых ГЭС (табл. 6).

Таблица 6

**Объем и структура производства электроэнергии
в Республике Корея в 1990–2010 гг.**

Генерация	Единица измерения	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ТЭС	тераватт-часов	59,2	177,0	238,6	250,2	277,8	287,2	301,9	343,6
	млн т н.э.	13,4	40,1	54,0	56,6	62,9	65,0	68,3	77,8
	%	50,0	61,0	61,3	62,1	65,3	64,9	66,5	69,1
АЭС	тераватт-часов	52,9	109,0	146,9	148,7	142,9	151,0	147,8	147,8
	млн т н.э.	12,0	24,7	33,2	33,7	32,3	34,2	33,4	33,4
	%	44,7	37,5	37,7	36,9	33,6	34,1	32,5	29,7
ГЭС	тераватт-часов	6,4	4,0	3,6	3,5	3,6	3,1	2,8	3,7
	млн т н.э.	1,4	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,8
	%	5,4	1,4	0,9	0,9	0,9	0,7	0,6	0,8
ВЭС, СЭС	тераватт-часов	0,0	0,4	0,4	0,6	1,0	1,4	1,8	2,1
	млн т н.э.	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5
	%	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,4
Всего	тераватт-часов	118,5	290,4	389,5	403,0	425,4	442,6	454,3	497,2
	млн т н.э.	26,8	65,7	88,1	91,2	96,3	100,2	102,8	112,5
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Источники: [6, 7, 8, 9, 10, 11].

В Южной Корее расположены шесть крупнейших в мире атомных электростанций. Компания Korea Hydro & Nuclear Power Co управляет четырьмя атомными станциями с 20 реакторами. Еще 12 реакторов планируется ввести к 2022 г., чтобы увеличить долю АЭС до 50%.

Следует отметить, что правительство Республики Корея поощряет частные проекты за рубежом посредством налоговых льгот и предоставления кредитных линий компаниям в Экспортно-импортном банке Кореи, а также дипломатической помощи в международных переговорах.

Сотрудничество России и Республики Корея в энергетической сфере началось в сентябре 1999 г.: с о-ва Сахалин была отгружена первая партия сырой нефти в объеме 81 тыс. т. Сейчас Южная Корея является одним из крупнейших импортеров нефти из России на Тихоокеанском рынке. В 2010 г. этот показатель составил около 9,8 млн т, что составляет более четверти всех объемов нефти, экспортируемой из России на тихоокеанском направлении.

Более половины нефтяного экспорта в Южную Корею осуществляется в рамках проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2» — 5,5 млн т. На поставки нефти из порта Козьмино, который является конечной точкой нефтепровода Восточная Сибирь–Тихий океан, приходится около 4,3 млн т (табл. 7). Гарантированные поставки нефти в Южную Корею могут быть доведены до 30–35 млн т/год, газа — 25–30 млрд куб. м/год, угля — 25–30 млн т/год (рис. 1).

Таблица 7

Экспорт нефти из России в Республику Корея и страны АТР в 2010 г.

Маршрут	Направление поставок / Удельный вес, млн т / %		
	Республика Корея	Прочие	Всего
Порты: Де Кастри (проект «Сахалин-1»); Корсаков (проект «Сахалин-2»)	5,5 / 42	7,6 / 58	13,1 / 100
Порт Козьмино (Приморский край)	4,3 / 28	11 / 72	15,3 / 100
Другие направления (нефтепровод «Россия–Китай», ж/д)	-	9,6/100	9,6 / 100

Источники: [2, 3, 5].

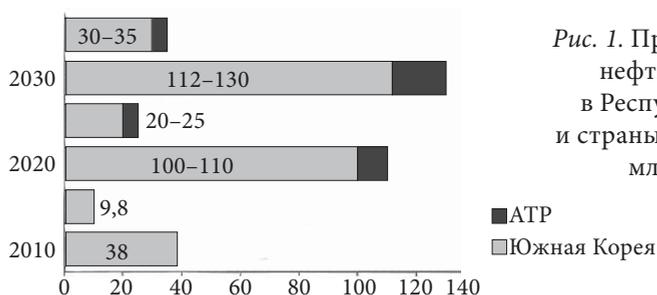


Рис. 1. Прогноз экспорта нефти из России в Республику Корея и страны АТР до 2030 г., млрд куб. м

В феврале 2009 г. на Сахалине введен в эксплуатацию первый в России завод по производству СПГ мощностью 9,6 млн т в год, что позволило организовать поставки природного газа на рынки стран АТР и прежде всего — в Республику Корея.

Первые поставки СПГ составили 5,2 млн т, увеличившись в 2010 г. почти в два раза. Согласно долгосрочным договорам (со сроками действия 20 и более лет), чуть более 85% газа будет поставляться на рынки стран АТР, в том числе около 16% — в Республику Корея (1,6 млн т или 2,2 млрд куб. м). Доставка СПГ с о-ва Сахалин до портов Южной Кореи занимает всего три дня, в то время как поставки сжиженного газа с Ближнего Востока занимают 15 суток, а из стран Юго-Восточной Азии — неделю (табл. 8, рис. 2).

Таблица 8

Структура поставок сжиженного природного газа в Республику Корея и страны АТР

Направление экспорта	Единица измерения		Темп роста,%
	млн т	млрд куб. м*	
Республика Корея	1,6	2,2	16,2
Прочие (Япония, Тайвань и др.)	8,4	11,2	83,8
Всего	10	13,4	100

*В пересчете на исходное вещество.

Источники: [1, 2].

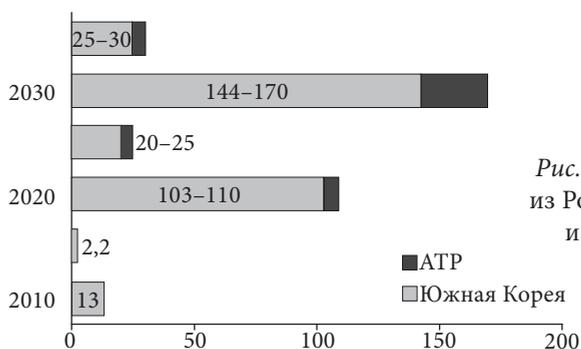


Рис. 2. Прогноз экспорта газа из России в Республику Корея и страны АТР до 2030 г., млрд куб. м

В 2010 г. общий импорт СПГ в Республику Корея вырос на 26,3% — до 32,6 млн т. Присутствие России на корейском рынке находится на уровне 5%. В Южной Корее СПГ, поступающий с о-ва Сахалин, закупается компанией KOGAS, с которой подписан контракт на покупку 1,6 млн т СПГ в год.

В настоящее время на Дальнем Востоке России активно ведется строительство газотранспортной системы «Сахалин–Хабаровск–Владивосток». В сентябре 2011 г. линейная часть газопровода, входящая в состав первого пускового комплекса была закончена. В дальнейшем к сахалинско-приморской газотранспортной системе будет подключен газопровод «Якутия (Чаяндинское месторождение)–Хабаровск–Владивосток», начало строительства которого намечено на 2014 г., окончание — на 2016 г. На базе газа Чаяндинского месторождения, а также газовых месторождений о-ва Сахалин прорабатывается вопрос о производстве СПГ в Приморском крае. Предполагается, что одним из крупных импортеров сжиженного природного газа в этом регионе станет Республика Корея.

В 2006 г. ОАО «Газпром» и KOGAS подписали соглашение о строительстве газопровода из России в Южную Корею. Было предложено рассмотреть два основных варианта прокладки трубопровода — морской и сухопутный. Заключена договоренность относительно проведения анализа ресурсной базы

газа в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке для обеспечения загрузки предполагаемого газопровода. За последние годы ОАО «Газпром» и компания KOGAS подготовили пакетное соглашение о строительстве газопровода из Приморского края (Владивосток, Находка) в Южную Корею, а также газохимического комплекса и завода по сжижению природного газа.

К корейскому рынку наиболее приближены газовые месторождения Восточной Сибири и российского Дальнего Востока. Организация поставок газа из России наиболее эффективна по сравнению с альтернативными источниками (АТР, Африка, Ближний Восток) за счет ресурсных, географических, технологических и экономических преимуществ. В значительной степени именно за счет энергетической кооперации с Россией, прежде всего в газовой сфере, Южная Корея может решить важнейшую проблему своего долгосрочного устойчивого развития — улучшения экологической ситуации, обеспечения энергетической и экологической безопасности экономики.

Анализ ранее полученных геологических данных и результатов ныне проведенной поисково-разведочной деятельности НК «Роснефть» совместно с корейской нефтяной компанией KNOС на лицензионном участке Западно-Камчатского шельфа подтвердил существование 50 потенциальных структур, которые могут содержать нефть и газ.

При участии южнокорейской корпорации газовых технологий (KOGAS-tech) и сахалинского предприятия «Тепломонтажсервис» было создано совместное предприятие «САКОТЕК Компани». Специалисты совместного предприятия участвуют в обеспечении безопасной эксплуатации трубопроводов, платформ в рамках проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2», а также завода по сжижению природного газа в пос. Пригородном Корсаковского района.

С учетом состояния и перспектив реализации сырьевых проектов, развития перерабатывающей и транспортной инфраструктуры экспорт нефти, нефтепродуктов и газа на тихоокеанский рынок может осуществляться не только с месторождений Восточной Сибири и Дальнего Востока, но и из Западной Сибири. Экспорт сырой нефти по всем маршрутам может быть доведен к 2020 г. до 100–110 млн т, к 2030 г. — до 112–130 млн т. Поставки нефтепродуктов на тихоокеанский рынок могут составить к 2020 г. 30–35 млн т, к 2030 г. — возрасти до 40 млн т.

Поставки газа в значительной мере будут определяться как развитием транспортной инфраструктуры, так и договоренностью по ценам, объемам и маршрутам. У России нет задачи обеспечить экспорт газа на тихоокеанский рынок любой ценой, поэтому в зависимости от позиций стран-реципиентов поставки могут составить к 2020 г. 103–110 млрд куб. м, к 2030 г. — 144–170 млрд куб. м. Будет происходить наращивание поставок СПГ в рамках проекта «Сахалин-2», организован экспорт из месторождений проекта «Сахалин-1» и «Сахалин-3», с завода СПГ в Приморском крае, а также по магистральным газопроводам «Алтай» (Западная Сибирь–Западный Китай) и «Восточная Сибирь–Дальний Восток–Северо-Восток Китая, Корея»).

Экспорт угля на тихоокеанский рынок может быть увеличен к 2020 г. до 68–73 млн т, к 2030 г. — до 111–120 млн т. Основные поставки из Кузбасса, Красноярского края (угли КАТЭКа), Южной Якутии и других бассейнов Сибири и Дальнего Востока будут направлены в Китай, а также Республику Корея и Японию.

Всего в 2010 г. из России в страны АТР было экспортировано около 31 млн т угля. Республика Корея является одним из приоритетных направлений импорта российского угля в Тихоокеанском бассейне. За последний год поставки угля из России в Южную Корею выросли с 4,4 млн т до 8 млн т (табл. 9).

Таблица 9

Экспорт угля из России в Республику Корея и страны АТР в 2009–2010 гг.

Направление экспорта	2009 г.		2010 г.		Темп роста, %
	млн т	%	млн т	%	
Республика Корея	4,4	17,1	8	25,6	182
Прочие (Япония, Китай и др.)	21,3	82,9	23,2	74,4	109
Всего	25,7	100	31,2	100	119

Источники: [2, 4].

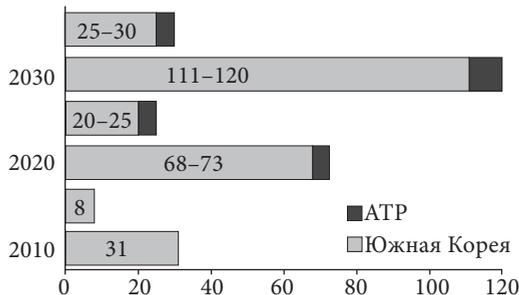


Рис. 3. Прогноз экспорта угля из России в Республику Корея и страны АТР до 2030 г., млн т

В дальнейшем межгосударственные перетоки электроэнергии в Республику Корея, Китай, Монголию, Японию в зависимости от интенсивности реализации проектов развития генерирующих мощностей и создания энерготранспортной инфраструктуры составят в 2020 г. 3–8 млрд кВт ч, в 2030 г. 40–60 млрд кВт ч (рис. 3).

Таким образом, возможны следующие основные перспективные направления сотрудничества России и Республики Корея в энергетической сфере:

- поставки нефти — операторы «Роснефть», EXXON, «Сахалин Энерджи», «Газпром», «Сургутнефтегаз», «ТНК-ВР», KNOС;
- поставки сжиженного природного газа — операторы «Газпром», «Сахалин Энерджи», KOGAS;
- поставки трубопроводного природного газа — операторы «Газпром», KOGAS;

- поставки угля и электроэнергии (Еп+, «Кузбассразрезугль», «Мечел», «Евраз» и др.);
- совместная разработка месторождений нефти, газа и угля в Восточной Сибири, на шельфе Сахалина и Камчатки — операторы «Роснефть», «Газпром», «Сургутнефтегаз», «ТНК-ВР», КНОС;
- совместное участие в проектах upstream в других странах (Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Австралия, Ливия и др.) — операторы «Газпром», «Роснефть», «ЛУКОЙЛ», «ТНК-ВР», «Зарубежнефть», КНОС, KOGAS, Еп+, «Кузбассразрезугль», «Мечел», «Евраз»;
- участие корейских компаний в модернизации действующих заводов и строительстве новых заводов по глубокой переработке и химии нефти и газа на территории Сибири и Дальнего Востока — LG, SAMSUNG, и др.
- участие корейских компаний в сервисных и подрядных работах на территории Сибири и Дальнего Востока;
- участие российских компаний совместно с корейскими партнерами в переработке и дистрибуции нефтепродуктов на территории Кореи — «Роснефть», «Газпром», «ТНК-ВР», «Зарубежнефть», КНОС;
- участие российских компаний совместно с корейскими партнерами в переработке, хранении и дистрибуции газа на территории Кореи — «Газпром», KOGAS;
- участие российских компаний в строительстве и эксплуатации нефтепроводов, ЛЭП газопроводов и хранилищ нефти и газа на территории Кореи — «Газпром», «Транснефть», KOGAS, КНОС.

Список литературы

1. Годовой консолидированный отчет ОАО «Газпром». 2011.
2. Итоги производственной деятельности отраслей ТЭК России // ТЭК России. № 1. 2000–2011 гг.
3. Сводные показатели производства энергоресурсов в Российской Федерации // Инфо ТЭК. № 1. 2000–2011 гг.
4. Статистика Росинфомуголь, 2011.
5. Таможенная статистика внешней торговли // Федеральная таможенная служба России. 2000–2011 гг.
6. International Energy Annual 2011 // Energy Information Administration. Office of Energy Markets and End Use. Washington. 2011.
7. Statistical of International Monetary Fund, 2011.
8. Statistic of International Bank, 2011.
9. Statistic of United Nations, 2011.
10. Statistical Review of World Energy // ВР. 2011.
11. World Energy Outlook 2011 // International Energy Agency. 2011.

В.И. ТАСКАЕВ, Д.А. КИРИЕНКО

Изделия из природного камня как объект таможенного контроля

Рассматриваются виды природного камня, импортируемого из КНР; даются характеристики камня, определяющие его качество, в целях контроля таможенной стоимости.

Ключевые слова: импортные потоки, потребности рынка, природный камень, фактура, таможенная стоимость.

Рынок изделий из природного камня в России активно развивается и растет. Расширяется использование камня при строительстве, реконструкции и модернизации зданий, при изготовлении изделий мемориального назначения, в современных садовых ландшафтах. Все возрастающие потребности рынка в природном камне удовлетворяются как за счет собственных ресурсов, так и за счет импорта, при этом особую роль в импортных потоках приобретают изделия из природного камня китайского производства.

По экспорту природного камня Китай занимает лидирующее место в мире. Основные центры по добыче камня расположены в провинциях Фуцзянь, Гуандун и Шаньдун. Так, в г. Сямэнь (провинция Фуцзянь), насчитывается до 6000 предприятий, занимающихся камнеобработкой; ежегодно в этом городе проводится международная выставка изделий из камня, инструментов для добычи и обработки камня Xiamen International Stone Fair. До 60% экспорта строительного камня Китая приходится на этот город.

ТАСКАЕВ Владимир Иванович — кандидат геолого-минералогических наук, ведущий научный сотрудник НИО Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток.

КИРИЕНКО Дмитрий Анатольевич — главный государственный инспектор отдела применения системы управления рисками Уссурийской таможни, г. Уссурийск.

В данной работе представлены результаты анализа базы таможенных деклараций (ДТ) 2007–2011 гг. ввоза изделий из природного камня, оформленных в Уссурийской таможне. Анализ касался описания товара в гр. 31 ДТ, заявления кода товара в гр. 33 ДТ, а также объемов ввоза в натуральном и стоимостном выражении.

Согласно приказу ФТС России от 04.09.2007 № 1057 и ныне действующего Решения Комиссии Таможенного союза от 07.04.2011 № 617 в гр. 31 ДТ указывается производитель товара. Это необходимо в целях контроля таможенной стоимости. Как показывает анализ ДТ, в гр. 31 зачастую вместо производителя изделий из камня указывается отравитель товара. Например, в гр. 2 ДТ «отправитель» указан ТЭК «Цзэюань» (г. Суйфэньхэ), в гр. 31 производителем товара вновь поименован ТЭК «Цзэюань» (г. Суйфэньхэ), хотя в г. Суйфэньхэ нет производства изделий из камня (следует отметить, что в прайс-листах организаций, реализующих ввезенную из КНР каменную продукцию, компании-производители товара указываются). Изредка в ДТ указывается действительно производитель товара, например, компании ООО «Фэньчженьская камнеобрабатывающая компания Синлей» (Внутренняя Монголия), завод строительных материалов, г. Муданцзян. Изделия из камня импортируют следующие компании: ООО Сямыньская импортно-экспортная компания «HQ Stone», Xishi Stone, Xiamen Wuzi Import & Export Co., Ltd, Xiamen Dongyang Stone Trading Co, Ltd, Xiamen Bonan Import & Export Development Co., Ltd, Xiamen China Stone Enterprise Co., Ltd, и др.

В прайс-листах организаций, реализующих ввезенную каменную продукцию, указываются и марки камня. Например, марки гранита: GG06, GM13, GG14, G300, G309, China Rosso Porrino, China Balmoral Red, G 387 (коммерческое название Tan Brown), G386-8, G-521 (Tianshan Red), G 562 (Maple Red), G603 (Padang Grey), G654, G606, G633, G634, G635, G636, G640, G648, G654(SP), G654(BP), G663, G664 (Bainbrook Brown), G682 (Sunset Gold), G696, G664 (Majestic Mauve), G682 (Sunset Gold), G684 (Black Basalt), G 687 (Peach Red), G 777 (Shanxi Black), G888 (China Green), Almond Mauve, Tiger Skin Yellow, Leopard Skin, Tiger Skin Rustic, Chengde Green, China Green, China Butterfly Green, Butterfly Blue, Shanxi Black, Tian Shan Red; марки мрамора: Yellow Onyx, Dandong Green, China Empress Green, Taiwan Empress Green, Breccia Novella.

В целом, насчитывается около 90 марок гранитов самых разнообразных рисунков и цветов китайского производства. Как правило, указание в гр. 31 ДТ торговой марки (ТМ) природного камня отсутствует, хотя эти данные необходимы при документальном контроле, что особенно важно при идентификации диорита, который ввозится в больших объемах и по низкой таможенной стоимости.

Классификационным признаком, определяющим классификацию товара в товарной позиции 6802 ТН ВЭД ТС (ТН ВЭД) является степень обработки или фактура камня. В ГОСТ 9480-89 под фактурой камня понимается фактура лицевой поверхности. Она может быть пиленой, шлифованной, лощеной,

полированной, обработанной ультразвуком, термообработанной, бучардованной, а также допускаются другие виды фактуры. В тексте товарной субпозиции 6802 10 000 0 ТН ВЭД нет указаний на лицевую поверхность камня, такой камень может быть тесаным, пиленным с плоской или ровной поверхностью. В тексте товарных субпозиций 6802 91, 6802 92, 680 93, 6802 99 ТН ВЭД также нет указаний на лицевую поверхность камня, который может быть полированным, декорированным или прошедшим прочую обработку. Под прочей обработкой понимается шлифование, а также термообработка и обработка поверхности ультразвуком для придания поверхности соответствующей фактуры.

В таможенном понимании, в отличие от ГОСТ 9480-89, фактурой камня является не фактура лицевой поверхности, а фактура, преобладающая по площади изделия. Ссылка на плоскую или ровную поверхность в тексте товарной субпозиции 6802 10 000 0 ТН ВЭД означает, что камень является не резным, а плоским или ровным (плитой, бруском и т. п.).

Под пиленным камнем понимается изделие, в котором преобладает количество граней с пиленой фактурой. Камень квадратной или прямоугольной формы, в котором все грани пиленые, классифицируется в гр. 25 ТН ВЭД.

Под тесаным камнем понимается изделие, имеющее поверхность с ударной фактурой (бугристую, рифленую, точечную, бороздчатую), полученную с использованием ударного инструмента.

Соответственно коды товара 6802 21 000 0, 6802 23 000 0, 6802 29 000 0 ТН ВЭД предназначены исключительно для классификации плоских изделий из камня (плиты, бруски), в которых преобладает площадь или число граней с пиленой или тесаной фактурой. К примеру, плита с описанием «Плиты из гранита, полированные с одной стороны, для строительных работ» в соответствии с правилом 2а ОПИ будет считаться плитой с пиленой фактурой (6802 23 000 0 ТН ВЭД). Под полированным (шлифованным, термообработанным) камнем понимается изделие, в котором преобладает площадь или количество граней с полированной (шлифованной, термообработанной) фактурой.

Как показывает анализ, из всего приведенного многообразия фактуры камня в гр. 31 таможенных деклараций указываются только пиленая, шлифованная и полированная фактура. Другие фактуры скрываются под неопределенными характеристиками, такими как неполированная, плоская или ровная поверхность. Хотя в прайс-листах организаций, реализующих каменную продукцию, помимо полированной, шлифованной и пиленой, указываются термообработанная и бучардованная фактуры камня.

Примеры описания товара в гр. 31 ДТ без указания на фактуру камня:

1. Изделия строительно-отделочные, плиты неполированные, с ровной поверхностью, из природного камня гранита, Арт. GM17, 600 x 600 x 18 мм (ДТ № 10716052/100809/0000510). Код товара — 6802 93 900 0 ТН ВЭД, ИТС-0,24 (ИТС — индекс таможенной стоимости). Из описания следует, что фактура камня может быть любой, кроме полированной. Неопределенность фактуры

камня не позволяет определить код товара по ТН ВЭД и осуществить контроль таможенной стоимости товара.

2. Изделия строительно-отделочные из природного камня, плиты из гранита, обработанные, с ровной поверхностью, различных размеров (ДТ № 10716050/200709/0009460). Код товара — 6802 23 000 0, ИТС — 0,46. В описании имеется ссылка на ровную поверхность, которая является избыточной, поскольку товар уже поименован как плита (изделие с плоской и ровной поверхностью). Однако не указана фактура камня — полированная, тесаная или пиленая. В случае пиленой фактуры следует указать число граней с иной обработкой (шлифованных или полированных).

3. Плиты из гранита для строительства с плоской поверхностью, размер 0,67 x 1,65 x 0,035 м, 1,45 x 0,95 x 0,04 м (ДТ № 10716050/030407/П001470). Код товара — 6802 23 000 0 ТН ВЭД, ИТС 0,52. В описании имеется ссылка на плоскую поверхность. Здесь ссылка на плоскую поверхность является также избыточной, поскольку товар поименован как плита. Однако вновь не указана фактура камня. Наиболее вероятной является термообработанная фактура камня, которая является самой востребованной после полированной. Изделия с термообработанной фактурой сопоставимы по цене с изделиями с полированной фактурой.

Упоминания о термообработанной фактуре появляются в единичных декларациях, к примеру: «Изделия из гранита полированные с лицевых сторон, остальные стороны шлифованные, без термообработки, не резные, не декорированные, нетто-массой более 10 кг» (ДТ № 10716050/121211/0019059). Код товара 6802 93 9000 ТН ВЭД, ИТС 0,29.

Выявление и уточнение фактуры камня и связанные с ними корректировки должны осуществляться на стадии таможенного контроля до выпуска товара в режиме «для внутреннего потребления», в том числе с привлечением таможенной экспертизы.

Владивостокской таможней по факту недостоверного декларирования гранитных плит, ввезенных по ДТ № 10702010/230102/0000239 и 10702010/230102/0000243 с присвоением кода товара 2516 12 100 0 ТН ВЭД, был составлен протокол о нарушении таможенных правил № 10702000-964/02 по ч. 1 ст. 279 ТК РФ. Основанием составления протокола явились акты таможенного досмотра, в которых товары описаны как плиты из твердого материала серого цвета с вкраплениями полирования. Согласно правилу 3а ОПИ ТН ВЭД, плиты с вкраплениями полирования таможня идентифицировала как плиты из камня полированные и включила их в товарную позицию 6802 ТН ВЭД. Однако таможня не назначила экспертизу с отбором проб для получения дополнительного доказательства о полированной фактуре плит. Экспертиза была проведена после выпуска товара по документам и касалась вопроса о весе полированных плит из гранита (заключение эксперта экспертно-криминалистической службы (ЭКС) ДВТУ от 08.04.2002 № 345-02). Решение суда Приморского арбитражного суда от 28.10.2002 № А51-6685/02 24-147

было принято в пользу предпринимателя, который представил в судебное заседание справку Приморского Росгидромета от 17.09.2002 г. Согласно справке, 20–22 января 2002 г. в г. Владивостоке отмечался продолжительный снег, а 23–24 января была ясная погода. Таможенный досмотр проводился на открытых площадках на улице, и ввезенный товар сначала был покрыт снегом, а затем растаял, в связи с чем, по мнению предпринимателя, гранитные плиты приобрели блестящую поверхность, которую инспектор ошибочно принял за полированную.

Затруднение при таможенном контроле вызывает шлифованная фактура камня. Современные камнерезные станки позволяют распиливать камень с рельефностью менее 0,5 мм, придавая уже на первичной стадии обработки камня шлифованную фактуру камню. В ДТ № 10712020/080806/0005516 были заявлены плиты из гранита пиленные необработанные (гр. 25 ТН ВЭД). При проведении экспертизы эксперт ЭКС региональный филиал ЦЭКТУ г. Владивостока идентифицировал фактуру камня как шлифованную. На основе заключения эксперта Уссурийская таможня уведомила декларанта о необходимости изменения кода товара (гр. 68 ТН ВЭД). Повторная экспертиза, назначенная по ходатайству декларанта и проведенная вновь в ЭКС регионального филиала ЦЭКТУ г. Владивосток, установила, что шлифованную фактуру камень получил на первичной стадии вместе с распиловкой.

Иногда изделию из камня приписывают фактуру, несвойственную для данного камня. Так, товару с описанием «Строительно-отделочные и декоративные изделия из природного камня (песчаник): колонны полированные» присвоен код 6802 99 100 0 ТН ВЭД. Из данного описания следует, что фактура камня — полированная, хотя песчаники не поддаются полировке, для них характерны фактуры: «скала», пиленая, шлифованная.

Иногда в описании товара не учитывается соотношение граней с различной фактурой, а также степень законченности изделия. Так, товару с описанием: «Плиты из гранита красного цвета различной формы с одной–пяти сторон полированные нерезные, для строительно-отделочных работ, всего 1 320 штук» (ДТ № 10716050/040909/0011247). Код 6802 93 100 0 ТН ВЭД, ИТС 0,25. Из описания следует, что присутствуют плиты разной степени обработки, в том числе полированные с одной–четырёх сторон (полуфабрикаты) и полированные с пяти сторон (готовые изделия). Полуфабрикаты можно подвергнуть дальнейшей обработке, например, распилить под необходимые размеры конечного изделия. Плиты, полированные с одной–двух сторон, в соответствии с правилом 2а ОПИ ТН ВЭД, должны рассматриваться как пиленные (код 6802 23 000 0 ТН ВЭД), полированные с 3–5 сторон — как полированные (код 6802 93 100 0 ТН ВЭД). Готовое изделие имеет более высокую таможенную стоимость, а таможенная стоимость незаконченных изделий (полуфабрикатов) должна определяться количеством полированных граней. Количество готовых изделий и количество полуфабрикатов в общем количестве заявленных

плит в декларации не указано и не учитывалось при определении таможенной стоимости. Согласно п. 6 Решения от 07.04.2011 № 617 Комиссии Таможенного союза эти плиты не должны декларироваться как один товар, поскольку они имеют разный классификационный код по ТН ВЭД и имеют различную таможенную стоимость.

Из всех видов фактуры камня только полированная фактура позволяет полностью выявить цвет и структуру камня, что позволяет объективно провести диагностику камня. Диагностика камня в шлифованных или пиленых срезах приводит к ошибочным результатам. Известны случаи, когда по пиленому срезу серого цвета эксперт ЭКС регионального филиала ЦЭКТУ г. Владивостока изделие из габбро диагностировал как изделие из гранита.

Как показывает анализ базы ДТ в разрезе 2007–2011 гг., из всего многообразия природных камней в гр. 31 указаны следующие виды камня: гранит, мрамор, габбро, диорит, базальт, андезит-базальт, песчаник, кварцит, вулканический туф (товарная позиция 6802) и гранит, мрамор, плитняк-песчаник, сланец, галька (товарная позиция 2514–2717).

Вид камня является классификационным признаком, определяющим классификацию товара в товарной позиции 6802 ТН ВЭД. Наибольшее количество ввозимого камня приходится на гранит и диорит. Причем диорит ввозится исключительно в виде плит, а гранит представлен помимо плит разнообразными изделиями (столешницы, карнизы, порталы, подоконники, лестницы, колонны, капители, мозаика на подложке, и т. п.). Постоянно ввозятся изделия из мрамора. Структура ввоза изделий из камня иллюстрируется нижеприведенной статистикой.

В 2007 г. ввоз изделий из гранита с неполированной пиленой фактурой значительно преобладал над ввозом изделий из других камней. Отсутствовал ввоз изделий из черного камня (габбро и диорита), они ввозились через Гродековскую таможню, зато осуществлялся ввоз изделий из кварцита (36 деклараций) и песчаника (10 деклараций) из 388 поданных деклараций.

В 2008 г. происходит значительное увеличение ввоза (почти в 15 раз в натуральном выражении) плит из габбро (36 деклараций) и диорита (37 деклараций) из 521 поданных деклараций. Ввоз изделий из кварцита и песчаника прекратился. Резко увеличился ввоз изделий из гранита полированной фактуры (код 6802 93 100 0 ТН ВЭД).

В 2009 г. в структуре ввоза значительно преобладают плиты из диорита (162 декларации) из 447 поданных деклараций, при этом изделия из габбро — 9 деклараций. Ввоз диорита составляет 72% в натуральном выражении и 65% — в стоимостном.

В 2010 г. оформлено 684 таможенных декларации. В структуре ввоза преобладают плиты из диорита — 308 деклараций. Ввоз диорита составляет 74% в натуральном выражении и 65% — в стоимостном. Ввозятся также плиты из вулканического туфа (14 деклараций), кварцита (5 деклараций). В 2011 г. оформлена 1 101 декларация. В структуре ввоза значительно преобладают

плиты из диорита (705 деклараций). Ввоз диорита составляет 84% в натуральном выражении и 77% — в стоимостном (см. таблицу).

Таблица

**Ввоз товаров товарной позиции 6802 ТН ВЭД ТС
через Уссурийскую таможню за 2007–2011 гг., т**

Код товара по ТН ВЭД ТС \ Год	2007	2008	2009	2010	2011
6802 23 000 0	1 648	526	305	814	418
6802 29 000 0	20	4	76	562	71
6802 93 100 0	21	1 785	1 957	2 171	3815
6802 93 900 0	0,6	305	369	540	849
6802 99 100 0	301	4 486	7975	16 722	27 683
6802 99 900 0	54	191	258	425	962
Всего по 6802	2 107	7 440	11 115	21 316	33 908
Статистическая стоимость, долл. США	934 661	2 514 225	2 855 468	5 085 892	7 618 525

Обращает на себя изменение соотношения объемов ввоза плит из габбро и диорита: если в 2008 г. ввоз этих камней был сопоставимым, то в 2011 г. ввозится фактически только диорит. Темпы роста ввоза диорита, смещение соотношения объемов ввоза диорита и габбро в сторону диорита стимулируются сложившейся средней ценой на плиты из диорита — 0,20 долл. США/кг. Эту цену сформировал контрольный уровень таможенной стоимости, указанный в профиле риска. Для габбро контрольный уровень профиля риска сформировал среднюю цену плиты 0,35–0,40 долл. США/кг. Под видом диорита ввозятся все разновидности черных камней, в том числе диориты, габбро-диориты, габбро-нориты, долериты, лабродариты. Диорит выступает в качестве товара прикрытия для более дорогостоящих камней. Это определяет проблему таможенного контроля, связанную с идентификацией черных разновидностей камня. Надежная идентификация вида камня и марки камня позволят обеспечить надежный контроль таможенной стоимости товара.

В качестве товаров прикрытия для более дорогостоящих камней (например, габбро) выступают также изделия из базальта и андезито-базальта. Так, в ДТ № 10716050/020908/П009109 заявлен товар как «Индезито-базальт в виде плит различных форм, с одной–пяти сторон полированные, нерезные, черного цвета, применяемые для строительно-отделочных работ, изготовления памятников», ИТС 0,25. Однако базальт и андезито-базальт являются магматическими эффузивными (излившимися) породами. Они содержат в своем составе стекло. Стекло подвержено изменениям в результате физико-химического

воздействия окружающей среды, что ограничивает использование камней в качестве отделочного материала. Описание товара в гр. 31 ДТ как изделие (плита и т. п.) из базальта или андезито-базальта следует расценивать как недостоверное заявление вида камня, из которого изготовлено изделие. Следует указать на грамматическую ошибку, допускаемую декларантами в определении горной породы: она называется не «индезит», а «андезит».

Резкое увеличение ввоза черного камня (габбро и диорита) в 2008 г. стало причиной несоответствия данных статистики внешнеэкономической деятельности стран-контрагентов. Так, в 3 квартале 2008 г. по данным таможенной статистики КНР вывозились изделия из гранита, а по данным таможенной статистики Уссурийской таможни ввозились изделия из диорита и габбро. Изделия из гранита стали товаром дефицита: их было ввезено заметно меньше того количества, которое было вывезено из КНР. Изделия из диорита и габбро приобрели статус товаров профицита. Уссурийской таможней был разработан зональный профиль риска с целью усиления таможенного контроля ввоза изделий из природного камня. Проведенные в соответствии с профилем риска экспертизы подтверждали заявленные сведения о виде камня. Обнаружить изделия из гранита, заявленные как изделия из диорита или габбро, не удалось. Причиной появления товаров дефицита и профицита стало коммерческое наименование гранита в стране-экспортере. Под гранитом в КНР понимаются все силикатные породы магматического происхождения, включая габбро и диорит. Последние именуются как черный гранит, хотя в научном (геологическом) понимании они гранитом не являются. Существуют и предлагаются к продаже марки черного гранита, такие как Shanxi Black, China Black, Mongolian Black G351, Black Basalt G684, Black Prihce granite (диорит) и другие. Соответственно вывозимые изделия из габбро и диорита декларировались экспортером как изделия из гранита.

В описании товара не всегда указывается вид камня. Так, изделию с описанием «Плиты из природного камня с обработанной поверхностью, размер плитки 600 x 600 x 18 мм, 1 200 плит» присвоен код 6802 99 900 0 ТН ВЭД. Без указания вида камня (основного классификационного признака) невозможно определить код товара.

Иногда отмечается недостоверное декларирование товара, связанное с отнесением камня в иную генетическую группу. В товарной позиции 6802 ТН ВЭД представлены изделия из камней двух генетических групп — *силикатные породы* (гранит, габбро, диорит) и *известковые породы* (известняк, мрамор, травертин). Так, изделию с описанием «Плиты из доломита полированные для памятников, месторождение Shanxi (ДТ № 10716040/120810/0002801), присвоен код 6802 99 100 0 ТН ВЭД, ИТС 0,35. Однако доломит — осадочная порода известкового состава, и изделие из доломита должно включаться в субпозицию 6802 92 ТН ВЭД.

Зачастую в описании товара не указывается цветовая окраска камня, например: «Изделия из природного камня (гранита): плиты полированные,

для строительных работ, размер 200 x 100 x 18 мм, всего 168 штук (ДТ № 10716050/261209/П016188). Заявленный код товара — 6802 93 900 0 ТН ВЭД, ИТС — 0,24. Широкая цветовая палитра различных разновидностей гранита определяется соотношением минеральных индивидов, слагающих породу. Цвет гранита является ценообразующим фактором, более высокую стоимость имеют красные разновидности гранита.

Плиты из гранита используются в качестве товара прикрытия для керамической плитки керамогранит (товарная позиция 6907 ТН ВЭД), ввоз которой облагается более высокой ввозной пошлиной 0,06 евро/кг. Еще в 2003 г. во Владивостокскую таможню было подано пять деклараций, в которых были заявлены гранитные плитки (код 6802 23 000 0 ТН ВЭД) торговой марки Осеоно общим весом 126 т. При проведении экспертизы в ЭКС ДВТУ плитки диагностировались как керамические плитки «каменная керамика». Было указано, что торговую марку Осеоно имеют керамические плитки «керамический гранит» производства КНР. Использование гранитных плиток в качестве товара прикрытия для керамической плитки «каменная керамика» обусловлено техническим названием изделия — «керамический гранит». Поскольку в названии товара фигурирует название горной породы гранит, это влечет за собой попытку отождествить горную породу гранит и керамическую плитку «керамический гранит».

Подобная практика сохранилась и до настоящего времени. Так, изделие с описанием «Плиты напольные гранитные, с полированной поверхностью, имеющие нижний слой из керамики с ребристой поверхностью для лучшего сцепления» присвоен код товара 6802 23 000 0 ТН ВЭД, ИТС 0,61 (ДТ № 10716050/101111/0017210). Однако с большой долей вероятности можно утверждать, что изделие является не гранитной плиткой, а керамической плиткой керамогранит.

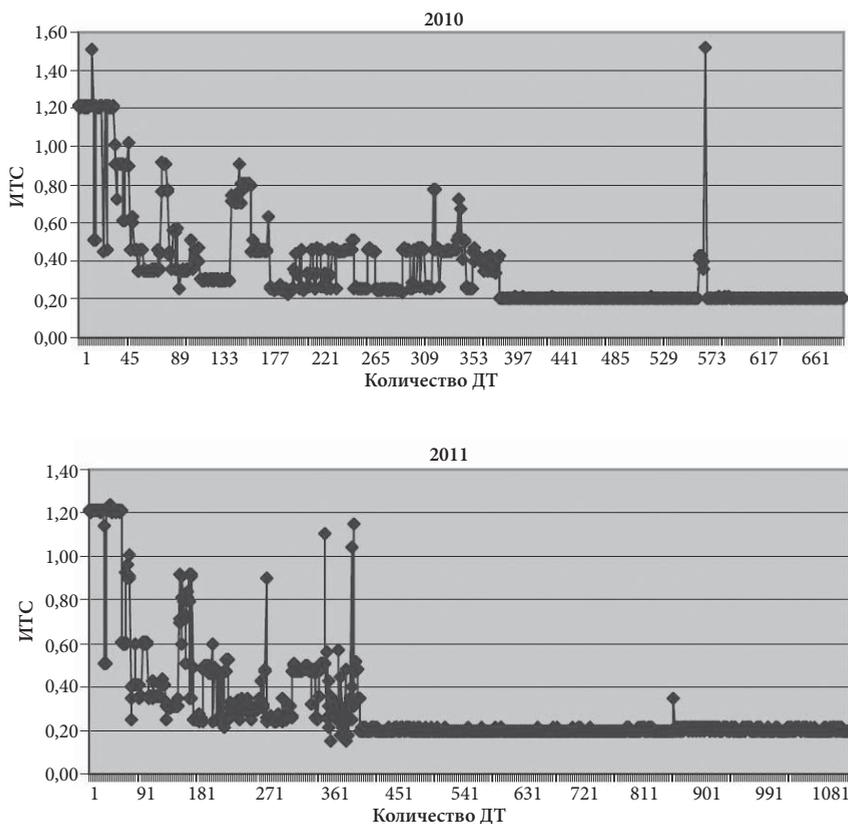
Объемы ввоза изделий из природного камня товарной позиции 2514–2717 незначительны: в 2007 г. была подана одна ДТ (товарная позиция 2515), в 2008 — 4 (товарная позиция 2516), в 2009 — 5 (товарные позиции 2514 и 2516). Важным в целях идентификации и классификации является ввозимый камень для ландшафтного дизайна. Есть вероятность того, что эти камни обработаны ударным инструментом для придания фактуры «скала» в соответствии с задумкой дизайнера и соответственно должны классифицироваться в гр. 68 ТН ВЭД ТС. В целом изделия, заявляемые в товарной позиции 2515 и 2516 ТН ВЭД ТС, должны оформляться с применением фактического контроля.

Как показывает анализ базы ДТ Уссурийской таможни 2008–2011 гг., массивы ИТС по сделкам с идентичными и однородными товарами товарной позиции 6802 ТН ВЭД характеризуются одинаковым строением (см. рисунок).

Правые части графиков, начиная с позиции 381 ДТ (2010 г.) и 396 ДТ (2011 г.), образуют ИТС облицовочных плит из диорита. Слабые вариации ИТС около значения 0,20 долл. США/кг обуславливают образование плато — прямой линии, параллельной оси абсцисс. Левые части графиков составляют

ИТС разнообразных товаров из гранита и мрамора, как следствие, вариации ИТС более значительны.

Массивы значений ИТС имеют размерность тысячу единиц. Они формируются участниками ВЭД и должностными лицами, осуществляющими контроль таможенной стоимости. Участие должностных лиц в формировании массивов состоит в проверке и корректировке таможенной стоимости (КТС) товара при наличии оснований. Каждое значение ИТС в массиве прошло процедуру таможенного контроля, что определяет его легитимность.



Сравнительная структура массива значений ИТС за 2010, 2011 гг. по данным Уссурийской таможни, долл. США/кг

Форма массивов ИТС демонстрирует свою устойчивость и постоянство в разрезе 2008–2011 гг. Количественное наполнение массивов заметно смещается в сторону увеличения ДТ, в которых заявлен диорит. Однако при достигнутом балансе каждое значение ИТС в базе данных смещено в сторону интересов участника ВЭД и в целом, базы данных отягощены систематической ошибкой в сторону занижения таможенной стоимости товара.

Практика контроля таможенной стоимости товара выработала основной или главный критерий возможного недостоверного заявления стоимости. Это — отличие заявленной декларантом стоимости в меньшую сторону по сравнению с ценой сложившейся на аналогичные товары в условиях свободной конкуренции. В качестве цены, сложившейся на аналогичные товары, таможенный орган использует базы данных по сделкам с идентичными или однородными товарами. Такое положение содержится в материалах постановления пленума ВАС РФ от 26.07.2005 № 29 и в инструкции о контроле таможенной стоимости, утвержденной приказом ФТС России от 14.02.2011 № 272.

Главное в контроле таможенной стоимости состоит в том, чтобы заявленная таможенная стоимость находилась в ценовом диапазоне ранее совершенных сделок по товару. При таком подходе контролируется нижняя граница возможных вариаций таможенной стоимости, верхняя граница не контролируется и в итоге совпадает с нижней границей. Это наглядно демонстрирует строение массива ИТС для облицовочных плит из диорита.

Таможенная стоимость плит из диорита (6802 99 100 0 ТН ВЭД) определяется по первому методу оценки (декларация по форме ДТС-1) и практически не корректируется таможенным органом: одна корректировка при общем количестве корректировок 107 в период 2007–2010 гг. Декларант подтверждает таможенную стоимость 0,20 долл. США/кг предоставлением документов и сведений: экспортными товарными спецификациями, инвойсами, отгрузочными спецификациями, калькуляциями цены экспортера, прайс-листами, пояснениями и т. п. Сложившаяся заниженная цена на плиты из диорита в базе данных таможни по сделкам с идентичными или однородными товарами составляет также 0,20 долл. США/кг. В итоге, основываясь на документах и сведениях, представленных декларантом, информации о ранее совершенных сделках, должностное лицо принимает решение о правильности определения таможенной стоимости.

К примеру, в соответствии с профилем риска № ПР 55/10000/20012010/01119 в 2009 г. проверке подверглись 14 из 90 деклараций таможенной стоимости товара (плиты из диорита, 6802 99 100 0 ТН ВЭД), из них 4 декларации формы ДТС-1 и 10 — формы ДТС-2. В декларациях принятая таможенная стоимость была ниже контрольного уровня, указанного в профиле. В соответствии с приказом ГТК России от 05.12.2003 № 1399 таможенный орган запросил у декларанта пояснения о влияющих на цену физических и качественных характеристиках товара. В итоге проведенной проверки корректировке подверглись 10 деклараций формы ДТС-2. В отношении деклараций формы ДТС-1 декларантами была доказана обоснованность заявленной таможенной стоимости.

Пример доказательства обоснованности заявленной таможенной стоимости: В обосновании низкой таможенной стоимости плит из диорита 0,20 долл. США/кг менеджер ООО «Лекс» в письме в Уссурийскую таможню от 25.01.2010 заявил, что диорит лучше обрабатывается камнеобрабатывающим

инструментом, чем гранит: легче пилится, шлифуется, полируется. Как следствие, снижаются затраты на изготовление и снижается цена плиты. Однако физические и качественные характеристики диорита говорят об обратном. Диорит наряду с гранитом относится к твердым породам. При этом он более вязкий, значит хуже пилится и хуже обрабатывается абразивным инструментом (шлифуется и полируется).

Диорит (или черный гранит) находится в едином ценовом ряду с гранитом. Так, согласно прайс-листу (<http://ascent-import.ru/granitnaya-plitka-cena>) стоимость гранитных плит с полированной и термообработанной фактурой размером 600 x 600, 600 x 400, 600 x 300 500 x 500, 400 x 400 мм и толщиной 15, 20, 30 мм варьирует от 795 до 2805 р./кв. м. Самую высокую стоимость 2 805 р./кв. м имеют плиты толщиной 30 мм из черного гранита марки «Монголия Блэк». Стоимость плиты определяется также качеством лицевой поверхности. Согласно ГОСТ 9480-89 плиты с полированной и лощеной фактурой подразделяются на два класса (сорта) в зависимости от присутствия видимых повреждений и их количества. Эти данные не позволяют обосновать низкую таможенную стоимость плит из диорита. Отсюда следует, что решение проблемы таможенной стоимости следует начать с идентификации диорита. Выявление широкого круга разновидностей камня, ввозимого под видом диорита, поставит под сомнение таможенную стоимость 0,20 долл. США/кг.

Таким образом, проведенное исследование показало, что в структуре ввоза преобладают плиты из диорита строительного и мемориального назначения. Они ввозятся по таможенной стоимости 0,20 долл. США/кг, которая сохраняется на протяжении ряда лет вне зависимости от марки камня, степени обработки, сорта, условий поставки. Под видом диорита провозятся все черные камни, включая габбро, долериты, габбро-нориты, лабрадориты, габбро-диориты. Диорит выступает как товар прикрытия для более дорогостоящих камней, что приводит к занижению таможенных платежей. Решение проблемы таможенной стоимости следует начать с идентификации диорита путем усиления документального контроля с требованием указывать марку камня в гр. 31 ДТ, а также фактического контроля с проведением досмотров с участием специалиста и назначения экспертизы. Необходимую помощь в рамках взаимодействия с таможенными органами могли бы предоставить научно-исследовательские подразделения Российской таможенной академии, в том числе в предоставлении методических материалов по качественным характеристикам товара, определяющим его коммерческую стоимость, и участия в фактическом контроле ввоза изделий из диорита и других камней.

Предварительное информирование на автомобильном транспорте стало обязательным

Семнадцатого июня 2012 г. вступило в силу Решение комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 899 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом».

Согласно этому документу, уполномоченные экономические операторы, перевозчики, в том числе таможенные перевозчики, таможенные представители или иные заинтересованные лица представляют информацию в отношении товаров, ввозимых автомобильным транспортом, не менее чем за два часа до их ввоза на таможенную территорию Таможенного союза. Обязательное предварительное информирование для товаров, перемещаемых автомобильным транспортом, вводится в целях оптимизации и ускорения совершения таможенных операций, повышения эффективности таможенного контроля.

Предварительное информирование о перемещаемых товарах и транспортных средствах осуществляется через портал «Электронное представление сведений» ФТС России. Информацию можно предоставлять как в интерактивном режиме, так и путем передачи файлов определенного формата. Новая государственная услуга реализуется бесплатно, воспользоваться порталом электронного представления сведений может любое заинтересованное лицо как российское, так и иностранное. Условия пользования порталом стандартны и не предъявляют никаких дополнительных требований по защите информации и наличию электронной цифровой подписи.

Для направления в таможенные органы предварительной информации о товарах и транспортных средствах необходимо заполнить форму выбранного уведомления и получить уникальный номер и штрих-код. В пункте пропуска перевозчику достаточно предъявить уникальный номер (штрих-код) предварительного уведомления должностному лицу таможенного органа с целью последующего запроса по этому номеру предварительной информации. Перевозчик может получить уникальный номер от лица, подавшего предварительную информацию, любым доступным способом — по телефону, в виде SMS-сообщения, по электронной почте и т.д.

Если ввозимые товары помещаются под таможенную процедуру таможенного транзита в месте прибытия, представленная предварительная информация используется в качестве электронной копии транзитной декларации. В этом случае между предварительной информацией и сведениями, содержащимися в транзитной декларации, не должно быть расхождений. Принятие решения о выпуске данных товаров осуществляется не позднее двух часов с момента регистрации транзитной декларации при условии соблюдения всех норм законодательства Таможенного союза.

Если перевозчик не предоставит информацию о ввозимых им товарах в установленном порядке, у него останется возможность представить сведения в информационную систему таможенных органов в течение ближайших двух часов.

Предварительное информирование, как и другие передовые технологии, внедряемые таможней, способствует реализации Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации. Введение обязательного предварительного информирования позволит повысить пропускную способность российских пунктов пропуска на внешней границе Таможенного союза за счет сокращения времени осуществления таможенных операций в местах прибытия и оптимизировать таможенный контроль за счет выбора объектов контроля до прибытия товаров и транспортных средств в пункт пропуска.

В связи с введением обязательного предварительного информирования в отношении товаров, ввозимых автомобильным транспортом, в Хасанской таможне проведены подготовительные мероприятия. На рабочих встречах с участниками ВЭД всем заинтересованным лицам разъяснялись преимущества новой технологии. Определены также должностные лица таможни, ответственные за оказание информационной поддержки пользователям Портала ФТС России «Электронное представление сведений».

Следует отметить, что уже сейчас эта технология широко применяется в регионе деятельности таможни. Почти весь объем товаров (93%), прибывающих на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом через пункт пропуска МАПП «Краскино», оформляется с использованием предварительного информирования.

Татьяна Пакулова,
специалист по связям с общественностью Хасанской таможни

Продукты на Сахалин — только морем

Отныне отдельные виды товара можно будет привезти в страну только в оговоренных пунктах пропуска.

Минздравсоцразвития России издан приказ от 7 марта 2012 г. № 207Н «Об утверждении перечней пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, специально оборудованных и предназначенных для ввоза на территорию Российской Федерации товаров, химических, биологических и радиоактивных веществ, отходов и иных грузов, представляющих опасность для человека, пищевых продуктов, материалов и изделий, контактирующих с пищевыми продуктами», который вступил в силу с 29 апреля 2012 г.

Данные категории товаров оговорены приложениями к соответствующему документу. Если говорить, например, о такой группе, как пищевые продукты, то она довольно многочисленна. В этом списке и мясо, и рыба, и многие другие товары. Теперь данные пищевые продукты, а также материалы и изделия, контактирующие с пищевыми продуктами, в Сахалинскую область можно будет ввозить лишь через пункты пропуска Корсаков, Курильск, Невельск, Холмск и Южно-Курильск.

Что касается товаров, относящихся к химическим, биологическим и радиоактивным веществам, отходам и иным грузам, представляющим опасность для человека, их пути ввоза еще менее выборочны: это пункты пропуска Южно-Сахалинск (Хомутово), Корсаков, Москальво и Холмск.

Подробнее с приказом Минздравсоцразвития можно познакомиться на сайте www.dvtu.customs.ru в разделе «Информация для участников ВЭД».

Юлия Ждахина,
пресс-секретарь Сахалинской таможни

Технический регламент Таможенного союза «О безопасности средств индивидуальной защиты»

1 июня 2012 г. вступил в силу Технический регламент Таможенного союза «О безопасности средств индивидуальной защиты», принятый Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 878 (Технический регламент).

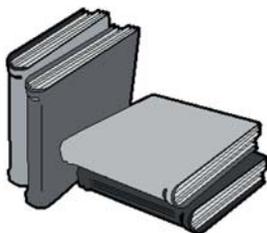
Технический регламент распространяется на средства индивидуальной защиты, независимо от страны происхождения, ранее не находившиеся в эксплуатации (новые) и выпускаемые в обращение на единой таможенной территории Таможенного союза. Средства индивидуальной защиты, на которые распространяется действие Технического регламента, приведены в приложении №1 к Техническому регламенту.

В соответствии с п. 3.2 Решения Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 878 (Решение), документы об оценке (подтверждении) соответствия обязательным требованиям, установленным нормативными правовыми актами Таможенного союза или законодательством государства-члена Таможенного союза, выданные или принятые в отношении продукции, являющейся объектом технического регулирования Технического регламента (продукция), до дня вступления в силу Технического регламента, действительны до окончания срока их действия, но не позднее 15 февраля 2014 г. Указанные документы, выданные или принятые до дня официального опубликования Решения, действительны до окончания срока их действия.

Со дня вступления в силу Технического регламента выдача или принятие документов об оценке (подтверждении) соответствия продукции обязательным требованиям, ранее установленным нормативными правовыми актами Таможенного союза или законодательством государства-члена Таможенного союза, не допускается.

Согласно п. 3.3 Решения, до 15 февраля 2014 г. допускается производство и выпуск в обращение продукции в соответствии с обязательными требованиями, ранее установленными нормативными правовыми актами Таможенного союза или законодательством государства-члена Таможенного союза, при наличии документов об оценке (подтверждении) соответствия продукции указанным обязательным требованиям, выданных или принятых до дня вступления в силу Технического регламента.

Отделение по связям с общественностью ДВТУ



Глазунова И.В. Участие эксперта в досудебном производстве по уголовным делам: монография / И.В. Глазунова. — М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2011. — 120 с.

Монография посвящена вопросам использования специальных познаний в уголовном судопроизводстве. Основное внимание уделено рассмотрению уголовно-процессуального статуса эксперта, а также участию эксперта в досудебном производстве по уголовным делам о таможенных преступлениях.

Монография может быть полезна специалистам, занимающимся вопросами расследования преступлений, экспертной деятельностью, а также студентам, аспирантам, преподавателям юридических специальностей высших учебных заведений.

Г.Н. РОМАНОВА

Расширение научно-технических связей Северо-Восточного Китая в первой половине 1980-х годов

Показано развитие научно-технических связей Северо-Восточного Китая в 80-е годы XX в. с крупнейшими странами мира, способствовавших осуществлению программы модернизации страны.

Ключевые слова: модернизация, программа, международное сотрудничество, реформирование экономики, технологии, экономический эффект.

В 1978 г. в Китае были утверждены программа «четырёх модернизаций» и проект плана развития науки и техники на восьмилетний период (1978–1985). До конца XX в. намечалось достичь, а по некоторым показателям даже превзойти мировой уровень. В этих планах важное место отводилось расширению участия в международном и научно-техническом сотрудничестве с промышленно развитыми капиталистическими странами. Получение широкой и разносторонней технической помощи со стороны этих стран способствовало осуществлению программы модернизации страны в условиях повсеместно развернувшейся в мире научно-технической революции. Китай выступал в роли реципиента новейшей техники и технологии, которую ему предоставляли капиталистические страны в виде технической помощи, продажи лицензий, организации подготовки специалистов по современным отраслям знаний, и т. п.

На Всекитайском собрании народных представителей (ВСНП), состоявшемся в июне 1979 г., были определены приоритетные для развития отрасли:

сельское хозяйство, легкая, текстильная и горнодобывающая промышленность, энергетика и транспорт. К числу остро стоящих перед страной проблем, требующих неотложного решения, были отнесены — повышение качества подготовки научно-технических работников, усиление роли фундаментальных и теоретических исследований, обеспечение исследовательских учреждений высококвалифицированными кадрами, укрепление научно-исследовательской базы, расширение участия в международном научно-техническом обмене при сохранении главного принципа китайской политики — «опора на собственные силы» [23].

Вопросы международного научно-технического обмена обсуждались на многих партийных и государственных форумах, научных совещаниях и конференциях. На XII съезде КПК в 1982 г. было отмечено: «Неуклонное развитие связей с заграницей и расширение технико-экономического обмена с зарубежными странами на основе равенства и взаимной выгоды представляет собой, незыблемый стратегический курс Китая. Нужно активно заимствовать у других стран передовые технические достижения, применимые в наших условиях, особенно те, которые помогают в технической реконструкции предприятий» [5]. Подчеркивалась настоятельная необходимость использования различных каналов международного сотрудничества, чтобы интенсивно содействовать росту научно-технического потенциала страны, модернизации промышленных предприятий и научных учреждений, техническому перевооружению народного хозяйства [4].

Программа научно-технического сотрудничества КНР с зарубежными странами заняла одно из центральных мест во внешней политике страны [2]. Руководство КНР привлекали очевидные выгоды, получаемые в результате роста научно-технических связей с внешним миром, хотя и возникало беспокойство по поводу того, что расширение контактов приведет к усилению иностранного влияния в стране. Сотрудничество в области науки и техники Китай установил со 106 странами. В Японии, США, Великобритании, ФРГ, Франции Китай закупал около 70% техники [21].

Особенно большое развитие получили научно-технические связи Северо-Восточного Китая с Японией. В мае 1980 г., во время визита в Японию премьер-министра Госсовета КНР Хуа Гофэна, была достигнута договоренность о создании японо-китайского комитета по научно-техническому сотрудничеству для проведения регулярных консультаций по вопросам взаимодействия в этой области [11, 14]. Для Китая отношения с Японией представляли особый, приоритетный интерес: страна в процессе реформирования своей экономики испытывала огромную потребность в технологиях и научно-технических знаниях. Общий подход к проблеме использования иностранного технического опыта был определен уже в 1978 г. на III пленуме ЦК КПК. В этот период в КНР были выработаны основные направления развития производства: 1) приоритет реконструкции действующих предприятий перед строительством новых; 2) поиск «подходящих технологий», соответствующих китайским возможностям

в области импорта; 3) смещение акцента с технологий, предназначенных для производства металлоизделий, на современное программное обеспечение; 4) поощрение прямых иностранных инвестиций с расчетом на одновременный ввоз капиталов и технологий [22].

Осуществляя широкую программу технической помощи Китаю, Япония стремилась не столько к увеличению прибыли, как это имело место в отношении большинства развивающихся стран, сколько к реализации своих планов расширения экономического, политического и идеологического проникновения в Китай. В экономическом плане политика по расширению контактов в области науки была направлена на создание максимально благоприятного инвестиционного климата для японского капитала на внутреннем рынке КНР. Для японской стороны также было важно увеличить масштабы технического содействия Китаю в тех отраслях добывающей промышленности, продукция которых (энергоносители и дефицитные виды промышленного сырья) прежде всего интересовала японских импортеров. Преимущественное внимание уделялось развитию научно-технических связей с Китаем в области угле- и нефтедобычи, поиску редкоземельных ископаемых. В политическом плане, предоставляя Китаю новейшую технологию и технический опыт, Япония стремилась привнести в китайскую экономику максимум элементов капиталистической организации производства, усилить его научно-техническую подчиненность странам Запада [14].

Во время пребывания в Харбине японские специалисты знакомили рабочих городских предприятий с передовыми методами сварки, литья, ремонта механизмов. Активизировалась поставка японскими фирмами новых технологий и комплектного заводского оборудования в разные отрасли промышленности, прежде всего производство высококачественных компонентов для магнитофонов, телевизоров, стиральных машин и бытовой техники [21, 28]. Так, японская фирма «Ниппон электрик» построила для китайской электронной промышленности линию по изготовлению переключателей телевизионных каналов производительностью до 500 тыс. изделий в год. Она была введена в строй в марте 1982 г. на заводе телевизионных компонентов в г. Даньдун, состояла из семи компонентов крупного оборудования, восемнадцати комплектов штампов, и др. [18]. В 1982 г. завод по производству стиральных машин в г. Инкоу (провинция Ляонин, КНР) заключил контракт на три года с компанией «Мачусита электрикиндастриэл компани» на сборку 1050 комплектов двухкамерных стиральных машин типа NA-1800 [28, 31]. В изготовлении контрольно-измерительных приборов принимала участие японская компания «Июкогава Хокусин», которая открыла пункты технического обслуживания в Пекине, Сиане, Чунцине, Харбине и Шанхае. Японские фирмы оказывали большую помощь в подготовке и повышении квалификации китайских специалистов [8]. Одним из главных контрактов по техническому сотрудничеству с Японией была продажа фирмой «Мицубиси» Китаю грузовиков и ноу-хау на производство легковых такси стоимостью 118,1 млн долл. США. Японские частные

компании проявляли большую активность в сотрудничестве по технической перестройке химических предприятий. В 1984 г. государственная фирма «Джэпэн интернейшнл коопирейшн эйджэнси» провела исследование по реконструкции трех китайских химических заводов [25].

Партнерами Китая в Японии выступали частные фирмы, научные учреждения и государственные организации. Частные фирмы предоставляли Китаю техническую документацию, связанную с реализацией проектов модернизации производственных объектов, осуществляли промышленное консультирование, проектировочные работы, техническое руководство монтажом, строительством, вводом в эксплуатацию и освоением производственных мощностей, а также передачу административно-управленческого опыта, обучение методам контроля за качеством продукции и т. п. Это были прежде всего предприятия электронной, обрабатывающей и химической промышленности. Программы модернизации включали в себя налаживание производственного процесса на всех его стадиях, начиная от обработки сырья и кончая выпуском готовой продукции; рационализацию процесса обработки сырья; внедрение системы контроля за качеством продукции; приведение станочного парка модернизируемого предприятия в соответствие с профилем работы последнего в целом.

Япония оказывала содействие в модернизации производственно-технической базы топливной промышленности, особенно угледобычи; в разработке месторождений открытым способом; в технологии обогащения угля, подземного его сжижения; проведении изыскательских работ по обнаружению и освоению месторождений нефти на континентальном шельфе; модернизации производственно-технической базы энергетической промышленности; оказании помощи в организации исследований в области новых источников энергии.

Экспорт технологии производства наукоемкой продукции Япония считала невыгодным. Она была согласна лишь на поставки технологии, уже утратившей конкурентоспособные преимущества, т. е. технологии традиционных отраслей для использования ее на предприятиях с низкой стоимостью рабочей силы. Однако, хотя Китай и был заинтересован в получении технологических знаний в традиционных отраслях промышленности, его привлекали, главным образом, новейшие технологии, необходимые для модернизации военной промышленности, исследований в космосе, и т. п. [14].

Китай придавал большое значение также получению новейшей техники и технологии из США. По мнению Д. Ф. Саймона, сотрудника Массачусетского технологического института США, стремление Китая иметь доступ к новейшим американским достижениям в области науки и техники явилось одним из основных факторов, под действием которых руководители КНР решили нормализовать отношения с США [26]. В январе 1979 г. было подписано научно-техническое сотрудничество между КНР и США, которое охватывало 94 программы по 14 направлениям, главные из которых — сельское хозяйство, физика высоких энергий, космическая техника, электроника, организация и управление экономикой, обмен информацией, учеными и студентами [12, 17].

В Северо-Восточном Китае была начата подготовка административных работников (менеджеров) при Даляньском политехническом институте, где американские профессора, юристы, бизнесмены читали лекции по проблемам организации производства и сбыта продукции [13, 30]. Создание национального центра по развитию науки и техники в промышленности в г. Далянь явилось результатом реализации, начиная с 1980 г., первой американо-китайской совместной программы подготовки менеджеров. В апреле 1984 г. был подписан новый протокол, продливший срок действия программы на 5 лет. Управление центром осуществляли Министерство торговли США и госплан, государственный комитет по науке и технике и министерство просвещения КНР. В соответствии с данным протоколом была разработана программа подготовки служащих высшего звена, в которой главное внимание было уделено планированию и управлению народным хозяйством в масштабах всей страны. Ежегодно китайским правительством около 40 служащих направлялись на двухмесячные семинарские занятия, которые вела группа американских преподавателей. С американской стороны разработку учебных планов и подбор преподавателей осуществляла Академическая консультативная комиссия, назначенная Министерством торговли США. Китайские педагоги приглашались из Харбинского и Даляньского технологических институтов, Шанхайского и Хубэйского институтов финансов и экономики, Народного университета, Шанхайского института науки и техники [9, 21]. Американские фирмы сотрудничали с различными предприятиями и научно-исследовательскими учреждениями Северо-Востока Китая. Так, например, корпорация «Вестингауз» смогла создать в Харбине крупный электрогенератор.

Северо-Восточный Китай активно поддерживал научно-технические связи и с ФРГ. В июне 1981 г. в г. Шэньян была организована промышленная выставка с участием 105 западногерманских фирм и издательств. Ее посетили более 90 тыс. китайских специалистов. Сторонами было подписано соглашение о создании смешанной китайско-западногерманской комиссии. Стало налаживаться партнерство и между городами, в частности между Далянem и Бременом [10]. Завод по производству большегрузных машин в г. Далянь в сотрудничестве с фирмами ФРГ занимался созданием машины нового типа более экономичной в эксплуатации и с меньшей стоимостью [27]. Западногерманская фирма «РНВ Вэсэрхьютэ», Шэньянский завод горнодобывающих машин и корпорация «Чайна машин билдинг» подписали соглашение о совместном производстве по лицензии компонентов тяжелых конвейерных систем [7].

Важно отметить, что с народнохозяйственной точки зрения наибольший экономический эффект достигался при использовании иностранной технологии для производства средств производства. В частности, выпускаемое Даляньским заводом тяжелого машиностроения в сотрудничестве с компанией «Маннесман-Димаг» (ФРГ) оборудование для непрерывной разливки стали позволяло поднять производительность труда на китайских металлургических предприятиях на 30%, давало экономию до 40% капитальных вложений

при сооружении новых металлургических заводов, позволяло сберечь 0,6 т условного топлива при производстве 1 т стальных отливок [15].

Английская компания «Данвор холдингс» в начале 80-х годов договорилась с КНР о продаже комплектного оборудования для завода по производству шин со стальным радиальным кордом стоимостью 25 млн фунтов стерлингов, который должен был строиться в провинции Ляонин. Завод рассчитан на 150 тыс. шин в год.

Расширились научно-технические связи с Францией. На авиационном заводе в Харбине по лицензии французского государственного концерна «Аэроспешиаэл» выпускались вертолеты «365-Дофин», которые могли использоваться как в гражданских, так и в военных целях [21].

В Дании в 1983 г. было приобретено технологическое оборудование для производства продовольственных продуктов на трех заводах (в Пекине, в провинциях Хэйлунцзян и Цзилинь) общей стоимостью 15 млн долл. США в счет беспроцентного займа [6, 7, 13].

Наиболее значительная часть зарубежных технологий импортируется в провинцию Ляонин. С 1979 по 1983 г. Далянь подписал более 330 контрактов на поставку иностранной технологии и оборудования стоимостью 106 млн долл. США. В 1980 г. в Ляонинском институте научной и технической информации хранилось 6,5 млн документов, среди них 95% — патенты, в числе которых 3,5 млн — японские, 1,3 млн — американские, 720 тыс. — английские. Институт получал 2 042 зарубежных журнала (622 — из США, 582 — из Японии, 330 — из Великобритании, 250 — из СССР, 199 — из ФРГ, 52 — из Франции) [11, 27].

Научно-технические связи с зарубежными странами поддерживали и другие провинции Китая [4]. Так, с 1979 по 1983 г. провинция Хэйлунцзян подписала соглашения об экономическом и научно-техническом сотрудничестве с Японией, Италией, Францией, Данией, Швецией и другими государствами мира; за 4 года импортировано 750 млн долл. США, было ввезено свыше 40 видов техники и оборудования, заключено более 80 контрактов об экономическом и техническом сотрудничестве [24].

Следует отметить, что необходимость включения импортного оборудования в хозяйственную структуру КНР, в том числе и Северо-Востока Китая, была вызвана наличием резкого отставания материально-технической базы страны от современных требований. Незрелость инфраструктуры, низкий уровень управления, нехватка сырья и энергии, острый дефицит квалифицированных специалистов, отсутствие достаточных валютных резервов — все эти сложные проблемы характерны для Китая 70-х годов XX в. [1, 16].

Известно, что многие партнеры по сотрудничеству были заинтересованы в сохранении технического и технологического отставания Китая. Это позволяло им и впредь искусственно стимулировать его потребности в импорте, держать в своих руках контроль за производством соответствующей продукции в Китае. Так, заключенные в 1979–1980 гг. с американской компанией

«Белл хели-коптер» соглашения о совместном строительстве вертолетов на Харбинском авиационном заводе предусматривали длительный период передачи китайской стороне технологии производства основных узлов. Однако более сложные из них (системы трансмиссии и т. д.) и по истечении этого срока должны были поступать из США, что сохраняло зависимость китайской стороны от американских поставок [23]. Кроме того, экономические рычаги нередко использовались для оказания политического давления на Китай. Все это приводило к постепенному пересмотру позиции руководства КНР в области заимствования техники и технологии [19].

При сохранявшейся преимущественной ориентации на промышленно развитые капиталистические страны в начале 80-х годов несколько оживились научно-технические связи Северо-Востока Китая с социалистическими странами и прежде всего с Советским Союзом. Были подписаны сроком на 10 лет соглашения между правительствами СССР и Китая об экономическом и техническом сотрудничестве, о научно-техническом сотрудничестве и о создании советско-китайской комиссии и экономическому, торговому и научно-техническому сотрудничеству [20, 21].

Таким образом, научно-технические связи Китая с экономически сильными странами способствовали началу беспрецедентного роста базовых отраслей промышленности, энергетики, транспорта, металлургии. А мощный инвестиционный подъем стал источником быстрого развития как народного хозяйства в целом, так и его материально-технической основы — промышленности.

Список литературы

1. Актуальные проблемы современного экономического положения КНР. М., 1984. С. 52.
2. Антиповский А.А. Политика в области науки и образования в КНР. 1949–1979 / А.А. Антиповский, Н.Е. Боровская, Н.В. Франчук. М., 1980. С. 254.
3. Дагун бао. 1983. 29 дек.
4. Жэньминь жибао. 1982. 8 сент., 14 дек.
5. Информационный бюллетень агентства Синьхуа (ИБАС). 1981. 22 дек.
6. Информационный бюллетень агентства Синьхуа (ИБАС). 1982. 3 сент.
7. Китай. 1984. № 4. С. 68.
8. Китай. 1984. № 9. С. 84–85.
9. Китай. 1985. № 10. С. 83–84.
10. Китай. 1986. № 1. С. 60–63.
11. Китайская Народная Республика в 1980 г.: политика, экономика, идеология. М., 1984. С. 212.
12. Китайская Народная Республика в 1981 г.: политика, экономика, идеология. М., 1985. С. 200.
13. Китайская Народная Республика в 1982 г.: политика, экономика, идеология. М., 1986. С. 311.

14. Крупянка М.И. Япония–КНР: механизм экономического сотрудничества. М., 1986. С. 95.
15. Манежев С. А. Иностраный капитал в экономике КНР. М., 1990. С. 178.
16. Манежев С.А. Роль внешних факторов в народнохозяйственном строительстве КНР / С.А. Манежев, Л.В. Новоселова // Проблемы Дальнего Востока. 1983. № 1. С. 44.
17. Нагорный А.А. США и Китай: экономические и научно-технические аспекты китайской политики Вашингтона / А.А. Нагорный, А.Б. Парканский. М., 1982. С. 117.
18. Напара Д.Г. Телевидение Китая // Проблемы Дальнего Востока. 1983. № 3. С. 170.
19. Разов С.С. Внешнеэкономическая политика «открытых дверей» Китайской Народной Республики // ИБ ИДВ АН СССР. 1985. № 130. С. 124.
20. Романова Г.Н. Советско-китайские экономические отношения на современном этапе. Владивосток, 1990. С. 4.
21. Северо-Восточный Китай в 80-е годы XX в.: справ. Владивосток, 1989. С. 189.
22. Семин А. Научно-технические связи Японии с Китаем: содержание и характерные черты // Проблемы Дальнего Востока. 1994. № 2. С. 78.
23. Филатов Л.В. Наука как производительная сила в условиях Китая // ИБ ИДВ АН СССР. 1984. Ч. 2. С. 191–192.
24. Чжунго фэньшэн гайкуан шоуцэ (Справочник по провинциям Китая). Пекин, 1984. С. 119.
25. A technical hitch // China trade report. 1985. № 23. P. 11.
26. China and world. China foreign policy in the post-Mao era. Boulder, 1984. P. 293–318.
27. Dalian setting priority for the use of foreign funds and technology // China's foreign trade. 1985. № 1. P. 17.
28. Li Yueshang. Yingkou makes best uses of foreign funds // China's foreign trade. 1983. № 6. P. 19.
30. New york times magazine. 1983. P. 31–38.
31. The vagurd of import trade // China's foreign trade. 1985. № 1. P. 22.

Н.А. БЕЛЯЕВА

Таможенная служба на Амуре в начале XX века: первые шаги таможенного надзора¹

Рассматривается процесс формирования системы таможенных учреждений по сухопутной границе, начавшийся в апреле 1902 г. Показаны основные направления деятельности таможен, таможенных застав и постов, расположенных на Амуре, выделены особенности функционирования таможенной службы на окраине страны в первые годы XX столетия.

Ключевые слова: Дальний Восток, Приамурский край, таможенные учреждения, Приамурский таможенный округ, таможенные участки.

Начало XX века ознаменовалось окончательным вхождением Дальнего Востока в состав таможенной территории России. С 1 января 1901 г. прекратилось действие существовавшего почти полвека режима беспошлинной торговли (порто-франко), а по морской и сухопутной границе началось формирование системы таможенных учреждений.

Предложения об устройстве таможенного надзора в Приамурском крае высказывались еще в середине 90-х годов XIX в., когда в связи с началом строительства транссибирской магистрали и предстоящей отменой порто-франко в правительственных кругах изучалось реальное положение дел на дальневосточной окраине, определялись перспективы торговли с сопредельными странами. Специально командированной с этой целью экспедиции под руководством члена совета министра финансов Н.П. Забугина («комиссия Забугина») было поручено выработать предложения по устройству таможенного надзора по морской и сухопутной границам в пределах Приамурского генерал-губернаторства.

БЕЛЯЕВА Наталья Анатольевна — доктор исторических наук, заведующий кафедрой гуманитарных дисциплин Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток.

¹ Статья публикуется к 110-летию создания первых таможенных учреждений в Благовещенске и Хабаровске.

Согласно сохранившемуся в материалах комиссии проекту, все вновь образуемые таможенные учреждения от Кяхты до Хабаровска должны были войти в состав таможенного округа с центром в г. Благовещенске. В числе вновь открываемых таможенных учреждений предлагалось открыть две таможни — в городах Хабаровске и Благовещенске, состоящих из восьми штатных чиновников, четверых канцелярских служащих и десяти досмотрщиков — в каждой. Вдоль всей границы предполагалось развернуть сеть таможенных застав и постов, которым отводилась важная роль в борьбе с контрабандой. Значительная сумма, в которую должны были вылиться расходы казны в случае реализации проекта (почти в 4 млн р. требовалось только на открытие таможенных учреждений), в конечном итоге сыграла ключевую роль в том, что этот проект был «оставлен без последствий» и сохранился в истории таможенной службы лишь как одна из интересных, но нереализованных идей [7, с. 12].

Малочисленное население приграничных территорий, неразвитость самой торговли, ориентированной на удовлетворение местных потребностей — все это делало открытие многочисленных таможенных учреждений слишком затратной мерой — при самой интенсивной деятельности ни одно из них не могло бы покрыть расходы казны на его организацию. Для Дальнего Востока была признана более приемлемой система организации таможенного надзора, при которой таможни учреждались в пунктах активного торгового движения, создавался усиленный таможенный надзор в виде таможенных застав в крупных торговых центрах в пределах 50-верстной полосы² и на ее границе внутри империи [2, с. 54]. Главным звеном системы таможенных учреждений становились таможенные заставы и таможенные посты, основной задачей которых было предотвращение «водворения контрабанды» и недопущение проникновения за пределы 50-верстной полосы товаров, предназначенных для реализации исключительно в ее границах.

Процесс таможенного строительства на Дальнем Востоке начался летом 1900 г. с создания первых в Забайкалье и Приамурье таможенных учреждений — Кяхтинской и Сретенской таможен. В мае 1901 г. были учреждены морские таможни во Владивостоке и Николаевске-на-Амуре. В интересах обеспечения оперативного руководства министру финансов предоставлялось право открывать и закрывать таможенные заставы, посты и переходные пункты в Восточной Сибири и Приамурском крае, определять и изменять места их дислокации, непременно согласовывая эти решения с министром иностранных дел, а при необходимости с Приамурским и Иркутским генерал-губернаторами [5]. Таким образом, местная администрация могла оказать существенное влияние на формирование таможенной системы на подведомственной территории. Не оставались в стороне от этой проблемы и местные предприниматели,

² 50-верстная полоса — зона беспошлинной торговли вдоль границы с Китаем создавалась по обе стороны от границы на расстоянии 100 кит. ли (50 верст). Введена на основании Пекинского договора (1860 г.). Отменена российской стороной в одностороннем порядке с 1 января 1913 г.

заинтересованные в создании благоприятных условий для «легальной торговли». Подтвердим это положение одним только примером.

Владивостокский биржевой комитет направил 2 февраля 1902 г. в министерство финансов телеграмму, в которой предприниматели в очередной раз пытались привлечь внимание правительства к бедственному положению торговли и промышленности, находившихся под давлением «все шире растающейся контрабанды и безакцизного ввоза со стороны маньчжурской границы»³. Малочисленный таможенный надзор не мог стать серьезным препятствием на пути потока контрабандных товаров за пределы 50-верстной полосы беспошлинной торговли. Единственный выход виделся биржевому сообществу в создании сплошных таможенных кордонов по сухопутной границе с Китаем. Реакция Министерства была мгновенной. Уже 4 февраля 1902 г. Приамурскому генерал-губернатору была направлена телеграмма за подписью министра финансов с просьбой дать заключение на предложение об открытии таможенных застав в г. Благовещенске и на станции Пограничной — конечном пункте Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). 22 февраля Н.И. Гродеков довел до сведения С.Ю. Витте пожелание военных губернаторов областей об открытии значительно большего количества таможенных застав по сухопутной границе с Китаем, чем предлагал министр. А уже 27 февраля министр финансов направил в Сенат для опубликования распоряжение об открытии таможенных застав не только в г. Благовещенске и на станции Пограничной КВЖД, но и в селении Лахасусу при устье р. Сунгари на китайской территории [7, с. 14]⁴.

В марте 1902 г. в Министерстве финансов было создано Особое совещание для выработки мер по охране границы под председательством только что вернувшегося из поездки на Дальний Восток товарища министра финансов П.М. Романова. 5 апреля 1902 г. получили высочайшее одобрение предложения Особого совещания об открытии по сухопутной границе с Маньчжурией и Кореей и по морскому побережью Приморской области двух таможенных застав, трех переходных пунктов и нескольких (восьми) таможенных постов.

Места дислокации первых таможенных учреждений по сухопутной границе с Китаем были определены министром финансов по согласованию с Приамурским генерал-губернатором. Уже 30 апреля Сенат опубликовал штаты новых российских таможенных учреждений — таможенных застав в урочище Посьет и в Хуньчунском карауле, переходных пунктов в с. Полтавка, станице Платоново-Александровской и на станции Иман Уссурийской железной дороги [3, с. 33]. Вновь образованные таможенные посты были размещены в селах Славянка, Шкотово, Владимиро-Александровское, Барабаш, Ново-Киевское, Красное, а также в находящихся в пределах 50-верстной полосы городов Никольске-Уссурийском и Хабаровске. Штат каждого из таможенных

³ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 411. Л. 2.

⁴ Опубликовано 30 апреля 1902 г.

постов был крайне малочисленным: единственному таможенному чиновнику, возглавлявшему таможенный пост надзирателю, «придавались» таможенные досмотрщики — всего 74 чел. на все 8 постов.

Созданные весной 1902 г. таможенные учреждения «открыли свои действия» только 1 сентября 1902 г. Начал работать и Хабаровский таможенный пост, в штате которого состоял надзиратель таможенного поста и 10 досмотрщиков. Основной обязанностью таможенного надзора стало пресечение незаконного ввоза в Россию алкоголя и таких товаров, как китайский ханшин, запрещенный к привозу еще в 1862 г. и остававшийся важнейшим предметом контрабанды.

Однако малочисленные таможенные посты, не обладавшие достаточными полномочиями, не могли стать серьезным заслоном на пути движения контрабанды. Конкретные предложения по улучшению таможенного надзора по границе с Маньчжурией были представлены С.Ю. Витте окружным таможенным инспектором С.Н. Латкиным во время посещения министром Владивостока осенью 1902 г. Суть этих предложений заключалась в необходимости увеличения штатов уже существующих и открытия новых таможенных учреждений. Подчеркивая необходимость расширения сети таможенных учреждений по Амуру, инспектор обращал внимание на фактическую незащищенность границы — на участке от Благовещенска до Хабаровска, например, действовала только одна российская таможенная застава и та располагалась на китайской территории в селении Лахассусу [1, с. 46].

На основе предложений приамурских таможенников был принят ряд мер, направленных на усиление таможенного надзора по сухопутной границе. Уже 10 февраля 1903 г. для противодействия контрабанде и охраны границы в таможенном отношении был преобразован в одноименную таможенную заставу Хабаровский таможенный пост; учреждены новая таможенная застава в станции Покровской (у слияния Шилки и Аргуни), а также Пограничный переходный пункт близ одноименной станции КВЖД (урочище Сосновая падь). Одновременно увеличивались штаты Владивостокской и Николаевской-на-Амуре таможен, Благовещенской, Посьетской и Лахасусской таможенных застав⁵. Следует заметить, что таможенные заставы на Дальнем Востоке по своим правам существенно отличались от аналогичных таможенных учреждений европейской России, приравниваясь по пропуску привозных товаров к таможням 3-го класса: через них разрешался ввоз всех дозволенных товаров за исключением требующих экспертизы (лекарственные и химические препараты, машины и оборудование, и др.). Впоследствии некоторым из них, в том числе и Хабаровской, «были присвоены» права таможен 2-го класса в части производства дел о контрабанде [8, с. 7]

К началу 1904 г. на территории Приамурского генерал-губернаторства сложилась система таможенных учреждений, имевшая свою структуру, несколько

⁵ В марте 1908 г. таможенная застава была перенесена из селения Лахассусу в ст. Екатерино-Никольскую.

отличавшуюся от общероссийской. Для контроля деятельности новых таможенных учреждений вся территория Приамурского генерал-губернаторства разбивалась на три таможенный района, два из которых возглавлялись ревизорами Департамента таможенных сборов. Так, ревизор Забайкальского таможенного района осуществлял контроль и ревизию таможенных учреждений, расположенных на территории Забайкальской области и в районе Иркутской таможни. Ревизору Амурско-Приморского таможенного района были поднадзорны в ревизионном отношении таможенные учреждения на побережье Татарского пролива до поста Александровского (залив Де-Кастри) и по р. Уссури до станции Иман включительно⁶. Наибольшим по зоне ответственности был Заамурский таможенный район с центром во Владивостоке. Возглавлявший его окружной таможенный инспектор с правами начальника таможенного округа осуществлял управление таможенными учреждениями, расположенными по побережью Японского моря от Владивостока до посада Св. Ольги и по железной дороге до Имана, а также в полосе отчуждения КВЖД⁷.

Деятельность таможенных учреждений протекала в сложных условиях. В январе 1904 г. началась Русско-японская война, а в мае в Приамурье вновь было восстановлено порто-франко. Однако таможенные учреждения, в том числе и расположенные по Амуру, не были упразднены. Их штат серьезно сократился за счет призыва чиновников и досмотрщиков на военную службу, а деятельность была сведена к наблюдению «за неввозом» из Маньчжурии запрещенного к привозу опия; взысканию акциза с русских подакцизных товаров, поставляемых из Маньчжурии, куда они были вывезены через Иркутскую и Маньчжурскую таможни со сложением акциза. По данным Департамента таможенных сборов только в 1904 г. таможенными учреждениями Приамурского края было пресечено 293 случая контрабанды на общую сумму свыше 21 тыс. р. А в следующем 1905 г. — количество случаев достигло 400, но сумма оказалась значительно ниже около 15 тыс. р. [4, с. 114], что косвенно свидетельствует о нарастании так называемой «бытовой контрабанды».

Введенное как временная мера, порто-франко продолжало существовать и после окончания войны вплоть окончательного решения его судьбы в Государственной думе и вступления в действие Закона от 16 января 1909 г., которым отменялось порто-франко в Приамурье и Забайкалье. Принятию закона предшествовал длительный подготовительный период. Пока чиновники, общественные деятели и предприниматели дискутировали о судьбе порто-франко, Департамент таможенных сборов готовился к реорганизации таможенного надзора. Вопрос о дислокации таможенных учреждений в соответствии с установившимся порядком непременно согласовывался с местными губернаторами. Одним из примеров может служить формирование предложений относительно таможенного надзора на Амуре.

⁶ РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 771. Л. 129-129 об.

⁷ Там же. Л. 99-99 об.

26 декабря 1908 г. военный губернатор Амурской области А.В. Сычевский собрал особое совещание по вопросу о преобразовании Благовещенской таможенной заставы и учреждении таможенных постов в Амурской области. На основании сохранившегося в архиве журнала этого совещания можно говорить о том, что судьба таможенного учреждения в административном центре области волновала разные ведомства — в списке участников совещания товарищ прокурора Благовещенского окружного суда, пограничный комиссар Амурской области, податной инспектор г. Благовещенска, старший акцизный ревизор Приамурского округа; Амурский уездный начальник. Не прибыл к «означенному времени», несмотря на своевременно посланное приглашение, лишь управляющий Благовещенской таможенной заставой. Поводом для созыва столь представительного совещания по «таможенному вопросу» стала телеграмма Приамурского генерал-губернатора, в которой предлагалось высказаться во вопросу о преобразовании Благовещенской таможенной заставы в таможню 2-го класса, а также об учреждении таможенных постов в станицах и селениях Игнашине, Рейнове, Черняевой, против р. Кумары, против Айгуна, Скобельцинской, Радде, Михайло-Семеновской. Решающую роль в принятии совещанием положительного заключения по телеграмме генерал-губернатора сыграли доводы городского головы Благовещенска И.Д. Прищепенко, который разъяснил все «предстоящие от такого преобразования выгоды для г. Благовещенска и всей Амурской области». Совещание единогласно высказалось в пользу преобразований, предложив «к проектированным уже пунктам» добавить посты в станицах Екатерино-Никольской, Поярково, хуторе Покровском (на границе с Забайкальской областью) и на острове против устья реки Сунгари⁸.

Отмена порто-франко происходила в условиях начинавшегося в России промышленного подъема и означала окончательное вхождение Дальнего Востока в состав таможенной территории империи. Показателем этого процесса стало распространение на территорию Забайкальской области⁹ и Приамурского края общего порядка таможенного управления — 2 мая 1909 г. был учрежден Приамурский таможенный округ с центром во Владивостоке. В его состав вошли 75 таможенных учреждений, действовавших на территории Забайкальской, Амурской и Приморской областей, а также в полосе отчуждения КВЖД. На границе с Китаем по Амуру действовали преобразованная из заставы Благовещенская таможня 2-го класса, Хабаровская, Екатерино-Никольская, Покровская таможенные заставы, а также 13 таможенных постов. Кроме того, в составе Приамурского таможенного округа создавались 8 таможенных постов в составе таможенных застав, в том числе Хабаровской таможенной заставы — пост в дер. Осиповка; временный Марковский

⁸ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 367. Л. 5-5 об.

⁹ В марте 1906 г. Забайкальская область была передана из состава Приамурского в состав Иркутского генерал-губернаторства, в таможенном же отношении сохранилась единая система учреждений Забайкалья и Приамурья.

таможенный пост. Близ устья р. Сунгари была установлена таможенная брандвахта под управлением чиновника Екатерино-Никольской таможенной заставы. Одновременно на Зейских пристанях в сентябре 1910 г. было открыто отделение корабельной конторы Благовещенской таможни «с правом приема и выгрузки судов с беспошлинными партионными товарами» [6, с. 8–11].

Отмена порто-франко в Приамурье существенно изменила условия работы всех таможенных учреждений. В первую очередь это касалось увеличения объемов выполнявшейся ими работы. В 1909 г. в Россию через Хабаровскую таможенную заставу было ввезено более 3,4 млн пудов различных товаров, полученный при этом таможенный доход превысил 33 тыс. р., что покрывало расходы на ее содержание [3, с. 78]. В том же 1909 г. сумма таможенных сборов по Благовещенской таможне превысила 55 тыс. р. [7, с. 48]. Эти показатели, хотя и косвенно, но отражают общий процесс начавшегося в стране промышленного подъема.

Новые условия предъявляли повышенные требования к материальному обеспечению таможенных учреждений. В июле 1909 г. Департамент таможенных сборов представил министру финансов доклад «Об оборудовании пристанями и казенными помещениями таможенных учреждений в г. Благовещенск, Хабаровск, Николаевск», в котором предлагалось для ликвидации ненормальных условий, в которых действовали таможенные учреждения, приобрести уже застроенные земельные участки и приспособить их «под таможенные нужды»¹⁰. В апреле 1910 г. получил высочайшее одобрение закон об отпуске из государственного казначейства средств на приобретение недвижимого имущества для Благовещенской заставы. За 90 тыс. р. был куплен участок ликвидированного Амурского пароходства с двухэтажным каменным и старым деревянным домом, каменным и железным пакгаузами и с выходом на р. Амур. Ревизовавший летом 1913 г. таможенные учреждения на Амуре помощник инспектора Хабаровского таможенного участка Ковалев положительно оценивал приобретение недвижимости для Благовещенской таможни: «...таможня помещается в прекрасном двухэтажном каменном здании на причальном берегу Амура. Недостаточны и неудобны только помещения для досмотрщиков и конюшни для лошадей. На мой взгляд, в помещении таможни необходимо было бы провести электрическое освещение, так как вследствие доставки в Благовещенск керосина низшего качества все здание пропиталось отвратительным запахом копоти, вредно отзывающимся на здоровье личного состава таможни, которому вследствие незначительности его приходится работать и по вечерам. В 1½ верстах от таможни вверх по течению Амура имеется корабельная контора, а ниже таможни — причал плотов» [7, с. 40].

Не столь удачным было приобретение недвижимости для Хабаровской таможенной заставы. Еще в начале 1911 г. в Государственной думе и Государственном совете обсуждался законопроект об отпуске из Государственного

¹⁰ РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 672. Л. 16.

казначейства средств на приобретение недвижимого имущества для Хабаровской таможенной заставы, одобренный императором 23 марта 1911 г. В соответствии с ним на приобретение недвижимого имущества для таможенной заставы в Хабаровске было выделено 35 тыс. р. За такую сумму была приобретена усадьба купца Л.И. Бархатова на углу Кавказской улицы и Ярмарочной площади приблизительно в 100 саженях от Амура [8, с. 157]. Уже в момент заключения сделки эксперты отмечали ветхость находящихся на участке строений. Последующая эксплуатация подтвердила первоначальные заключения относительно качества приобретаемых вместе с участком построек, о чем говорит составленный в июле 1914 г. акт обследования помещений Хабаровской таможни. В нем, в частности, отмечалось: «...1) надворные постройки: погреб, конюшни, сеновал и сараи пришли в полную негодность и грозят разрушением, а частью уже разрушились; 2) двухэтажное смешанное здание, занимаемое ныне: нижний этаж слесарной мастерской, верхний — временным летним помещением досмотрщиков, в данный момент требует ремонта первого этажа, заключающегося в оштукатурке кирпичных стен, устройстве каменного пола, постановке новых оконных колод и переплетов, исправлении дверей и приспособлении первого этажа для кузницы и второго этажа для слесарной мастерской; 4) здание, занимаемое ныне таможней и квартирой управляющего, находится в ветхом состоянии, точно определенном еще актом особой комиссии от 21 мая 1912 г. при участии эксперта инженера Бейдера» [8, с. 33]. Из всех помещений в удовлетворительном состоянии оказался лишь деревянный флигель, в котором разместились пакугаузная контора, почтовое отделение и досмотровое отделение для багажа. Учитывая, что произведенный в 1913 г. капитальный ремонт здания, на который было затрачено более 2 тыс. р., не улучшил ситуацию, решено было отказаться от его реконструкции и выстроить для таможни и квартир управляющего и чиновников новое здание, как и казарму для досмотрщиков. Сроки строительства были отнесены на 1916–1917 гг., но, учитывая обстоятельства военного времени, решение проблемы отодвигалось на неопределенное время [8, с. 155–158].

В 1912 г. в стране прошла «таможенная реформа», ставившая целью привести структуру, штаты и деятельность таможенных учреждений в соответствие с изменившимися условиями. Реформированию подлежало прежде всего «местное управление» таможенными органами — таможенные округа упразднились, а управление таможнями 2-го и 3-го классов, таможенными заставами и постами передавалось участковым таможенным инспекторам. Таможни 1-го класса находились в ведении Департамента таможенных сборов, подчиняясь участковым инспекторам лишь в ревизионном отношении.

На основании Закона от 28 мая 1912 г. упразднен был и Приамурский таможенный округ. Вместо него учреждались Читинский, Хабаровский и Владивостокский таможенные участки во главе с таможенными инспекторами. Одновременно вносились изменения в нормативные акты, регламентирующие деятельность таможенных учреждений. В связи с реформированием

местного таможенного управления были произведены преобразования в системе таможенных учреждений. Хабаровская таможенная застава 3 августа 1912 г. была преобразована в таможенную 2-го класса со штатом 10 штатных чиновников (управляющего, 2 контролеров, пакгаузного и корабельного смотрителя и 4 его помощников, секретаря, бухгалтера), 5 канцелярских служащих и 46 досмотрщиков. Район ее деятельности простирался по берегу Амура на семь верст. «Занятия в таможене» начинались в 8 ч утра и заканчивались в 15 ч. Но иногда приходилось принимать запоздавшие пароходы и тогда рабочий день таможенников затягивался до позднего вечера [8, с. 18].

В связи с отменой 50-верстной полосы беспошлинной торговли изменился и статус Благовещенской таможни — 1 января 1913 г. она была преобразована в таможенную 1-го класса с предоставлением ей «прав казенного управления» [7, с. 36–39].

Закрывание 50-верстной полосы еще более обострило проблему борьбы с контрабандой. Таможенники связывали с этим событием не только увеличение потока контрабанды, но и изменение и самого ее характера, о чем можно судить по донесениям управляющих таможнями в Департамент таможенных сборов. 16 августа 1913 г. управляющий Хабаровской таможней сообщал в Департамент: «...в первой половине сего 1913 г. число случаев задержания контрабанды увеличилось против второго полугодия 1912 г. на 129, почти в 2 раза, а ценность, вместо 1 775 руб. выразилась в сумме 5 998 руб., т. е. увеличилась в 3 с лишним раза» [8, с. 28]. Количество задержаний по Благовещенской таможне в первом полугодии составило 1 664, а ценность конфискованных товаров — 47 200 руб. [7, с. 45]. На первом месте среди «предметов контрабанды» находился алкоголь — 68% от всех контрабандных товаров в Хабаровской и 81% в Благовещенской таможнях¹¹. В целом же по таможенным учреждениям Хабаровского таможенного участка этот показатель составил 90%¹². Одной из причин увеличения случаев задержания контрабанды стала отмена 50-верстной полосы беспошлинной торговли, к существованию которой местное население привыкло издавна. Неосведомленность в происшедших переменах относительно организации таможенного контроля вела к увеличению среди задержанных таких товаров, как мануфактурные товары, кирпичный и плиточный чай, рыба, выловленная у китайского берега Амура, и другие предметы, которые раньше не облагались пошлиной. Таможенники четко различали случаи такой «контрабанды по незнанию» от незаконного промысла профессиональных контрабандистов и их помощников из числа местных жителей.

В немалой степени усилению контрабанды способствовала и недостаточная охрана границы. Несмотря на создание корчемной стражи в Амурской и Приморской областях, таможенные учреждения оставались единственной структурой, обеспечивающей охрану границы огромной протяженности.

¹¹ Подсчитано Н.Б. по [8; 7, с. 45].

¹² Подсчитано Н.Б. [3, с. 68].

Их количество на Амуре было явно недостаточным. По оценке Хабаровского таможенного инспектора Н.Н. Котлова, расстояние между таможенными учреждениями на Амуре достигало 59 верст. При такой ситуации, учитывая отсутствие здесь пограничной охраны, сократить объемы контрабанды было практически невозможным.

Руководители местных таможенных управлений неоднократно ходатайствовали об увеличении штатов таможенных учреждений. Это не раз обсуждалось в Государственной думе, в результате принимался очередной закон. Последний «довоенный» закон был принят 29 июня 1914 г. В соответствии с ним на Амуре в составе Хабаровского таможенного участка действовали Хабаровская таможня второго класса, Екатерино-Никольская, Игнашинская, Иннокентьевская таможенные заставы и 29 таможенных постов по границе с Маньчжурией [3, с. 85; 9, с. 64]. Благовещенская и Николаевская-на-Амуре таможни подчинялись Хабаровскому инспектору лишь в ревизионном отношении, замыкаясь во всех вопросах таможенной деятельности непосредственно Департаменту таможенных сборов.

Начавшаяся Первая мировая война открыла период глубокого кризиса таможенной системы, восстановление которой начнется в новых исторических условиях монополии внешней торговли.

Список литературы

1. Высочайше учрежденная комиссия для обсуждения вопросов о дальнейшем направлении на Дальнем Востоке нашей торговой и таможенной политики // Журнал. № 2. СПб., 1903.
2. Беляева Н.А. Дальневосточная контрабанда в контексте торговой и таможенной политики // Дальневосточная контрабанда как историческое явление / Н.А. Беляева, Л.А. Лаврик, С.Н. Ляпустин, А.В. Попенко, Н.А. Шабельникова, Е.М. Щербина. Владивосток: РИО ВФ РТА, 2010. 296 с.
3. Из истории таможенной службы России на Дальнем Востоке: Документы и материалы (1899–1925). Владивосток: РИО ВФ РТА, 1999. 200 с.
4. Матвиенко И.Г. Влияние Русско-японской войны на положение таможни в Приамурском крае // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2000. № 1. С. 112–119.
5. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). Т. 20. 1900. Отд. 1. № 18615.
6. Сборник узаконений и распоряжений по таможенной части в Приамурском крае и Восточной Сибири по 1 января 1912 г. СПб., 1912.
7. Таможня на Тихом океане: Документы и материалы. Вып. 1. Благовещенская таможня. Владивосток: РИО ВФ РТА, 2002. 124 с.
8. Таможня на Тихом океане: Документы и материалы. Вып. 2. Хабаровская таможня. Владивосток: РИО ВФ РТА, 2004.
9. Таможня на тихом океане: Документы и материалы. Вып. 6. Биробиджанская таможня. Владивосток: РИО ВФ РТА, 2012. 116 с.

Юбилей Хасанской таможни

Хасанская таможня была создана на основании приказа Министерства Внешней торговли СССР от 26.04.1952 № 231 на базе таможенного поста «Подгорное» на железнодорожной станции Хасан Приморского края на границе с Корейской Народно-Демократической Республикой.

Хасанская таможня — самая южная таможня на Дальнем Востоке, а регион ее деятельности во многом уникален. Таможня расположена на стыке границ трех государств: России, Китая и Северной Кореи. Здесь находится единственный в России пункт пропуска в Корейскую Народно-Демократическую Республику. По морю таможня граничит с Республикой Корея и Японией. Протяженность сухопутной границы с сопредельными странами составляет: с КНР — 235,9 км, с КНДР — 15 км.

В историю Хасанской таможни вписано немало славных страниц. Таможенный пост «Посьетский» (в настоящее время — пункт пропуска «Торговый порт Посьет») был учрежден 5 апреля 1902 г. Государем Николаем II и именовался таможенной заставой. Матвеевский таможенный пост назван в честь старейшего работника таможенных органов, советника таможенной службы I ранга Петра Фроловича Матвеева в знак признания его заслуг в становлении таможенного дела на Дальнем Востоке и создании

таможенной службы в Хасанском районе. С 1980 по 1983 г. таможней руководил Валерий Драганов, в дальнейшем — председатель Государственного таможенного комитета России, известный политик и общественный деятель.

Сегодня Хасанской таможне подчинены четыре таможенных поста: Морской порт Славянка, Морской порт Зарубино, Хасанский и Матвеевский таможенные посты. Таможенный контроль осуществляется практически на всех видах транспорта: автомобильном, морском, железнодорожном. Благодаря профессионализму своих сотрудников таможня из года в год выполняет контрольные задания по перечислению таможенных платежей в федеральный бюджет. В I квартале 2012 г. в доходную часть бюджета страны перечислено более 3 млрд р.

Внешняя торговля в регионе деятельности таможни ведется с такими странами, как Китай, Республика Корея, Япония, КНДР, Германия. Основные позиции в экспорте таможни занимают дизельное топливо, морепродукты, лом черных металлов, строительные материалы. Традиционные объекты импорта — легковые автомобили, товары народного потребления, механические устройства. Лидирующее место в товарной структуре импорта занимают новые автомобили различных модификаций производства Японии и Республики Корея.

Через российскую границу в пунктах пропуска таможни в январе–марте 2012 г. проследовало 5,1 тыс. транспортных

средств, около 59 тыс. физических лиц. Таможенными постами выпущено 1 049 деклараций на товары, из них 96,8% деклараций оформлено посредством сети Интернет.

В рамках борьбы с правонарушениями в сфере таможенного дела таможенными постами и структурными подразделениями Хасанской таможни возбуждено 69 дел об административных правонарушениях. Предметами правонарушений стали: лом черных металлов, лесоматериалы, алкогольная продукция, табак и табачные изделия, продукты питания, товары народного потребления. Выявлены товары, запрещенные к перемещению через таможенную границу Таможенного союза: дальневосточный трепанг, медикаменты, содержащие сильнодействующие вещества — псевдоэфедрин и фенобарбитал.

Татьяна Пакулова,
специалист по связям
с общественностью Хасанской таможни

Криминальный ремонт

Фигуранты криминальных сводок таможни — не обязательно контрабандисты, скрывающие от стражей закона какой-то товар. На этот раз поводом для возбуждения уголовного дела стало пустое судно, правда, хорошо отремонтированное.

Морозильный траулер сахалинской рыболовецкой компании был оформлен на отход в исключительную экономическую зону в Корсаковском таможенном посту еще в прошлом году. По документам, в море он отправился исключительно в целях промысла, который «продолжался» за пределами таможенной

территории почти два месяца. Однако по прибытии представители компании заявили, что неожиданно на судне возникла техническая неисправность, в результате чего они вынуждены были отправиться на ремонт в корейский порт. Якобы непредвиденная поломка обошлась фирме более чем в 1 млн долл. США.

Законодательством предусмотрены подобные операции с временно вывезенными за границу транспортными средствами, если речь идет о срочном текущем ремонте. Однако в ходе оперативно-розыскных мероприятий, проведенных сотрудниками Сахалинской таможни, было установлено, что ремонт судна в иностранном порту был запланированным и капитальным. На момент выхода в море у трейлера имелись серьезные технические неисправности, а срок предъявления для освидетельствования судна истекал.

В соответствии с таможенным законодательством, подобные операции, произведенные вне таможенной территории Таможенного союза с временно вывезенным транспортным средством, должны быть заявлены таможенной процедурой. В случае с ремонтом судна — это переработка вне таможенной территории. По подсчетам специалистов Сахалинской таможни размер неуплаченных компанией таможенных платежей составил 6,7 млн р.

В результате сотрудниками правоохранительного подразделения таможни было возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 194 УК РФ по факту уклонения от уплаты таможенных платежей в крупном размере. Лица, причастные к преступлению, устанавливаются. Им грозит лишение свободы до 2 лет.

Юлия Ждахина,
пресс-секретарь Сахалинской таможни

Уссурийская таможня отметила двадцатилетие

Двадцатого апреля 2012 г. исполнилось 20 лет со дня основания Уссурийской таможни.

В этот день в 1992 г. приказом Государственного таможенного комитета Российской Федерации «О создании новых таможенных органов» Уссурийский таможенный пост Гродековской таможни был преобразован в Уссурийскую таможню. В зону ее деятельности входили Дальнереченский, Кировский, Лесозаводский, Михайловский, Пожарский, Спасский, Черниговский и Уссурийский районы Приморского края.

Сегодня Уссурийская таможня, возглавляемая полковником таможенной службы Леонидом Алексеевичем Каниным, относится к числу крупнейших на Дальнем Востоке. В составе таможни — восемь таможенных постов: Арсеньевский, Гродековский, ДАПП «Полтавка», ДАПП «Турий Рог», Лесозаводский, МАПП «Пограничный», Пограничный, Уссурийский. В таможне и на таможенных постах несут службу 680 человек. Регион деятельности таможни включает в себя 16 районов Приморского края и 5 городов краевого подчинения: Арсеньев, Дальнереченск, Лесозаводск, Спасск-Дальний, Уссурийск.

В настоящее время таможня успешно справляется с выполнением планового задания по перечислению средств в федеральный бюджет Российской Федерации. За 2011 год перечислено в бюджет более 16,3 млрд р. За 1 квартал 2012 г. перечисления составили 3,5 млрд р.

Одной из важных задач, стоящих перед Уссурийской таможней, является реализация Концепции таможенного

оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации. В 2011 г. на заседаниях комиссии Федеральной таможенной службы было признано соответствующим положениям Концепции создание таможенно-логистических терминалов «Пограничный» и «Марковский». А в марте 2012 г. комиссией ФТС России по реализации Концепции было признано соответствующим положениям Концепции создание таможенно-логистического терминала «Полтавский».

Реализация Концепции позволит повысить эффективность совершения таможенных операций и таможенного контроля, уменьшить затраты участников внешнеэкономической деятельности, увеличить грузооборот, создать условия для расширения международного экономического сотрудничества и развития всего Дальневосточного региона в целом.

Скорейшему достижению этих задач будут способствовать мероприятия по обустройству пунктов пропуска, строительству и реконструкции приграничной инфраструктуры. Новый многосторонний автомобильный пункт пропуска «Пограничный» по проекту появится осенью этого года. Въехать в Россию через него должны гости саммита АТЭС. В день смогут пройти оформление до четырех тысяч человек и 1300 транспортных средств.

Реализация Концепции сопровождается развитием информационных технологий, в первую очередь, электронного декларирования с применением сети Интернет и предварительного информирования. С начала года оформлено более 9 тыс. таможенных деклараций на товары. Из них около 8,7 тыс. — электронные декларации, выпущенные с использованием международной сети Интернет,

что составляет более 95,8% от общего количества деклараций. В I квартале 2012 г. с применением технологии удаленного выпуска оформлено 2 482 декларации, их доля в общем декларационном массиве составила 27,3%. С использованием технологии предварительного информирования в таможенню подано 6 554 сведения, что составило 93% от общего количества сообщений о прибытии.

Статистическая стоимость грузов, оформленных таможеней в I квартале текущего года, оценивается в 330,2 млн долл. США, при этом грузооборот составил почти 440 тыс. т. В товарной структуре экспорта большая доля приходится на лес и лесоматериалы, бораты, кедровые орехи, сплавы и изделия из цветных металлов. Лидирующие позиции в товарной структуре импорта занимают обувь, овощи и фрукты, хозяйственные товары, одежда.

На таможенню возложена важная миссия — защита экономических интересов страны, которая включает в себя широчайший спектр задач. Ведется работа по пресечению незаконного перемещения через таможенную границу Таможенного союза леса и лесоматериалов, товаров народного потребления, объектов флоры и фауны, водных биологических ресурсов, и т. д. Растет количество выявленных контрафактных товаров. Только за прошлый год изъято около 343 тыс. единиц товаров, имеющих признаки контрафактности. Уссурийскими таможенниками в 2011 г. возбуждено 58 уголовных дел и 1 341 дело об административных правонарушениях. С начала 2012 г. — 276 дел об административных правонарушениях и 7 уголовных дел.

Сократить время совершения таможенных операций, выявить правонарушения, связанные с недекларированием

или недостоверным декларированием товаров, помогают мобильные инспекционно-досмотровые комплексы, работающие в пунктах пропуска МАПП «Пограничный» и ДАПП «Полтавка».

Коллектив таможни готов решать самые сложные и масштабные задачи. В 2009 г. решением Коллегии ФТС России Уссурийская таможня была объявлена победителем конкурса на лучший коллектив таможенных органов Российской Федерации среди таможен второй категории. А по итогам 2009 и 2011 гг. коллектив таможенного поста МАПП «Пограничный» Уссурийской таможни признан победителем в номинации «Лучший коллектив таможенного поста в автомобильном пункте пропуска».

Наталья Курдюкова,
специалист по связям
с общественностью
Уссурийской таможни

Уссурийские таможенники обсудили вопросы сотрудничества с коллегами из КНР

В городе Хулинь (Китайская Народная Республика) состоялась международная встреча российских и китайских таможенников.

В мероприятии со стороны России приняли участие представители Уссурийской таможни под руководством начальника Уссурийской таможни Л. Канина; с китайской стороны — представитель Харбинской таможни Ян Хуайчжун, начальник Хулиньской таможни Сунь Ваньцзе, заместитель

начальника Хулиньской таможни Цзян Цзяли, руководители отделов Хулиньской таможни.

Цель визита — организация рабочего взаимодействия, информационный обмен, выявление проблемных вопросов в работе двух таможен и обсуждение путей их решения.

В ходе рабочей встречи Л. Канин рассказал о работе Лесозаводского таможенного поста Уссурийской таможни, функционирующего в пункте пропуска ДАПП «Марково». В частности, говорилось о возможности осуществления контроля в отношении значительно большего количества транспортных средств с грузом, пересекающих таможенную границу в ДАПП «Марково». Была озвучена информация о функционировании таможенно-логистического терминала «Марковский». Также зарубежных коллег ознакомили с мероприятиями, реализуемыми Уссурийской таможней с целью повышения эффективности контроля, сокращения времени совершения таможенных операций в пункте пропуска в отношении товаров и транспортных средств международной перевозки и недопущения скопления транспортных средств перед пунктом пропуска.

Отдельное внимание было уделено практике применения предварительного информирования в Уссурийской таможне и введению с 17 июня 2012 г. обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом. Представителей Хулиньской таможни ознакомили с положениями Решения Комиссии Таможенного союза от 9.12.2011 № 899. Также были затронуты проблемные моменты, которые могут возникнуть в первые дни вступления в силу данного Решения. В ходе мероприятия был успешно продемон-

стрирован процесс подачи предварительной информации на портал ФТС России непосредственно с рабочего места, находящегося в Хулиньской таможне.

Представители таможенной службы Китая, в свою очередь, сообщили о положительных результатах взаимодействия между Хулиньской и Уссурийской таможнями.

Также в рамках встречи делегацию ознакомили с работой склада таможенного контроля Хулиньской таможни.

Руководители сопредельных таможенных органов пришли к решению о необходимости дальнейшего сотрудничества в целях повышения эффективности таможенного контроля, ускорения сроков совершения операций, что будет способствовать развитию российско-китайской торговли.

Наталья Курдюкова,
специалист по связям
с общественностью
Уссурийской таможни

Нарушения валютного законодательства

В 1 квартале 2012 г. отделом валютного контроля Находкинской таможни проведено 24 проверки соблюдения участниками внешнеэкономической деятельности требований актов валютного законодательства РФ и актов органов валютного регулирования. В результате выявлено 36 случаев нарушений валютного законодательства на сумму более 253 млн р., что превысило уровень прошлого года на 20%.

По фактам выявленных нарушений заведено и передано для рассмотрения

в территориальное управление Федеральной службы финансово-бюджетного надзора (Росфиннадзор) в Приморском крае 34 протокола об административных правонарушениях на общую сумму 2,3 млн р., ответственность за которые предусмотрена ст. 15.25 КоАП РФ (нарушение валютного законодательства).

Из них по ч. 5 ст. 15.25 КоАП РФ (невыполнение резидентом в установленный срок обязанности по возврату в РФ денежных средств, уплаченных нерезидентам за неввезенные на таможенную территорию Таможенного союза товары) возбуждено 5 дел об административных правонарушениях.

За три месяца 2012 г. выявлены нарушения валютного законодательства на сумму свыше 77,9 млн р., по которым усматриваются признаки уголовных преступлений по ст. 193 УК РФ (невозвращение из-за границы средств в иностранной валюте). По результатам проведения дополнительных проверочных мероприятий возбуждено 1 уголовное дело.

Кроме этого, выявлены нарушения, связанные с уклонением от исполнения обязанности по предоставлению резидентами уполномоченным банкам подтверждающих документов и информации, связанных с проведением валютных операций по внешнеторговым сделкам. Оформлено 29 протоколов об административных правонарушениях по ч. 6.2, 6.3 ст. 15.25 КоАП РФ.

По итогам рассмотрения дел об административных правонарушениях, переданных в Росфиннадзор, вынесено 33 постановления о назначении административных наказаний на сумму 2,7 млн р.

За отчетный период установленные контрольные показатели эффективности деятельности отделом валютного контроля выполнены в полном объеме.

Наталья Сабадаш,
главный государственный
таможенный инспектор
по связям с общественностью
Находкинской таможни