



ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ



3.2023

ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

3 (104) 2023

Ежеквартальный рецензируемый научно-практический журнал
Издается с октября 1997 г.

Учредитель – государственное казенное образовательное учреждение высшего образования
«Российская таможенная академия»

Зарегистрирован в Управлении
Федеральной службы по надзору
в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций
по Приморскому краю,
запись о регистрации
серии ПИ № ТУ25-00621 от 29.05.2018

Включен в систему
Российского индекса
научного цитирования (РИНЦ)
(лицензионный договор от 28.06.2013
№ 381-06/2013)

Номер к печати подготовили:

отв. секретарь Н. Л. Айздайчер
редактор И. К. Вельяотс
верстка Д. С. Гусаровой
перевод В. А. Золотовой

При информационной поддержке
Отдела по связям
с общественностью ДВТУ

Адрес издателя и редакции:

690034, Приморский край, г. Владивосток,
ул. Стрелковая, д. 16 в
Тел.: 8 (423) 225-02-37
Факс: 8 (423) 263-89-68
E-mail: journal-vfirta@mail.ru; vfirta@vfirta.ru
Сайт в Интернете:
<http://vfirta.customs.gov.ru>

Главный редактор

ГОРЧАКОВ Виктор Васильевич – д-р техн. наук, профессор

Редакционная коллегия

БЕЛЯЕВА Наталья Анатольевна – д-р ист. наук, профессор,
Дальневосточный федеральный университет

ДБЯКОВ Владимир Иванович – д-р ист. наук, профессор,
Владивостокский филиал Российской таможенной
академии, зам. главного редактора

ЛАДЫГИН Юрий Михайлович – генерал-лейтенант
таможенной службы, начальник ДВТУ, зам. главного
редактора

МАЛЫШЕНКО Юрий Вениаминович – д-р техн. наук,
профессор, Владивостокский филиал Российской
таможенной академии

ОСТАНИН Владимир Анатольевич – д-р экон. наук,
профессор, Владивостокский филиал Российской
таможенной академии

ШЕВЧЕНКО Галина Николаевна – д-р юрид. наук,
профессор, Дальневосточный федеральный университет

ХОЛОША Михаил Васильевич – канд. техн. наук, помощник
ректора по научной работе, Морской государственный
университет им. адм. Г. И. Невельского

Редакционный совет

АБРАМОВ Александр Львович – канд. техн. наук,
профессор, ДВФУ (Владивосток)

БАКЛАНОВ Петр Яковлевич –
академик РАН, ТИГ ДВО РАН (Владивосток)

ГОШИН Владимир Анатольевич – Чрезвычайный
и Полномочный Посол Республики Беларусь
в Социалистической Республике Вьетнам (Ханой)

ЛАРИН Виктор Лаврентьевич – академик РАН,
ИИАЭ ДВО РАН (Владивосток)

ЧЕРНАЯ Ирина Петровна – д-р экон. наук,
профессор, ТГМУ (Владивосток)

ЧИЖОВИЧ Веслав Александрович – д-р экон. наук,
профессор, Варшавская коммерческая школа (Варшава)

CUSTOMS POLICY OF RUSSIA IN THE FAR EAST

3 (104) 2023

Quarterly scientific and practical journal

Issued since October, 1997

Founded by State Budget Institution of Higher Education Russian Customs Academy

Registered in Primorsky Krai's Office
of the Federal Service for Supervision
in the Sphere of Communications,
Information Technology and Mass
Communications

The records of incorporation № PI № TU25-
00621 of 29.05.2018

The edition is indexed by the data base
of the Russian Science Citation Index
(RSIC)

(License agreement from 28.06.2013
№ 381-06/2013)

The volume is completed by:

executive secretary N. L. Aizdaicher
editor I. K. Veliaots
layout designer D. S. Gusarova
translator V. A. Zolotova

Informationally supported by
the Public Relations Department
of the Far Eastern Customs Directorate

Address of the Publisher
and Editorial Board:

16 v, Strelkovaya street, Vladivostok,
Primorsky Region, 690034

Tel.: 8 (423) 225-02-37

Fax: 8 (423) 263-89-68

E-mail: journal-vfrta@mail.ru; vfrta@vfrta.ru

Website: <http://vfrta.customs.gov.ru>

Editor-in-Chief

GORCHAKOV Viktor V. – Doctor of Engineering Sciences,
Full Professor

Editorial board

BELYAEVA Natalia A. – Doctor of Historical Sciences, Full
Professor, Far Eastern Federal University

DYAKOV Vladimir I. – Doctor of Historical Sciences, Full
Professor, Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy,
deputy editor-in-chief

LADYGIN Yurii M. – Lieutenant General of Customs Service,
head of the Far Eastern Customs Directorate, deputy editor-in-
chief

MALYSHENKO Yurii V. – Doctor of Engineering Sciences, Full
Professor, Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy

OSTANIN Vladimir A. – Doctor of Economic Sciences, Full
Professor, Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy

SHEVCHENKO Galina N. – Doctor of Juridical Sciences, Full
Professor, Far Eastern Federal University

KHOLOSHA Mikhail V. – Candidate of Engineering Sciences,
Assistant Rector for Scientific Work, Maritime State University
named after admiral G. I. Nevelskoy

Editorial advisory board

ABRAMOV Aleksander L. – Candidate of Engineering Sciences,
Full Professor, Far Eastern Federal University (Vladivostok)

BAKLANOV Pyotr Ya. – Academician of the Russian Academy
of Sciences, Pacific Geographical Institute, Far Eastern Branch
of the Russian Academy of Sciences (Vladivostok)

GOSHIN Vladimir A. – Extraordinary and Plenipotentiary
Ambassador of the Republic of Belarus to the Socialist Republic
of Vietnam (Hanoi)

LARIN Viktor L. – Academician of the Russian Academy
of Sciences, Institute of History, Archaeology and Ethnography
of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of the Russian
Academy of Sciences (Vladivostok)

CHERNAYA Irina P. – Doctor of Economic Sciences,
Full Professor, Pacific State Medical University (Vladivostok)

CZYZOWICZ Wieslaw A. – Doctor of Economic Sciences, Full
Professor, Warsaw School of Economics (Warsaw)

Содержание

К 30-ЛЕТИЮ РОССИЙСКОЙ ТАМОЖЕННОЙ АКАДЕМИИ

Российской таможенной академии 30 лет. ДЬЯКОВ В. И.	5
--	---

ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

ГОРЧАКОВ В. В. Российско-китайское сотрудничество в области транспорта	11
НИКОЛАЕВ А. М. Незаконное рыболовство в странах АТР.....	24
ЧЖАН МЭЙ. Проблемы и перспективы экономического сотрудничества между провинцией Хэйлуцзян и Россией в постковидную эпоху.....	35

ВОПРОСЫ ОБРАЗОВАНИЯ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ

САЛТЫКОВ М. А. О развитии факультета таможенного дела Владивостокского филиала Российской таможенной академии	44
ГРЯЗНОВА Е. Д. Цифровая образовательная среда как средство педагогического взаимодействия в таможенном вузе.....	53
ДОВЖЕНКО П. В., БАНИК Л. С. Применение цифровых образовательных технологий в преподавании экономических дисциплин.....	60
КИРБИТОВА С. В. Организация научно-исследовательской работы и преддипломной практики студентов Владивостокского филиала Российской таможенной академии по направлению подготовки 38.03.01 Экономика.....	67

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

ШАРОЩЕНКО И. В., КИМ А. Р. Совершенствование механизмов администрирования таможенных платежей.....	77
ЧАДОВА Т. В. Идентификация и классификация технически сложных товаров бытового назначения (на примере ирригаторов)	88
ВИТЮК В. В. Понятия таможенной операции и таможенной процедуры и их терминологические характеристики	100

ЭКОНОМИКА РЕГИОНА

АНТОНОВА Е. И., ШАЛАНИНА Н. А. Особенности функционирования свободных (специальных, особых) экономических зон	111
---	-----

Contents

TO THE 30TH ANNIVERSARY OF THE RUSSIAN CUSTOMS ACADEMY

30 Years of the Russian Customs Academy. DYAKOV V. I.	5
--	---

ZONE OF INTERACTION

GORCHAKOV V. V. Russian-Chinese Cooperation in the Field of Transport	11
NIKOLAEV A. M. Illegal Fishing in Asia-Pacific Countries	24
ZHANG MEI. Problems and Perspectives of Economic Cooperation Between Heilongjiang Province and Russia in the Post-Covid Era	35

ISSUES OF EDUCATION IN CUSTOMS

SALTYKOV M. A. Development of Customs Faculty at Vladivostok Branch of Russian Customs Academy	44
GRYAZNOVA E. D. Digital Educational Environment as a Medium of Teaching Interaction in Customs University	53
DOVZHENKO P. V., BANIK L. S. Application of Digital Educational Technologies in Teaching Economic Disciplines	60
KIRBITOVA S. V. Organization of Scientific Research and Pre-Diploma Internship for Students of Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy in the Field of Study 38.03.01 Economics	67

THEORY AND PRACTICE OF CUSTOMS

SHAROSHCHENKO I. V., KIM A. R. Improving Mechanisms for Customs Payment Administration.....	77
CHADOVA T. V. Identification and Classification of Technically Complex Household Goods (Using Irrigators as an Example)	88
VITYUK V. V. Customs Operations and Customs Procedures – Terminological Characteristics	100

ECONOMY OF THE REGION

ANTONOVA E. I., SHALANINA N. A. Features of Functioning of Free (Special, Specific) Economic Zones.....	111
---	-----

Российской таможенной академии 30 лет



ДЬЯКОВ Владимир Иванович – доктор исторических наук, профессор, и. о. проректора-директора Владивостокского филиала Российской таможенной академии. vid@vjrta.ru.

DYAKOV V. I. – Doctor of Historical Sciences, Professor, Acting Prorector Director of the Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy.

Человек отмечает этапы своего жизненного пути ежегодно, учреждения измеряют бытование десятилетиями. Три раза по десять – это много или мало? Не количеством лет существования, а достигнутыми в тот или иной период времени в стенах учреждения результатами хочется определять эффективность его работы, и таким образом ответить на поставленный вопрос.

Формально датой появления Российской таможенной академии (РТА, Академия) в образовательном пространстве считается 22 сентября 1993 г. Этим днем вышло постановление Правительства РФ № 940 «О создании Российской таможенной академии». Пройдет год, когда закончится организационный период, и новый вуз приступит к образовательной деятельности: в апреле 1994 г. был утвержден Устав РТА, в июне Академия получила Свидетельство о регистрации образовательного учреждения и стала юридическим лицом, 1 октября 1994 г. в присутствии председателя ГТК России А.С. Круглова и начальника РТА генерал-лейтенанта таможенной службы доктора философских наук, профессора Н.М. Блинова состоялось торжественное открытие Российской таможенной академии, ознаменовавшее начало учебного года¹.

¹ При написании этой статьи в качестве основных источников были использованы следующие работы: Кисловский Ю.Г. Исторический очерк развития Российской таможенной академии. М., 2008; его же. Российская таможенная академия – первый таможенный вуз в стране // Вестник РТА. 2008. № 3. С. 36–41; История Российской таможенной академии: 25 лет / под общ. ред. В. Б. Мантусова. М.: РИО Российской таможенной академии, 2018. 500 с.;

Идея таможенного образования вызревала постепенно и была связана с ростом численности сотрудников таможенных органов, обеспечивающих контрольные и другие государственные функции в период начавшейся и быстро усиливавшейся либерализации внешней торговли с конца 1980-х гг. взамен государственной монополии. Начало обучения пришлось на вторую половину 1986 г., когда были созданы Курсы повышения квалификации работников таможенных органов. А в январе 1989 г. обучение подняли еще на одну ступень, открыв по решению Совета министров СССР при Главном управлении Государственного таможенного контроля Институт повышения квалификации и переподготовки таможенных кадров. На Курсах и в Институте формировалось начальное понимание, чему и как учить, закладывались основы состава преподавательского актива, элементы взаимодействия специалистов таможенного дела с вузом.

Тем не менее возможности Института оказались недостаточными, и образованная в 1991 г. федеральная таможенная структура России, процентов на 90 состоявшая из «разночинцев» – людей, которые совсем (или в малой степени) не представляли специфику таможенной службы, со своими задачами справлялась не в полной мере. Поэтому в руководстве Государственного таможенного комитета посчитали необходимым приступить к планомерной подготовке специалистов с высшим образованием для работы по всем направлениям, востребованным в таможенных органах.

В первые дни существования Академии два вопроса решались одновременно: кадровый и материально-технический. Научно-педагогический и хозяйственный персонал под руководством профессора Н.М. Блинова в апреле 1994 г. имел численность 50 человек, утвержденную приказом ГТК России от 14.04.1994 № 138. Постепенно привлекались новые люди, в том числе из вузов Москвы, и бывшие работники АО «Промышленная академия», от которой РТА унаследовала свой первый учебный корпус. Вскоре штатная численность достигла 389 человек, что было закреплено приказом ГТК России от 05.10.1994 № 516, в котором также была определена основная структура РТА, принципиально сохранившаяся (с изменениями) в последующие годы.

Строения Промышленной академии располагались на окраине г. Люберцы в окружении заболоченных пустошей, местами с кустарниковой растительностью, облюбованной владельцами собак и дельтапланеристами. Недвижимость, согласно политико-экономическим процессам того

Дьяков В. И. Начало высшего таможенного образования на Дальнем Востоке России. Владивосток: РИО Владивостокского филиала Российской таможенной академии, 2010. 240 с. Также автор опирался на собственные печатные и рукописные материалы и воспоминания.

времени, принадлежала АО «Промышленная академия», 100 % акций которого были выкуплены за 15 млрд руб., выделенных ГТК России. Учебное здание в форме параллелепипеда имело четыре этажа, требовало ремонта и никакими архитектурными изысками не отличалось.

Энергией руководителей (Н. М. Блинов, Л. А. Лозбенко, А. А. Литовченко, В. С. Чечеватов, В. Б. Мантусов), их заместителей и руководства ГТК России (с 9 марта 2004 г. – ФТС России), из которых назову А. С. Круглова, М. В. Ванина, А. Е. Жерихова, А. Ю. Бельянинова, В. И. Булавина, внесших особенно заметный вклад, Академия развивалась и преображалась. В мае 2004 г. в присутствии представителей коллектива Академии и делегаций от филиалов председатель ГТК России М. В. Ванин торжественно открыл библиотечный корпус. В период с 2007 по 2015 г. инфраструктура Академии как минимум удвоилась, появились важные архитектурные сооружения, придавшие своеобразный торжественный облик всему ансамблю. В зданиях созданы и реконструированы аудитории, залы, кабинеты, лаборатории и другие помещения с высококачественным мультимедийным и цифровым оборудованием мирового класса, интерьеры лестниц, вестибюлей, прилегающие территории, соответствующие статусу ведомственного учебного заведения ФТС России, формирующие патриотические чувства у студентов, вызывающие гордость у всего коллектива работников и обучающихся, получивших возможность пользоваться всем этим богатством.

За прошедшие годы высшее образование по специальностям, востребованным для функционирования таможенных органов, получили около 30 тысяч слушателей и студентов Академии, среди них не только граждане Российской Федерации, но и стран СНГ, других регионов (Приднестровье, Абхазия, Южная Осетия) и Монголии.

В 2002 г. между ГТК России и Всемирной таможенной организацией подписан Меморандум (25.11.2002), на базе которого в РТА создан Региональный учебный центр (РУЦ) ВТамО. В РУЦ прошли обучение современным таможенным технологиям под руководством опытных зарубежных инструкторов (практиков таможни, тьюторов, преподавателей) из США, Германии, Италии и других стран сотни сотрудников таможенных органов и правоохранителей России и стран СНГ, преподаватели Академии и филиалов РТА. Преподаватели и сотрудники Академии принимали участие в мероприятиях программы PICARD, организованной Всемирной таможенной организацией в 2006 г. для «укрепления взаимодействия между ВТамО, университетами и таможенными структурами, занимающимися подготовкой кадров по двум основным направлениям: ведению исследований, относящихся к работе таможенных органов, и повышению профессионализма таможенных служащих». В основу были положены

разработанные стандарты, на которые ориентировались при организации обучения и проведении аттестации должностных лиц таможи. Особый резонанс имела проведенная впервые в России 8-я Международная конференция PICARD (сентябрь 2013 г., г. Санкт-Петербург), в которой приняли участие 290 делегатов из 75 стран, в том числе из РТА. В 2018 г. представителям Академии в Брюсселе был вручен Сертификат соответствия образовательной программы специальности «Таможенное дело» профессиональным стандартам ВТамО.

Академия является членом Международной сети таможенных университетов (International Network of Customs Universities, INCU) и в рамках подписанных меморандумов развивает учебно-научные контакты с другими образовательными учреждениями. Так, среди зарубежных партнеров РТА Шанхайская таможенная академия, Белорусский национальный технический университет, Государственный институт повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь, Высший военный таможенный институт Узбекистана, Национальная академия таможи, не прямых налогов и противодействия наркотикам Республики Индия, Таможенная академия Республики Азербайджан, Университет г. Ниш (Сербия), Рижский технический университет (Латвия), также являющиеся членами INCU.

Помимо участия в INCU, РТА по решению ГТК России с 1996 до 2016 г. являлась головным учреждением Учебно-методического объединения вузов РФ по образованию в области таможенного дела (УМО). Оно включало 85 вузов: 63 – государственных, 20 – негосударственных, два иностранных – Белорусский национальный технический университет и Кыргызский национальный университет им. Ж. Басагына.

Мировая практика, основанная на Болонском соглашении, нормативные правовые документы в области высшего образования Российской Федерации, локальные нормативные акты РТА и другие документы в качестве важного условия современного образования видят создание условий для сетевого взаимодействия посредством академической мобильности. Эта казалась бы простая формула раскрывается при практическом осуществлении сложно и неоднозначно. Примеры этому многочисленны, и чем дальше от Европы, тем больше сложностей в реализации этого принципа. В числе проблем: финансирование, языковые трудности, несоответствие кредитов, календарей (учебных графиков) и др. Тем не менее Академия предпринимает необходимые усилия и в этом направлении. Неоднократно студенты и преподаватели выезжали в Сербию, Индию, Азербайджан, Белоруссию. Производственную практику проходили в таможенных органах Польши, Бельгии, Македонии.

В сентябре 2019 г. распоряжением Правительства Российской Федерации одобрен проект Соглашения об учреждении и функционировании Сетевого университета СНГ. Университет станет сетью образовательных организаций, объединяющихся для достижения общей цели – подготовки кадров по специальностям и (или) направлениям подготовки высшего образования, дополнительным профессиональным программам и реализации совместных научно-технических проектов, которые представляют приоритетный интерес для экономического и социального развития государств – участников Соглашения. В состав Сетевого университета СНГ войдет РТА как флагман таможенного образования в Российской Федерации.

Особое значение в Академии всегда имела научная работа. Сотни фундаментальных исследований, работ практического содержания и поисковых были выполнены штатными научными работниками и профессорско-преподавательским составом. Отчеты по темам НИР, статьи, монографии позволяли готовить кадры высшей квалификации, результаты научных разработок внедрялись в практику таможенного дела в ГТК (ФТС) России. Наиболее эффективными научными руководителями в Академии были В. М. Крашенинников, В. Б. Рудаков, А. К. Заварзин и А. Я. Черныш. Анатолий Яковлевич Черныш внес особенно весомый вклад в организацию научного процесса, придав ему системный характер. Ему же принадлежит заслуга создания в Академии Научно-исследовательского института (НИИ) на базе ранее работавших научных подразделений, руководимых П. В. Дзюбенко, С. В. Барамзиным, В. Б. Рудаковым, В. Б. Кухаренко, В. Г. Свинуховым, Н. Г. Липатовой. Становление НИИ связано с именем замечательного ученого и практика профессора Е. Г. Анисимова, а современный этап – с именем Н. Г. Липатовой.

Подготовка кадров в аспирантуре (адъюнктуре) и докторантуре на высоком уровне была обеспечена В. В. Макрусевым, по сути создавшим в РТА это направление.

Более 20 лет в Академии работают диссертационные советы по экономическим и юридическим наукам. За этот период около 350 преподавателей и научных работников получили ученые степени кандидата и доктора наук. Многие из них работают в сфере высшего образования, в том числе таможенного, немало – являются практическими работниками таможенных органов.

Российская таможенная академия на протяжении всех лет, но особенно последние восемь, много внимания уделяла патриотическому воспитанию и развитию самостоятельного творчества обучающихся. С этой целью студенты посещали в Москве и Московской области места воинской славы, свидетельствующие о подвигах Великой Отечественной войны, выезжали

в Волгоград, Брест и другие города, принимали участие в реконструкции событий тех лет.

На протяжении многих лет, и особенно последних пяти, в журнале «Ректор» и в других изданиях регулярно публикуют рейтинги лучших вузов, полученные с использованием различных методик. Неизменно в числе наиболее успешных мы находим Российскую таможенную академию и ее филиалы, в том числе Владивостокский. Филиалы, бесспорно, вносят весомый вклад в общее дело развития таможенного образования. У каждого из трех есть выдающиеся особенности. Но сегодня не наш юбилей.

Свое 30-летие Российская таможенная академия встречает новыми планами и надеждой, что обстоятельства не помешают их осуществлению.

© Дьяков В. И., 2023

© Dyakov V. I., 2023

Для цитирования:

Дьяков В. И. Российской таможенной академии 30 лет // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 5–10.

Российско-китайское сотрудничество в области транспорта

Освещаются вопросы развития российско-китайского сотрудничества в области транспорта. Сделан обзор основных транспортных коридоров, проходящих по территории ЕАЭС, показаны их преимущества, перспективы и отмечены недостатки. Подчеркнуто, что ряд геополитических и экономических факторов создает ограничения для российско-китайского сотрудничества в данной области, предложены меры по их преодолению.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, международные перевозки, Россия, Китай, ЕАЭС.

V. V. GORCHAKOV

Russian-Chinese Cooperation in the Field of Transport

The development of Russian-Chinese cooperation in the field of transport is discussed. An overview of major transportation corridors passing through the territory of the Eurasian Economic Union (EAEU) is provided, highlighting their advantages, prospects, and identifying shortcomings. It is emphasized that a number of geopolitical and economic factors impose limitations on Russian-Chinese cooperation in this area, and measures to overcome them are proposed.

Keywords: international transportation corridors, international transportation, Russia, China, EAEU.

Главным макроэкономическим фактором, определившим высокую динамику развития транспортных перевозок и сопутствующей им инфраструктуры, выступал последние десятилетия опережающий рост международной торговли. Опережающая динамика показателей развития транспортного комплекса, по сравнению с мировым

ГОРЧАКОВ Виктор Васильевич –
доктор технических наук, профессор.
journal-vfrta@mail.ru.

GORCHAKOV V. V. – Doctor
of Engineering Sciences, Professor.

валовым внутренним продуктом, стала характерной чертой для всех видов перевозок.

В современной глобальной транспортно-логистической инфраструктуре нет особых проблем и узких мест. Вместе с тем в разрезе стран и регионов развитие транспортной инфраструктуры идет неравномерно. Развитые страны сейчас значительно уступают развивающимся государствам по объему строительства современной инфраструктуры, техническим характеристикам сооружаемых объектов, доле расходов на транспортную инфраструктуру в ВВП. Это объясняется глубокими структурными сдвигами в пространственном размещении производительных сил в мировой экономике в сторону ее бывшей периферии, главным образом Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Несмотря на то что перевозка товаров из Азии в Европу сегодня осуществляется преимущественно по морю, отмечается интерес к континентальным перевозкам со стороны азиатских стран, в частности Китая, который продвигает инициативу «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) [2]. В рамках ЭПШП делается ставка на развитие территорий, прилегающих к сухопутным, прежде всего железнодорожным, путям сообщения [3; 4]. Сухопутные маршруты на евроазиатском пространстве могут конкурировать с морскими путями не только по срокам доставки грузов, но на некоторых маршрутах даже в стоимости перевозки.

Реализация ЭПШП позволит Китаю не только стимулировать рост внешней торговли и экономическое развитие центральных и западных провинций, но и увеличить экспорт высокотехнологического китайского оборудования, а также прямые зарубежные инвестиции в строительство транспортной инфраструктуры. Пекин ожидает ежегодный рост контейнерных железнодорожных перевозок приблизительно на 15 % в течение следующего десятилетия.

После распада СССР США и Великобритания стремились расширить доступ своих компаний к нефтяным проектам на Каспии и создать инфраструктуру для транспортировки этих ресурсов в обход России. Разнообразные внешние силы влияют на экономические и политические процессы в Центрально-Азиатском регионе таким образом, что его государства становятся объектами многостороннего соперничества [5; 7]. Так, Евросоюз инициировал проект «ТРАСЕКА» для восьми закавказских и среднеазиатских республик бывшего СССР, нацеленный на развитие торговли и транспорта, но уже без российского участия. Однако в результате активной позиции России некоторые международные транспортные коридоры (МТК), согласованные на общеевропейских конференциях по транспорту в 1990-е гг., было решено продлить по территории России для выхода

на азиатские страны. Россия провела в Санкт-Петербурге серию совещаний, на которых были проработаны два евроазиатских коридора. Европейский МТК: Германия – Москва – Нижний Новгород – Транссиб (МТК «Восток – Запад»). Другой европейский коридор: Хельсинки – южные районы Европы – Каспий – Иран (МТК «Север – Юг»). Европейский союз был заинтересован в развитии транзитных коридоров через Россию в направлении АТР. Такие проекты также отвечали интересам Китая, Японии, Республики Корея, Индии, Ирана. В результате сейчас именно железные дороги России, Казахстана и Белоруссии составляют инфраструктурную основу транзита между Востоком и Западом. Ключевой партнер для развития МТК ЕАЭС – это Китай, который готов не только пользоваться существующими транзитными возможностями, но и инвестировать в их развитие.

Обсуждаются три варианта трансконтинентальной магистрали (рис. 1).

1. Северный маршрут: Китай (порт Ляньюньган) – Казахстан (Алашанькоу – Достык) – Россия (Казань – Москва – Брест) – страны ЕС. Этот маршрут может конкурировать с Транссибом в транзитных перевозках, поскольку общая протяженность трассы примерно на 1 000 км меньше. Но техническое состояние данного маршрута пока уступает Транссибу.

2. Центральный маршрут: Центральный Китай – Киргизия – Узбекистан – Туркмения – Азербайджан – Грузия – ЕС. Данный маршрут может обеспечить транспортировку грузов из КНР и АТР в страны Европы. Однако ему присущи недостатки, приводящие к увеличению сроков доставки и росту стоимости транспортировки. В частности, это необходимость многочисленных мультимодальных перегрузок транзитных потоков.

3. Южный маршрут: Западный Китай (СУАР) – Казахстан – Туркмения – Иран – Турция. Для транзитных перевозок неконкурентоспособен из-за большой протяженности и необходимости пересекать территории государств с неустойчивыми политическими режимами, а также различной ширины железнодорожной колеи.

В мае 2015 г. Россия и Китай сделали совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению Евразийского экономического союза и ЭПШП. Документ ориентирует стороны на дальнейшее развитие двустороннего торгово-экономического сотрудничества, более широкую промышленную кооперацию, углубление инвестиционного и финансового взаимодействия. Он ставит задачи оптимизации региональных производственных сетей, укрепления международной транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок, продвижения к созданию зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и Китаем. Однако,

несмотря на официальные заявления о заинтересованности РФ в китайской инициативе «Пояс и путь», в российских политических, научных и бизнес-кругах, а также среди населения нет единого мнения о том, выгодно или нет для России присоединение к «Поясу и пути», настороженных и скептических настроений в российском обществе на этот счет довольно много [1].

В целом же в настоящее время основными транспортными коридорами, проходящими по территории ЕАЭС, являются МТК «Север – Юг» и МТК «Восток – Запад». Формируется маршрут «Европа – Западный Китай», в разной стадии технической готовности находятся высокоскоростная магистраль (ВСМ) «Евразия», Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ).

МТК «Север – Юг». Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» было подписано между Россией, Ираном и Индией в 2000 г. В 2002 г. был подписан протокол об официальном открытии коридора. Впоследствии к Соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан и др.

Протяженность МТК «Север – Юг» превышает 7 тыс. км – от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия). Он свяжет, в частности, Россию, Азербайджан, Иран и Индию. Конкурентные преимущества данного коридора будут обеспечены за счет сокращения времени и стоимости доставки грузов. Сроки доставки должны составить по разным оценкам 14–20 дней. Перспективный грузопоток оценивается от 25 до 35–40 млн т в год.

Коридор предусматривает три основных маршрута [8]:

1) Транскаспийский маршрут – с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана: Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад;

2) Западная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран);

3) Восточная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркмению с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Серахс (Туркмения) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркмения) – Инче Бурун (Иран).

В настоящее время МТК «Север – Юг» существует как сугубо Каспийский проект. Перспективы развития данного маршрута связывают с вводом в эксплуатацию железной дороги Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан).

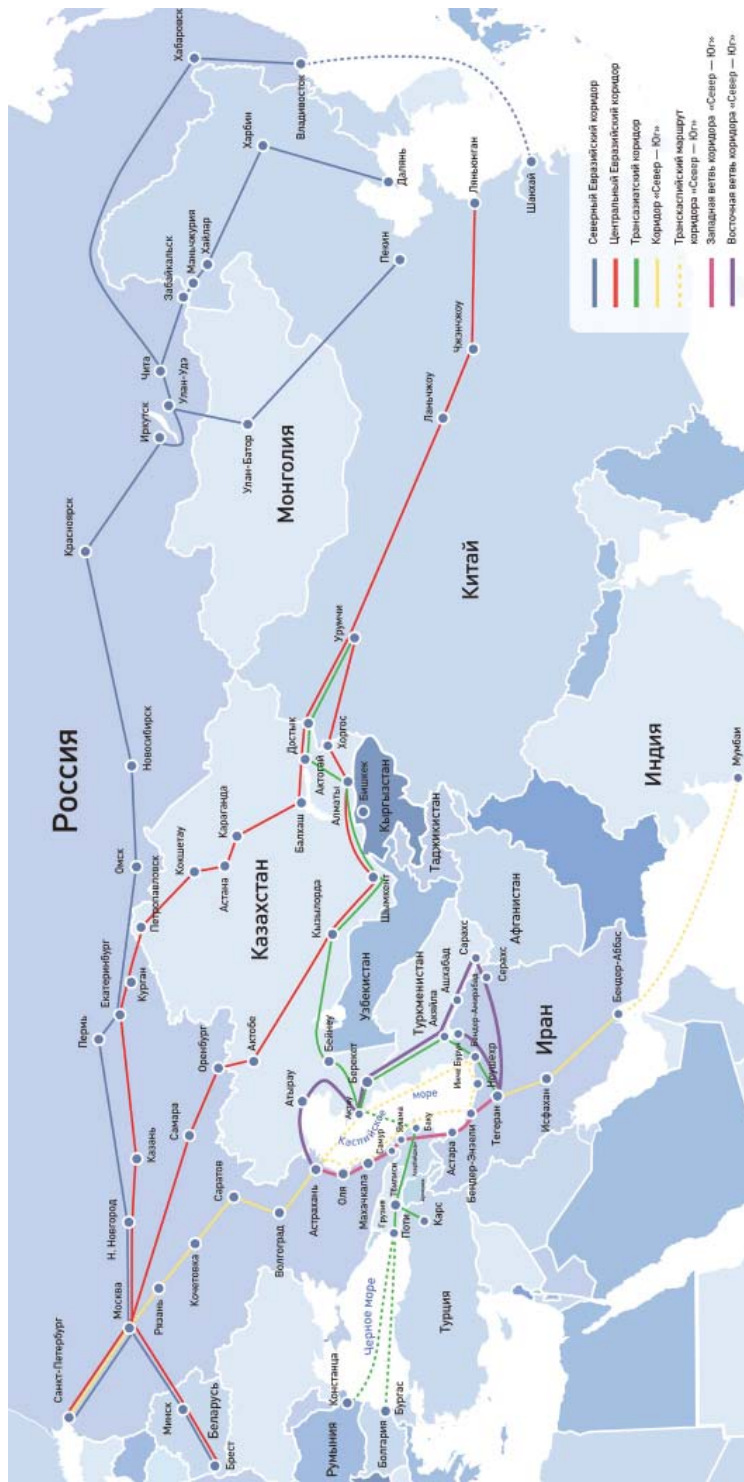


Рис. 1. Карта основных трансевразийских транспортных коридоров [6; 10]



- Маршрут через Чахбехар с заходом в Афганистан
- Маршрут из Китая к «Южным морям»
- Исторический Великий путь
- Маршрут Чахбехар – Средняя Азия (минуя Афганистан)
- - - Морской путь Индия – Иран

Рис. 2. Транзитный коридор Туркменистан (Центральная Азия) – Иран к бассейну Индийского океана



* территория Азербайджана
 ** территория Ирана

Рис. 3. Железнодорожный участок Решт – Астара транспортного коридора «Север – Юг». Источник: РЖД

Вице-премьер РФ М. Хуснуллин, выступая в Совете Федерации, отметил, что МТК «Север – Юг» будет в большей мере ориентирован на порты, расположенные на побережье Индийского океана, прежде всего на иранские порты этого бассейна (рис. 2). Он уточнил, что этот коридор предполагает обход Каспия с запада и с востока. С запада есть договоренность по железной дороге и ведутся переговоры по автомобильной дороге (с Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном). С восточной стороны у нас имеется связь с Центральной Азией по существующим автомобильным дорогам – с выходом на Индийский океан через Иран. Речь идет о параллельных авто-железнодорожных магистралях, стыкующихся с РФ (в Поволжье и Южно-Уральском регионе) – Казахстан – Туркменистан – Иран, выходящих по кратчайшему маршруту – в основном вдоль восточного берега Китая – на юго-восточные порты Ирана Бендер-Аббас, Минаб и Чахбехар.

Железнодорожный проект на северо-западе Ирана Решт – порт Астара длиной в 160 км планируется реализовать к 2028 г. (рис. 3). Относительно развития МТК-проекта с другими странами: в первую очередь предполагается Пакистан, имеющий крупные порты на побережье Индийского океана – Гвадар, Карачи, Ормара. По мнению экспертов, МТК «Север – Юг» не только позволит расширить географию перевозок в Индию, Пакистан, страны Персидского залива, Закавказья и Центральной Азии, но также может заместить отдаленные порты Балтики для сообщения со странами Африки и Азии.

МТК «Восток – Запад». Этот коридор представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки грузов из Юго-Восточной Азии через Суэцкий канал в Европу. Основой МТК является Транссибирская железнодорожная магистраль – двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км. Транссиб имеет на востоке выход на сети железных дорог Казахстана, Китая, Монголии и КНДР и заканчивается российскими портами Японского моря, которые стыкуются с ним. На западном направлении он выходит к российским морским портам и дальше в Европу. Таким образом, обеспечиваются транспортно-экономические связи стран Азиатско-Тихоокеанского региона с зарубежной Европой и странами Центральной Азии. Транзитный потенциал Транссиба может быть значительно усилен за счет восстановления Транскорейской железной дороги с выходом в Республику Корея, а также за счет соединения с Японией посредством продолжения железной дороги по Сахалину и Хоккайдо при условии сооружения мостов или подводных туннелей между островами.

Пропускная способность Транссиба оценивается в 100 млн т, в том числе до 250–300 тыс. TEU. В настоящее время мощности Транссиба близки к исчерпанию, что требует его модернизации. В ежегодном Послании Федеральному собранию 1 марта 2018 г. В. В. Путин отметил, что к 2024 г. пропускная способность Транссиба и БАМа вырастет до 180 млн т¹.

Транспортный маршрут «Европа – Западный Китай». Автомобильная магистраль свяжет порт Ляньюньган с морскими портами на Балтийском море и пройдет по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган. Протяженность маршрута – 8 455 км, из них большая часть пройдет по территории ЕАЭС: 2,3 тыс. км – по территории России, 2,7 тыс. км – по территории Казахстана. Инфраструктура маршрута предназначена как для грузоперевозок внутри ЕАЭС, так и для транзитных перевозок.

Конкурентным преимуществом маршрута, не только по сравнению с морскими перевозками, но и по сравнению с евроазиатскими железнодорожными маршрутами, являются сроки доставки: перевозка грузов из Китая в Европу займет 10 суток. Это также кратчайший маршрут для перевозки товаров из КНР в Казахстан, другие страны Центральной Азии, западные регионы России и другие страны Европы.

Запуск этого маршрута возможен после завершения работ на российском участке (строительство скоростной трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург, участков Центральной кольцевой автодороги, автодорог на территории Татарстана, Башкортостана и Оренбургской области).

ВСМ «Евразия» (проект). В конце октября 2017 г. РЖД презентовали проект строительства высокоскоростной магистрали «Евразия» – единого железнодорожного пояса, соединяющего Запад и Восток. По предварительным расчетам грузопассажирская ВСМ «Евразия» станет крупнейшим в мире проектом в сфере железнодорожного транспорта и позволит объединить крупнейшие высокоскоростные транспортные системы Европы и Китая. Общая протяженность магистрали составит 9 447 км (Пекин – Москва – Берлин), из которых по территории РФ – 2 366 км по маршруту Красное (граница с Белоруссией) – Москва – Казань – Екатеринбург – Челябинск – Золотая Сопка (граница с Казахстаном)².

¹ Путин: пропускная способность БАМа и Транссиба за шесть лет вырастет в 1,5 раза. URL: <http://tass.ru/ekonomika/4998510>.

² Что известно о высокоскоростной магистрали «Евразия». URL: <http://tass.ru/wfys2017/articles/4643534>.

Общие капитальные затраты на строительство участка Брест (Белоруссия) – Достык (Казахстан) составляют 7,08 трлн руб., участка Достык – Урумчи (Китай) – 0,76 трлн руб. Стоимость российского участка оценивается в 3,58 трлн руб. Ввод различных высокоскоростных участков в эксплуатацию возможен в разное время. Предполагалось, что строительство ВСМ начнется с участка Москва – Казань, однако впоследствии было заявлено, что первым этапом станет строительство двухпутной линии на маршруте Челябинск – Екатеринбург.

Максимальная скорость движения составит 350 км/ч. Доставка грузов из Китая в Западную Европу будет занимать около трех суток.

В то же время, по оценкам некоторых экспертов, данный проект опережает спрос, поскольку устойчивая ниша грузов для ВСМ пока не сформирована, а интенсивность пассажироперевозок здесь существенно ниже, чем в Китае и Западной Европе.

Альтернативные маршруты (в обход ЕАЭС). Аналогичной – с поправкой на иные масштабы и на участие России – стратегии придерживается и Китай, реализующий инициативу ЭПШП. Очевидно, что одной из ее целей является стимулирование развития центральных и западных провинций КНР, которые в том числе испытывают потребность в поставках сырья из Центральной Азии и Закавказья. Одной из сопутствующих задач данной инициативы является увеличение экспорта китайского оборудования, технологий и услуг в рамках создания транспортно-логистической инфраструктуры.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через акваторию Черного моря в Европу. Сроки доставки грузов из Китая в Европу составляют в среднем 14–15 дней.

Поддержку проекту оказывают как заинтересованные стороны, так и Китай. ЕС оказал помощь в составлении технической документации. Координационный комитет по развитию ТМТМ был учрежден еще в ноябре 2013 г. транспортными компаниями Казахстана, Азербайджана и Грузии.

Результатами деятельности координационного комитета стали, в частности, согласование технологии взаимодействия между транспортными компаниями по пропуску контейнерных поездов, создание контейнерного сервиса Nomad Express, утверждение комплексных ставок на контейнерные перевозки, создание в 2016 г. Международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут» и Международного транскаспийского транспортного консорциума. Основными

задачами консорциума являются организация и мониторинг контейнерных перевозок по ТМТМ, привлечение грузопотока на ТМТМ, поиск клиентов для организации перевозок³.

В 2015–2016 гг. проект получил новый импульс в связи с ухудшением российско-украинских и российско-турецких отношений. Украина весьма заинтересована в таком маршруте для перевозок растущего импорта из Китая, а также для экспорта в КНР дорожающей железной руды. Впрочем, в последнем случае украинские экспортеры «упираются» в фактическое отсутствие современного вагонного парка, что лишает Украину весомых экспортных доходов.

В феврале 2018 г. к ТМТМ присоединились и Турецкие железные дороги.

Проекту присущи недостатки, которые делают его менее конкурентоспособным по сравнению с транспортными коридорами ЕАЭС. Основным недостатком является наличие двух морских переправ, что сказывается на стоимости перевозки, учитывая необходимость перевалки в четырех портах и организации соответствующей логистической инфраструктуры.

Ввод в эксплуатацию участка Баку – Тбилиси – Карс позволяет отказаться от паромной переправы по Черному морю. Тем не менее остается паромная переправа по Каспию (Курык – Алят, Актау – Алят), а сроки перевозки продолжают зависеть от погодных условий на море.

В части сроков доставки грузов данный маршрут уступает Транссибу, по которому контейнеры доставляются к западным границам России за 7 суток. За это же время по ТМТМ грузы будут доставлены из Китая только в Азербайджан.

На пути следования грузы должны проходить несколько таможенных режимов (ЕАЭС, Азербайджан, Грузия, Турция и ЕС), что также может привести к удорожанию стоимости доставки и увеличению сроков перевозки. Несмотря на меры, предпринимаемые участниками проекта для сокращения сроков таможенного оформления, единообразие по данному вопросу отсутствует.

Темпы развития международных логистических маршрутов, замедлившиеся из-за коронавирусных ограничений и мировой рецессии, начали восстанавливаться в 2022 г. Однако для российско-китайского логистического сотрудничества новым ограничительным фактором стали санкции США и ЕС. Они затронули перевозки грузов в рамках Евразийского маршрута из Китая в Европу. В этой ситуации одной из основных сфер взаимодействия между Россией и Китаем стало упрощение перевозок и логистики.

³ Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут», 2018. URL: <http://titr.kz/ru/ob-assotsiatsii/history>.

Сотрудничество между РФ и КНР в области транспортных инфраструктурных проектов развивалось на западном и восточных направлениях [11].

Западное направление: рост количества поездов по маршруту Китай – Европа (в 2022 г. через Россию прошло 16 тыс. поездов, что на 9 % больше, чем в 2021 г.); интенсификация движения поездов за счет сокращения времени в пути и соединение некоторых трансграничных инфраструктурных объектов. Рост российско-китайского товарооборота стал основой для сохранения масштабов сообщения между КНР и ЕС в 2022 г.

Восточное направление: значительные результаты в развитии транспортной инфраструктуры – запущено движение по первому железнодорожному мосту между Россией и Китаем через реку Амур. Это сократило расстояние и время в пути от Хэйлунцзяна до Москвы и снизило загруженность железнодорожных станций Маньчжоули и Суйфэнхэ, уменьшив тем самым издержки грузоперевозок.

За это же время произошло укрепление автомобильной транспортной сети. Была возобновлена работа российско-китайской понтонной переправы Амурзет – Миншань, открыт первый трансграничный автомобильный мост Благовещенск – Хэйхэ.

В 2022 г. Россия и Китай достигли прогресса в укреплении профильных политических контактов, гармонизации стандартов и совершенствовании мер развития транспортно-логистического сотрудничества. Во время визита В. В. Путина в Китай в феврале 2022 г. был подписан ряд соглашений о сотрудничестве. Переориентация Москвы на новые рынки помогла ускорить темпы строительства ряда двусторонних транспортных проектов.

Магистральные геополитические и экономические изменения формируют ряд ограничений для российско-китайского сотрудничества в рассматриваемой области. Ведение специальной военной операции (СВО) требует концентрации значительной части ресурсов России в этом направлении, что влияет на темпы экономического сотрудничества России и Китая – инвестиции России в область транспорта ограничены. Антироссийские санкции создают дополнительные риски, в том числе и в отношении транспортной сферы, что отразилось на заинтересованности китайских компаний в совместных проектах по упрощению перевозок – реакция со стороны представителей коммерческого сектора была ограниченной.

После начала СВО на Украине частично изменилось функционирование железнодорожного сообщения по маршруту Китай – Европа. Грузовые поезда, проходившие ранее через территорию Украины, были перенаправлены на белорусско-польский КПП Брест – Малашевичи. Несмотря на новые структурные риски для российско-китайских отношений на фоне изменившейся международной конъюнктуры, стороны продолжают

сотрудничество по активизации транспортных связей. Взаимодействие в рамках международного коридора «Север – Юг»; использование провозного потенциала МТК «Приморье-2»; расширение логистического центра «Белый Раст» в Московской области; совместные проекты по расширению Северного морского пути (СМП).

Для более успешного сближения ЕАЭС и Китая необходимо закрепление единых стандартов и правил при сопряжении ЕАЭС и ЭПШП во многих сферах. Это относится и к принятию стандарта ширины железнодорожной колеи, и к установлению общих правил функционирования и использования платежных систем, цифровой таможни, информационной инфраструктуры, электронной коммерции, цифровых транспортных коридоров.

Список литературы

1. Афанасьева А. В. О китайском бизнесе в России и перспективах его участия в инициативе «Один пояс, один путь» // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 5(2). С. 14–23.
2. Бакланов П. Я, Ларин В. Л. Дальневосточные районы РФ в современном российско-китайском взаимодействии // Мировая экономика и международные отношения. 2023. Т. 67, № 6. С. 5–16.
3. Винокуров Е. Ю., Лобырев В. Г., Тихомиров А. А., Цукарев Т. В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. Доклад № 49. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. 71 с.
4. Винокуров Е. Ю., Лобырев В. Г., Тихомиров А. А., Цукарев Т. В. Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендаций по направлению инвестиций. Доклад № 50. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. 50 с.
5. МТК «Север-Юг» – Индийский океан: востребованы взаимодополняющие маршруты. URL: <https://www.ritmeurasia.org/news-2023-08-07-mtk-sever-jug-indijskij-okean-vostrebovany-vzaimodopolnjajuschie-marshruty-67967> (дата обращения: 20.08.2023).
6. Морозов Ю. В. Центральная Азия как область столкновения стратегических интересов США, Китая и России // Проблемы Дальнего Востока. 2020. № 5. С. 6–19.
7. Малышева Д. Б. Международно-политическая конкуренция на постсоветском центральноазиатском пространстве // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Т. 65, № 7. С. 106–115.
8. Мехдиев Э. Т. Евразийские транспортные коридоры и ЕАЭС // Международная политика. 2018. № 2. С. 47–56.
9. Подберезкина О. А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Вестник МГИМО. 2015. Т. 1, № 40. С. 57–65.

10. Пак Е. В. Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь» // Российский внешне-экономический вестник. 2021. № 1. С. 93–105.

11. Российско-китайский диалог: модель 2023: доклад № 87. М.: НП РСМД, 2023. 88 с.

12. Сафранчук И. А., Махмудов Р. Б. Транспортная связанность и международные процессы в Евразии: проблемы и противоречия // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Т. 65, № 10. С. 24–32.

© Горчаков В. В., 2023

© Gorchakov V. V., 2023

Для цитирования:

Горчаков В. В. Российско-китайское сотрудничество в области транспорта // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 11–23.

Незаконное рыболовство в странах АТР

Освещается проблема незаконного, несообщаемого и нерегулируемого рыбного промысла (ННН-промысла) в странах АТР. Рассматривается ситуация с незаконным промыслом, который ассоциируется с национальной и транснациональной организованной преступной деятельностью в виде контрабанды, торговли людьми, незаконного оборота наркотиков и оружия. Анализируются меры противодействия этому распространенному в регионе явлению.

Ключевые слова: ННН-промысел, исключительная экономическая зона, морепродукты, шхуна, контрабанда.

A. M. NIKOLAEV

Illegal Fishing in Asia-Pacific Countries

The problem of illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing in the Asia-Pacific region is addressed. The situation of illegal fishing, which is associated with national and transnational organized criminal activities such as smuggling, human trafficking, illicit drug and weapons trade is examined. Measures to counteract this widespread phenomenon in the region are analyzed.

Keywords: IUU fishing, seafood, exclusive economic zone, trawler, smuggling.

Незаконный, несообщаемый и нерегулируемый рыбный промысел (ННН-промысел), по некоторым оценкам ежегодно приносящий его участникам до 23 млрд долл. США прибыли, представляет собой постоянную и актуальную проблему. Только в Азиатско-Тихоокеанском регионе ННН-промысел наносит ежегодный

НИКОЛАЕВ Алексей Максимович – кандидат исторических наук, доцент, профессор кафедры иностранных языков. *Nikolaev.alex@vfrta.ru*.

NIKOLAEV A. M. – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Professor of the Foreign Languages Department.

* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16 в.

Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya Str., Vladivostok, 690034.

экономический ущерб в размере около 5,8 млрд долл. США. Незаконный промысел стал вызывать международную озабоченность в 1950-х гг., когда впервые появились сообщения о тенденциях к сокращению рыбных запасов.

Отсутствие мониторинга, правоприменительной практики и наказания способствует распространению незаконного рыболовного промысла. Страны АТР, которые больше всего страдают от этого явления, как правило, не в состоянии обеспечить должный контроль и эффективное противодействие браконьерам. В период с 1990 по 2013 г. в Индонезии был отмечен самый высокий по объему уровень незаконного рыболовства с предполагаемыми потерями от 1,5 млн до 2,4 млн т в год, за Индонезией следовали Таиланд (от 0,6 млн до 2,1 млн т) и Вьетнам (от 0,3 млн до 1,1 млн т). В середине прошлого десятилетия высокому уровню незаконного промысла судов из соседних государств подвергались Камбоджа, Мьянма и Шри-Ланка.

Мотивы и движущие силы ННН-промысла почти всегда являются экономическими, и в условиях постоянно высокого спроса на морепродукты, которые обеспечивают потребление высококачественного белка, жизненно важного для здоровья человека, как на местном, так и на мировом рынках их незаконная добыча сохранится и в ближайшие годы.

ННН-промысел дает рыбакам два экономических преимущества. Первое – это доход от улова, а второе – сокращение расходов, которые были бы понесены, если бы улов был законным. Оба экономических фактора применимы как к отдельным рыбакам, так и к крупным операторам. В то же время – это опасное занятие, т. к. существуют риски обнаружения, которые в дополнение к упущенному улову могут привести к тюремному заключению, штрафам, потере судна, внесению в черный список и возможной потере авторитета в обществе.

ННН-уловы оказывают более сильное воздействие на окружающую среду и экономику развивающихся стран, которые, как правило, являются государствами с наименьшими ресурсами, выделяемыми на мониторинг и правоприменение.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе проживает огромное количество людей, здесь насчитывается более 3,5 млн рыболовных судов, из которых более 80 % имеют длину менее 12 м. При таком огромном количестве и разнообразии рыболовных судов регулирование сектора является сложной задачей, а при ограниченном привлечении к ответственности или наложении лишь незначительных санкций ННН-промысел может быть проще и прибыльнее, чем промысел с соблюдением соответствующих законов.

Одной из причин ННН-рыболовства являются спорные морские границы, которые приводят к конфликтам из-за рыбных ресурсов

и потенциальному вторжению в исключительные экономические зоны соседних государств.

Последствия ННН-промысла могут быть серьезными, особенно для прибрежных и малых островных развивающихся государств, сильно зависящих от рыболовства. Это оказывает неблагоприятное воздействие на национальную экономику, на средства к существованию людей – особенно на отдельных мелких рыбаков в бедных прибрежных сообществах в развивающихся странах – на продовольственную безопасность и на окружающую среду. Государства, неспособные выполнять международные обязательства по управлению рыболовством, также рискуют подвергнуться торговым санкциям в отношении своего экспорта рыбной продукции. Кроме того, ННН-промысел все чаще ассоциируется с национальной и транснациональной организованной преступной деятельностью, такой как контрабанда, торговля людьми, использование детского труда, незаконный оборот наркотиков и оружия.

Важнейшим компонентом преступного характера ННН-рыболовства является коррупция, которая в рыболовстве чрезвычайно многообразна. Она может существовать в виде получения взяток за выдачу различных лицензий, отсутствия реакции на незаконные действия или использования политической власти и социального капитала для принуждения подчиненных должностных лиц к игнорированию незаконных действий, вступления в сговор с целью найти лазейки в законе или обойти правила, или применять неверное толкование законов в обмен на материальное вознаграждение, а также использования угроз для оказания психологического давления с последующим получением финансового или иного вознаграждения для благоприятного решения вопроса.

Формами ННН-промысла принято считать рыболовство в запрещенных зонах или в запрещенные временные сроки, несанкционированная перевалка или выгрузка в несанкционированных портах, использование поддельных лицензий, несообщение или фальсификация данных об улове, использование запрещенных или нелегализованных средств лова, добыча молодняка и редких видов морской флоры и фауны, находящихся под угрозой исчезновения, вовлеченность в противоправную деятельность по трафику наркотиков и перевозке незаконных мигрантов или контрабанду, использование судов без гражданства и двойных флагов, применение вредных, опасных или запрещенных веществ и способов, использование принудительного труда либо несоблюдение мер безопасности.

Объектами ННН-промысла в АТР являются преимущественно различные виды тунца, морской конек, акулы, кальмар, креветки, трепанг, крабы, демерсальные виды рыб и моллюски.

Рассматривая ситуацию в АТР, можно выделить четыре типа реализации ННН-рыболовства в странах региона. Первый – ННН-промысел в исключительной экономической зоне страны ведут иностранные суда. Второй – ННН-промысел осуществляют отечественные суда. Третий представляет сочетание первого и второго типов. Четвертый – ННН-промысел в чужой исключительной экономической зоне ведут отечественные рыбаки.

Например, Япония является восьмым по величине игроком в морском рыболовстве. У нее третий по величине рыболовный флот дальнего плавания в мире. Однако более 85 % субъектов рыбохозяйственной деятельности занимаются мелкотоварным прибрежным рыболовством с использованием судов длиной менее 20 м [13]. Япония разрешает судам из некоторых соседних стран работать в своей исключительной экономической зоне в соответствии с двусторонними соглашениями. Китайские и корейские рыболовные суда в настоящее время не допускаются в ИЭЗ Японии из-за разрыва двусторонних переговоров. Нередки случаи, когда законно допущенные к рыбалке иностранные суда нарушают условия, установленные двусторонними соглашениями о рыболовстве. Кроме того, в японские воды часто заходят рыболовные суда из соседних стран без разрешений с целью вылова рыбы. И в то же время сообщалось о незаконной добыче акульих плавников судном «Кёшин Мару» под японским флагом [11].

Тайваньские суда в международных или зарубежных водах работают по всему миру и по производительности являются вторыми после китайских. Тайвань уже давно подвергается критике за незаконный и нерегулируемый рыбный промысел под удобным флагом. В 2005 г. Тайвань был уличен в промысле судов под удобными флагами с превышением ограничения на вылов, установленного Международной комиссией по сохранению атлантических тунцов [6]. Это привело к санкциям против Тайваня, сократившим тайваньскую квоту на вылов на последующий год. Кроме того, тайваньские судовладельцы подозревались в подделке документов для легализации незаконных уловов рыбы. Несоблюдение Тайванем международных обязательств по борьбе с ННН-промыслом привело к выдаче Тайваню так называемой «желтой карточки» (по аналогии с судейством в футболе), т. е. предупреждения, в 2015 г. в соответствии с регламентом Европейской комиссии о ННН-промысле. (Позднее, в 2019 г. оно было отменено) [10].

Помимо этого, в рыболовном флоте Тайваня остро стоит вопрос и об использовании принудительного труда. Мигранты из соседних стран в течение длительного времени путин вынуждены трудиться в тяжелых условиях, терпеть жестокое обращение, эксплуатацию и насилие.

Неоднократно на промысле на тайваньских судах происходили избиения таких рыбаков командным составом и даже убийства [15].

Республика Индонезия входит в десятку крупнейших игроков в морском рыболовстве, а Королевство Таиланд находится за ее пределами, но входит в число ведущих экспортеров рыбной продукции. Однако рыбные запасы Таиланда на грани истощения из-за десятилетий перелова в Сиамском заливе. Характерной чертой рыболовства в этих двух странах является значительно большее количество малых судов в прибрежном рыболовстве по сравнению с крупными судами в прибрежном и открытом море. В Индонезии и Таиланде как отечественные, так и иностранные суда, занимающиеся ННН-промыслом, считаются серьезной проблемой. В Таиланде практикуются различные виды незаконного вылова в рамках внутреннего рыболовства, включая добычу рыбы в запрещенных районах или нарушение установленных сезонных ограничений, использование незаконных рыболовных снастей и отлов видов, находящихся под угрозой исчезновения. Суда, ведущие промысел без разрешения или в нарушение лицензионных условий и незаконный траловый промысел, также зарегистрированы в Индонезии.

Общими проблемами обеих стран являются принудительный труд и торговля людьми, которые часто взаимосвязаны с внутренним ННН-промыслом. В рыболовной отрасли Таиланда более 90 % работников – мигранты из соседних стран, многие из них становятся жертвами таких преступлений. Таиланд по этой причине получил предупреждение от Еврокомиссии в 2015 г., которое было отменено в 2019 г. Исчерпание рыбных запасов Таиланда заставляет местных рыбаков прибегать к нелегальному вылову в исключительных экономических зонах Индонезии и Малайзии [16].

В последние годы внимание средств массовой информации стран АТР приковано к так называемым «голубым лодкам». «Голубые лодки» – своеобразный лейбл, ассоциирующийся с рыболовными судами из Вьетнама – относительно небольшими лодками длиной 10–15 м и часто окрашенными в характерный голубой цвет, которые имеют на борту 10–17 членов экипажа. Их часто замечали за браконьерской добычей ценного трепанга на удаленных прибрежных рифах островов Тихого океана. Такие суда способны преодолевать расстояния более 7 000 км и оставаться в море до трех месяцев. Первые задержания малоразмерных судов из Вьетнама за ННН-рыболовство случились в 2014 г. и с того времени происходят регулярно в разных районах Тихого океана.

Растущая экспансия «голубых лодок» в различные районы Тихого океана вызвана истощением рыбных запасов в водах вблизи Вьетнама

в Южно-Китайском море, которые, в свою очередь, подвергались браконьерскому вторжению иностранных рыбаков. В поисках новых районов для промысла голубые малоразмерные суда вторгаются в воды соседних стран, таких как Филиппины, Индонезия, Малайзия, Таиланд, Тихоокеанские острова и Австралия. Они курсируют по непатрулируемым морским маршрутам и ищут необитаемые острова. Сбор трепанга в чужих водах проще и менее опасен в оперативном отношении, т. к. здесь трепанг по-прежнему встречается на глубине 6–7 м, а в водах вблизи Вьетнама в Южном Китае нужно погружаться на 60–80 м. Рыбаки небольшого деревянного флота выключают оборудование связи и свет, становясь почти невидимыми.

После тунца трепанг считается вторым наиболее ценным экспортным морепродуктом. Ежегодно живого тоннажа морского огурца добывается и продается больше, чем всех других рифовых обитателей вместе взятых. Браконьерская добыча обычно поставляется в Китай через многочисленные коридоры вдоль вьетнамо-китайской границы, которые регулярно пресекаются китайскими таможенниками во время специальных операций, но спустя некоторое время начинают функционировать вновь.

Как правило, у экипажей «голубых лодок» нет трудовых договоров и страховки, а при несчастных случаях на производстве или арестах владелец судна не берет на себя никакой ответственности. Существуют обоснованные подозрения, что некоторые члены экипажей являются жертвами торговли людьми, осуществляемой владельцами «голубых лодок».

В результате многочисленных задержаний маломерных рыболовных судов из Вьетнама за ННН-промысел 23 октября 2017 г. Европейская комиссия вынесла Вьетнаму официальное предупреждение в виде «желтой карточки» в связи с недостаточными усилиями в борьбе с морским браконьерством [3].

В 2017 г. после испытаний Северной Кореей баллистических ракет Совет Безопасности ООН принял резолюцию о санкциях против страны, ограничивающих иностранный промысел после сентября 2017 г. Эта резолюция запрещает закупку морепродуктов в Северной Корее, создание совместных предприятий Северной Кореи и других стран без одобрения ООН и продажу или передачу прав на промысел в водах Северной Кореи. Руководство КНДР остро нуждается в иностранной валюте и поэтому пошло по пути наращивания продажи квот на морской промысел в своих территориальных водах Китая. Такие квоты КНР приобретала у КНДР еще с начала двухтысячных, увеличивая их покупку практически ежегодно. А количество китайских рыболовных судов водоизмещением 240–600 т в корейских водах в 2017 г. превысило 900, а годом позднее 800 [17]. Основным объектом промысла китайцев является кальмар. По некоторым

оценкам в те годы китайские суда выловили почти столько же кальмаров, сколько Япония и Южная Корея вместе взятые: более 160 000 метрических тонн на сумму более 440 млн долл. США.

Департамент ООН, изучающий соблюдение санкций, заявил, что Северная Корея в 2018 г. заработала 120 млн долл. США на продаже прав на рыбную ловлю [4]. Китай нарушение санкций ООН отрицает, однако спутниковый мониторинг подтверждает промысел его судов в корейских водах, что может служить основанием для признания участия рыболовного флота страны в ННН-рыболовстве.

Тотальный вылов кальмара мощным китайским флотом не оставил шансов местным рыбакам на хорошие уловы, и деревянные северокорейские шхуны начали активные посещения российской и японской исключительных экономических зон. Имея маломощные двигатели, такие суда неспособны противостоять сильным штормам и нередко терпят крушения, а их экипажи гибнут. В конце августа – начале сентября 2019 г. после тайфунов сразу 32 северокорейские шхуны остались у побережья Приморского края без экипажей [2]. В том же году российскими пограничниками были произведены задержания северокорейских рыбаков, некоторые – со стрельбой и огнестрельными ранениями нарушителей. В несколько раз большее количество арестов и случаев гибели северокорейских шхун регулярно происходит в территориальных водах соседней Японии [5].

В свою очередь, японские рыбаки тоже время от времени заходят в исключительную экономическую зону России с браконьерскими целями. В феврале того же 2019 г. сотрудниками Пограничного управления ФСБ России по Приморскому краю в акватории Японского моря была задержана рыболовная шхуна «Нишино Мару-68» (флаг Японии, порт приписки Идзумо), осуществлявшая незаконный промысел. На судне было обнаружено около 7,5 т живого краба. Ущерб оценили в сумму более 39 млн руб. [7].

Нередко в исключительной экономической зоне России браконьерствуют и рыболовные суда из Тайваня. Для их задержания порой приходится использовать не только патрульные суда пограничников, но и авиацию, а также открывать предупредительный огонь из стрелкового оружия [12].

Однако создается впечатление, что наибольший ущерб водным биоресурсам России на Дальнем Востоке наносят вовсе не зарубежные браконьеры, а российские граждане, которые в составе экипажей на рыболовных судах различного класса под удобными иностранными флагами занимаются незаконным промыслом в исключительной экономической зоне нашей страны. С начала двухтысячных годов дальневосточные пограничники неоднократно задерживали такие суда под флагами Камбоджи,

Панамы, Белиза, Сьерра-Леоне, Того и других экзотических стран. Как правило, экипажи подобных судов состоят из российских граждан и возглавляют их российские же капитаны [14]. Подобное отношение к национальным морским биоресурсам является результатом своеобразной инерции многолетней ориентации отечественного рыбного промысла на внешний рынок, которая сложилась еще в 60-е гг. прошлого столетия. Грабительская, по сути, приватизация советского рыболовного флота в 1990-х гг. закрепила курс на бесконтрольный вывоз водных биоресурсов, поэтому процесс восстановления влияния государства на рыболовную отрасль настолько сложный и длительный.

До настоящего времени деятельность многих рыбопромысловых компаний Дальневосточного региона непрозрачна, и определить степень этой непрозрачности очень сложно. Незаконная добыча и контрабанда валютных биоресурсов, по подсчетам полпредства Президента России в ДВФО, еще десятилетие назад оценивалась в 1 млрд долл. США в год. Такой большой ущерб объясняется обширностью морских промысловых районов и сложностью организации эффективного спутникового контроля по причине противодействия экипажей судов, нередко использующих программные продукты для фальсификации данных о локации судов и результатах промысла.

Лицензирование рыбного промысла и квотирование добычи не решают всех проблем как в силу коррупционной составляющей в самих процессах, так и невозможности успешно противостоять влиянию теневых зарубежных игроков, стремящихся установить контроль над российскими компаниями [18].

В Китае прибрежное рыболовство традиционно было основным видом морского рыболовства, поскольку в 1985 г. почти 90 % всего морского улова Китая приходилось на прибрежные районы. Из-за перелова, загрязнения и мелиорации рыбные запасы в традиционных рыболовных угодьях Китая истощились. Крупная рыба в китайском Бохайском заливе почти полностью исчезла. Чтобы обеспечить восстановление биологического разнообразия флоры и фауны, в Китае с 1999 г. по настоящее время в прибрежных водах действует запрет на рыбный промысел с мая по август. Как правило, китайским рыбакам удается избегать ситуаций, когда иностранцы могли бы обвинить их в ННН-промысле, однако периодические рейды таможенной полиции по борьбе с контрабандой морепродуктов, освещающиеся китайскими СМИ, проливают свет на методы работы контрабандистов и их сотрудничество с вьетнамскими и северокорейскими партнерами. Эту тему мы поднимали ранее [8; 9].

Для борьбы с ННН-промыслом странами АТР были предприняты различные меры, направленные на мониторинг, контроль и наблюдение

за морским промыслом. Международный план действий по предотвращению, сдерживанию и ликвидации ННН-промысла от 2001 г. явился первым межгосударственным документом, принятым в отношении этого явления. Соглашение о мерах государства порта Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (Food and Agriculture Organization, FAO) – это еще один имеющий обязательную юридическую силу международный документ, принятый в 2009 г. Его цель – предотвращать, сдерживать и ликвидировать ННН-промысел, не позволяя судам использовать порты и выгружать незаконный улов.

Другими важными структурами на региональном уровне являются местные организации по управлению рыболовством, в которых разрабатывается и совершенствуется программное обеспечение для предотвращения ННН-промысла (например, система мониторинга судов).

Регламент Европейского союза по ННН-промыслу является еще одним документом, имеющим влияние на АТР. Согласно ему, странам АТР запрещается экспортировать рыбную продукцию в ЕС, если они не принимают мер по противодействию ННН-промыслу. США в соответствии со своим законом о моратории на дрейферный промысел в открытом море также участвуют в процессах предотвращения ННН-промысла в АТР.

Российская Федерация придерживается курса на серьезное противодействие ННН-промыслу в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В период с 2009 по 2012 г. были заключены договоры с Республикой Корея, Корейской Народно-Демократической Республикой, Китайской Народной Республикой и Японией о сотрудничестве в сфере сдерживания и противостояния ННН-промыслу, а в 2015–2016 гг. подписаны меморандумы с Королевством Камбоджи и Республикой Индонезия о предупреждении ННН-промысла [1]. Однако это не помогло радикально устранить проблему браконьерства в российских водах как со стороны иностранных, так и российских промысловиков. Теневая международная торговля российскими крабами и рыбой продолжается в более скрытых формах.

При ближайшем рассмотрении все крупные страны Азиатско-Тихоокеанского региона, занимающиеся рыбным промыслом, так или иначе причастны к ННН-рыболовству. Усилия официальных властей в виде соглашений, договоров и планов по урегулированию ситуации имеют ограниченный и нестабильный эффект в силу различия национальных приоритетов находящихся в регионе государств, чиновничьей коррупции и противодействия влиятельных теневых криминальных структур.

Наибольшее воздействие на национальные правительства государств АТР имеют предупреждения Европейского союза о снижении закупок морепродуктов, если они каким-либо образом ассоциируются с ННН-промыслом. В этих случаях местные власти активизируют борьбу

с нарушителями правил добычи морских биоресурсов. В обычном режиме на деятельность браконьеров смотрят сквозь пальцы, потому что их дешевая продукция в определенной степени тормозит инфляцию, а значит, способствует стабильности общества.

В современных условиях санкционного давления стран Запада на Россию, к которым примкнули Япония и Южная Корея, уже предпринявшие ряд недружественных в отношении нашей страны шагов, можно ожидать игнорирования ими двусторонних договоренностей о противодействии ННН-промыслу. В то же время Россия может пересмотреть позиции в отношении взаимодействия с КНДР в сфере рыболовства в случае прогресса в области военно-технического сотрудничества. Однако главными задачами нашей страны в сфере противодействия ННН-промыслу в АТР остаются борьба с отечественной коррупцией в области рыболовства, а также пресечение браконьерского вылова и контрабандного вывоза морепродуктов российскими компаниями в соседние страны.

Список литературы

1. Бекашев Д. К. Современные международно-правовые проблемы рыболовства. URL: https://mgimo.ru/science/diss/Bekeyashev_diss.pdf (дата обращения: 27.07.2023).
2. В воды Приморья вновь нахлынули браконьеры из КНДР. URL: <https://fishnews.ru/news/37336> (дата обращения: 21.07.2023).
3. Вьетнам прилагает значительные усилия для выполнения рекомендаций Еврокомиссии. URL: <https://vovworld.vn/ru-RU/новости/вьетнам-прилагал-большие-усилия-для-выполнения-рекомендации-еврокомиссии-645167.vov> (дата обращения: 20.07.2023). Англ. яз.
4. Игнорируя санкции ООН, китайские корабли платят Северной Корее за промысел в корейских водах. URL: <https://www.nytimes.com/2020/07/22/world/asia/north-korea-squid-sanctions-china.html> (дата обращения: 21.07.2023).
5. Курмазов А. А. Департамент рыболовства Японии: опыт борьбы с нелегальным, несообщаемым и нерегулируемым рыбным промыслом в Японском море // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2019. № 4(89). С. 52–58.
6. Международная комиссия по сохранению атлантических тунцов: Отчет за двухгодичный период, 2004–2005 гг. Ч. II. URL: <https://www.iccat.int/en/> (дата обращения: 17.07.2023). Англ. яз.
7. На задержанном японском судне в Приморье нашли тонны незаконного краба на 39 млн рублей. URL: <https://primamedia.ru/news/784111/> (дата обращения: 21.07.2023).
8. Николаев А. М. Контрабанда продуктов питания в КНР: причины и противодействие // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2019. № 2. С. 98–106.

9. Николаев А. М. Борьба таможенных органов КНР с контрабандой во втором – начале третьего десятилетия XXI века // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2022. № 2(99). С. 50–57.

10. Новости Тайваня. Тайваньское рыболовное судно задержано в Индонезии за незаконный промысел. URL: <https://www.taiwannews.com.tw/en/news/4110066> (дата обращения: 19.07.2023). Англ. яз.

11. Приговорен к крупнейшему денежному штрафу, когда-либо наложенному в федеральном деле об акулих плавниках. URL: <https://www.justice.gov/opa/pr/owner-japanese-fishing-vessel-pleads-guilty-unlawful-trafficking-shark-fins#:~:text=Hamada%20Suisan%20Co.,the%20Department%20of%20Justice%20announced> (дата обращения: 16.07.2023). Англ. яз.

12. Приморские пограничники почти сутки преследовали тайваньских браконьеров. URL: <https://www.1tv.ru/news/2004-09-21/239561> (дата обращения: 22.07.2023).

13. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций. Состояние мирового рыболовства и аквакультуры 2020 г. URL: <https://www.fao.org/3/ca9229en/ca9229en.pdf> (дата обращения: 14.07.2023). Англ. яз.

14. Россия, Китай и Япония будут вместе бороться против браконьеров. URL: <https://rg.ru/2015/02/19/bracoonier-site.html> (дата обращения: 24.07.2023).

15. Рыбная промышленность злоупотребляет скучной репутацией Тайваня в области прав человека. URL: <https://www.france24.com/en/live-news/20210513-rampant-fishing-industry-abuses-dull-taiwan-s-rights-record> (дата обращения: 19.07.2023). Англ. яз.

16. Таиландские рабы морепродуктов. URL: <https://ejfoundation.org/reports/thailands-seafood-slaves> (дата обращения: 19.07.2023). Англ. яз.

17. Темные рыбацкие флотилии в Северной Корее. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7455503/> (дата обращения: 21.07.2023).

18. Хренков О. В. Незаконный оборот морских биоресурсов: российско-китайский аспект // Ойкумена. 2013. № 3. С. 38–43.

© Николаев А. М., 2023

© Nikolaev A. M., 2023

Для цитирования:

Николаев А. М. Незаконное рыболовство в странах АТР // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 24–34.

ЧЖАН МЭЙ*

Проблемы и перспективы экономического сотрудничества между провинцией Хэйлунцзян и Россией в постковидную эпоху

Проведен анализ преимуществ провинции Хэйлунцзян в торгово-экономическом сотрудничестве с российским Дальним Востоком, а также выявлены факторы, негативно влияющие на развитие партнерства. Подчеркивается, что необходимо развивать транспортную инфраструктуру, увеличивать долю товаров с высокой добавленной стоимостью как в импорте, так и в экспорте, уделять серьезное внимание решению демографических проблем, расширять инвестиционное сотрудничество.

Ключевые слова: провинция Хэйлунцзян, Россия, возрождение Северо-Востока Китая, сотрудничество с Россией, развитие Дальнего Востока.

ZHANG MEI

Problems and Perspectives of Economic Cooperation Between Heilongjiang Province and Russia in the Post-Covid Era

An analysis of the advantages of Heilongjiang Province in trade and economic cooperation with the Russian Far East has been conducted, and factors negatively affecting the development of the partnership have been identified. It is emphasized that it is necessary to develop transportation infrastructure, increase the share of goods with high added value in both imports and exports, pay serious attention to resolving demographic issues, and expand investment cooperation.

Keywords: Heilongjiang Province, Russia, revival of Northeast China, cooperation with Russia, development of the Far East.

ЧЖАН МЭЙ – кандидат
экономических наук,
старший научный сотрудник.
42576682@qq.com.

ZHANG MEI – Candidate of Economic
Sciences, Senior Research Fellow.

* Институт России Академии общественных наук провинции Хэйлунцзян. КНР, 150028, г. Харбин, проспект Ши Бо, д. 1000.

Russia Institute of Academy of Social Sciences of Heilongjiang Province. 1000, Shi Bo Avenue, Harbin, Heilongjiang Province, China, 150028.

Изменения международной обстановки последних лет и стратегический выбор России привели к росту китайско-российского экономического и торгового взаимодействия. Объем торгово-экономического сотрудничества между двумя странами увеличивается из года в год, расширяются его сферы и масштабы. В условиях многочисленных санкций со стороны США и других западных государств азиатская часть России, особенно Дальний Восток, стала играть важную роль в обеспечении стабильного экономического и социального развития страны, повышении ее экономического потенциала и укреплении позиций в мировой экономике. Расположенная в самом сердце Северо-Восточной Азии провинция Хэйлунцзян имеет общую границу с Россией протяженностью почти 3 000 км. Географические преимущества, экономическая взаимодополняемость и поддержка национальной политики способствовали развитию сотрудничества, особенно экономического и торгового, провинции с Россией.

Принятие в 2003 г. Стратегии возрождения старых промышленных баз в Северо-Восточном регионе и за его пределами способствовало экономическому развитию провинции Хэйлунцзян и предоставило возможность для сотрудничества с Россией, особенно с Дальним Востоком. Однако в настоящее время в экономическом и торговом сотрудничестве с Россией все еще существуют проблемы, такие как низкая степень открытости, ограниченная структура импортных и экспортных товаров, низкий уровень торговли, несовершенная транспортная инфраструктура и серьезные потери кадров. С восстановлением экономики двух стран в постпандемийную эпоху сотрудничество между провинцией Хэйлунцзян и Россией вступит в новый период исторических возможностей.

Политическая поддержка китайского правительства дала толчок экономическому развитию провинции Хэйлунцзян. Однако в силу институциональных механизмов и других причин экономический рост северо-восточных провинций был вялым, а их экономический статус в стране постепенно снижался. В октябре 2003 г. Центральный комитет Коммунистической партии Китая и Государственный совет издали документ «О реализации стратегии возрождения северо-восточной старой промышленной базы и других старых промышленных баз». Впоследствии правительство страны приняло ряд политических мер, направленных на поддержку и развитие Северо-Восточного региона. В последние годы стратегия возрождения старых промышленных баз на северо-востоке Китая достигла определенных результатов, был успешно реализован ряд крупных проектов и значительно улучшен технологический уровень некоторых ключевых предприятий. Однако различные проблемы, накопившиеся за длительный период времени, усилили понижательное давление на экономику Северо-Восточного региона и повлекли новые вызовы. В 2015 г. правительство КНР приняло обновленный документ «Некоторые мнения относительно

всестороннего возрождения старых промышленных баз, включая северо-восток», в котором говорится, что ускорение комплексного возрождения старых промышленных баз северо-востока является важным направлением для улучшения стратегического плана открытия Китая для внешнего мира. В 2021 г. Госсовет КНР официально утвердил «14-й пятилетний план реализации комплексного возрождения Северо-Восточного Китая», в котором изложены требования для достижения новых прорывов в ключевых областях возрождения Северо-Восточного Китая к 2025 г. Для реализации стратегии возрождения старых промышленных баз на северо-востоке Китая и содействия экономическому росту приграничных районов в сентябре 2013 г. Госсовет официально утвердил План развития и открытости на границах провинции Хэйлунцзян и Северо-Восточной Внутренней Монголии, возведя его в ранг национальной стратегии. Когда председатель КНР Си Цзиньпин посетил провинцию Хэйлунцзян в 2016 г., он выразил надежду, что провинция откликнется на инициативу страны «Один пояс, один путь», примет участие в строительстве экономического коридора Китай – Монголия – Россия и будет активно расширять открытость для внешнего мира.

Госсовет КНР 2 августа 2019 г. утвердил создание экспериментальной зоны свободной торговли (ЗСТ) в Китае (Хэйлунцзян), которая имеет стратегическое значение для «создания центрального узла регионального сотрудничества с Россией и Северо-Восточной Азией». Создание ЗСТ в Хэйлунцзяне будет способствовать реализации нового механизма развития северо-восточных регионов Китая и Дальнего Востока России, и в сочетании с режимами, действующими на дальневосточных территориях опережающего развития, послужит созданию новой платформы для взаимовыгодного и беспроигрышного международного сотрудничества. Например, в Харбине к концу июня 2022 г. в ЗСТ было размещено 12 226 предприятий; фактическое использование иностранных инвестиций составило 338 млн долл. США, или 19,5 % общего объема в провинции; общий объем импорта и экспорта увеличился с 1,684 млрд юаней в начале создания до 6,759 млрд юаней, со среднегодовым темпом роста 100 %; количество стран импорта и экспорта увеличилось с 21 до 73 [8]. Поддержка национальной политики способствовала экономическому и социальному развитию провинции Хэйлунцзян, которая также воспользовалась новыми возможностями, появившимися благодаря открытости, и активно участвовала в международном сотрудничестве.

Материальную основу для сотрудничества с Россией создают **преимущества природных условий** провинции Хэйлунцзян. Это плодородный край, с высокой долей сельскохозяйственной продукции в региональном ВВП, что делает его базой для коммерческого производства зерна в Китае. В 2022 г. общий объем производства зерна здесь составил 155,26 млрд кг,

или 11,3 % общего объема производства зерна в стране, при этом объем производства, товарный объем и объем экспорта остаются самыми высокими в Китае на протяжении многих лет. Помимо сельского хозяйства Хэйлунцзян обладает богатыми лесными ресурсами. Провинция – крупнейший производитель съедобных грибов в Китае, здесь организована полная промышленная цепочка выращивания и заготовки более 20 сортов черного гриба, грибов шиитаке и многих других. Хэйлунцзян также является важной сырьевой базой лекарственных растений для китайской медицины – производство *Acanthopanax* составляет более 80 % доли национального рынка. Богатые лесные ресурсы провинции способствовали ее экономическому развитию и экологическому строительству, а производство семян красной сосны и хранение дикорастущих овощей занимают первое место в Китае [7]. В 2021 г. объем продукции лесного хозяйства Хэйлунцзяна достиг 20,8 млрд юаней, увеличившись на 9,6 % по сравнению с прошлым годом.

Кроме того, богатые минеральные ресурсы в определенной степени заложили прочный промышленный фундамент провинции. В настоящее время Хэйлунцзян, будучи старой промышленной базой, по-прежнему является крупным энергетическим и промышленным регионом, хотя и сталкивается с некоторыми проблемами в достижении устойчивого развития, характерными для территорий, экономика которых основана на ресурсах. В первые три квартала 2022 г. в Хэйлунцзяне было добыто 48,74 млн т каменного угля, что составляет 1,47 % общего объема добычи в стране за тот же период; 22,263 млн т сырой нефти, что составляет 14,48 %; и 4,1 млрд кубометров природного газа, что составляет 2,56 %. Провинция Хэйлунцзян также богата ресурсами электроэнергии, особенно благодаря границе с Россией, откуда ежегодно импортируется количество электроэнергии, обеспечивающее экономическое развитие территории и повышение уровня жизни населения.

К **географическим преимуществам**, создающим условия для сотрудничества с Россией, можно отнести расположение провинции Хэйлунцзян в центральной части Северо-Восточной Азии, благодаря чему она служит для Китая «окном» во внешний мир. Местоположение является главным выгодным условием для качественного взаимодействия Хэйлунцзяна с внешним миром. Запуск поездов Китай – Европа и открытие портов предоставляют провинции Хэйлунцзян возможности для укрепления статуса узла экономического и торгового сотрудничества в Северо-Восточной Азии.

Провинция Хэйлунцзян имеет протяженную границу с Россией, что обеспечивает геополитическое преимущество для укрепления экономического и торгового сотрудничества. В настоящее время на провинцию Хэйлунцзян приходится 25 из 29 открытых для России пропускных

пунктов в Китае. Несмотря на то что в настоящее время только 1/3 пунктов пропуска КНР открыта для России из-за различных факторов, таких как малочисленность населения российского Дальнего Востока, низкий уровень открытости пограничных переходов и противоковидные ограничения, провинция Хэйлунцзян по-прежнему остается центром торговли Китая с Россией [9, с. 32]. В условиях продолжающегося конфликта между Россией и Украиной и ускорения перехода России на восточный рынок роль провинции Хэйлунцзян в открытии Китая для внешнего мира станет еще более заметной. Будучи крупнейшей по объему торговли с Россией, провинция активно участвует в китайско-российском партнерстве по направлениям «Ледовый Шелковый путь» и строительстве экономического коридора Китай – Монголия – Россия, углубляет внешнеторговое и экономическое взаимодействие с упором на Россию, постоянно закрепляет и расширяет достижения экономического и торгового сотрудничества между двумя сторонами. В первые три квартала 2022 г. объем торговли Хэйлунцзяна с Россией был равен 133,667 млрд юаней, что составляет 14,96 % торговли КНР с Россией. Географическая близость провинции Хэйлунцзян к России сделала ее воротами для экспорта энергии и ресурсов в Китай. Сегодня провинция связана с Россией не только автомобильными, железнодорожными и водными путями, но и нефте- и газопроводами, что делает ее базой для импорта Китаем российских ресурсов и энергии.

Из проблемных моментов отметим, во-первых, **низкий уровень открытости** провинции по отношению к России. Возрождение и развитие Хэйлунцзяна достигло определенных рубежей. ВВП провинции за первые три квартала 2022 г. составил 1,047 трлн юаней, что на 2,9 % больше, чем в прошлом году. Хотя общий экономический объем достиг нового уровня, он все еще очень низок и среди четырех северо-восточных провинций превосходит только Цзилинь. По сравнению с прибрежными районами Хэйлунцзян явно отстает в плане открытости внешнему миру.

Уровень импорта и экспорта товаров невысок, а масштабы невелики. После реформы провинция вступила в период относительно медленного экономического развития, с более низкими по сравнению с прибрежными территориями степенью открытости и качеством внешней торговли и экономического сотрудничества. Хотя в последние годы Хэйлунцзян продолжает развивать торговлю с Азией, Африкой, Европой, Латинской Америкой, Северной Америкой и Океанией, осуществляя импорт и экспорт с более чем 170 странами, в основном она сотрудничает с Россией. В 2021 г. общая стоимость импорта и экспорта товаров в провинции Хэйлунцзян составила 199,5 млрд юаней, а стоимость торговли с Россией – 131,34 млрд юаней [3], или 65,83 % внешней торговли Хэйлунцзяна, что значительно превышает объем торговли с другими странами. В первые три квартала 2022 г. торговля Хэйлунцзяна с Россией составила 70,29 % общего

объема внешней торговли провинции. Иностранные инвестиции также в основном направлены в Россию. Кроме того, хотя в последние годы Россия уделяет больше внимания инвестициям на Дальнем Востоке, регион все еще развивается очень медленно по сравнению с западной и центральной частями России, и его экономика отстает, поэтому экономического и торгового сотрудничества с ним недостаточно для качественного развития экономики Хэйлунцзяна. В то же время в Хэйлунцзяне отсутствует основа для качественного экономического и торгового сотрудничества с развитыми российскими регионами, что также ограничивает уровень экономического и торгового сотрудничества провинции с Россией.

Еще одной проблемой является *низкая добавленная стоимость импортируемых и экспортируемых товаров*. В 2021 г. общий объем импорта провинции Хэйлунцзян составил 154,73 млрд юаней, из которых на долю энергоносителей (сырая нефть, нефтепродукты, природный газ и уголь) пришлось 105,29 млрд юаней, или 68 % общего объема импорта провинции.

Импорт сырья (сельскохозяйственная продукция, некованая медь и медь в стали, некованый алюминий и алюминий, древесина и изделия из нее, металлические руды и минеральные пески) составил 36,5 млрд юаней, или 23,6 % общего объема импорта провинции. Видно, что импорт провинции Хэйлунцзян в основном состоит из сырья и энергии с относительно низкой добавленной стоимостью. На долю продукции с высокой добавленной стоимостью приходится относительно низкий процент. Что касается экспорта, то продукция с высокой добавленной стоимостью также встречается редко, большая доля приходится на трудоемкую продукцию и сельскохозяйственную продукцию [4].

В то же время, хотя экономическая характеристика Хэйлунцзяна в определенной степени улучшилась за счет корректировки промышленной структуры и увеличения доли третичных отраслей, здесь по-прежнему мало высокотехнологичных предприятий, в экономике преобладают первичные и вторичные отрасли, а многие предприятия недостаточно инновационны. Это не только ограничивает развитие экономики провинции, но и влияет на экономическое и торговое сотрудничество с Россией.

Несовершенная транспортная инфраструктура и сложная демографическая ситуация также являются серьезными проблемами. Несмотря на государственную поддержку предприятий тяжелой промышленности Хэйлунцзяна, ее экономика все еще отстает по сравнению с развитыми провинциями. Недостаток инвестиций в транспортную инфраструктуру сдерживает развитие экономики провинции. В частности, длительное замерзание рек в зимний период ограничивает скорость строительства водного транспорта и приводит к закрытию некоторых портов в зимний период. Сильные холода и снег также влияют на пропускную способность автомобильных и железных дорог. Некоторые объекты

дорожной инфраструктуры приграничных районов устарели и находятся в плохом состоянии, что ограничивает внешние перевозки. Все эти проблемы оказывают негативное влияние на экономическое и торговое сотрудничество с Россией в провинции Хэйлунцзян.

Кроме того, международная ситуация сложна и нестабильна, и проекты трансграничной транспортной инфраструктуры между Китаем и Россией реализуются медленно. Низкие темпы строительства ЗСТ также в значительной степени повлияли на открытость провинции. В настоящее время ЗСТ «Хэйлунцзян» сталкивается с такими проблемами, как низкий уровень иностранных инвестиций и плохое содействие инвестициям. Отсутствие инвестиций со стороны крупных предприятий в сочетании с низким потенциалом развития местной экономики сдерживает открытость провинции Хэйлунцзян для внешнего мира.

Массовые потери населения и квалифицированных, перспективных кадров, которые происходят в провинции Хэйлунцзян в XXI в., вызывают серьезные трудности в оживлении местной экономики и приводят к замедлению или даже регрессу в экономическом и социальном развитии региона, а замедление экономического развития еще больше усугубляет потерю человеческих ресурсов, образуя замкнутый круг. В ходе седьмой переписи населения (2020 г.) Хэйлунцзян оказался провинцией с самым серьезным снижением численности населения в Китае – в регионе проживает на 6 463 903 чел. меньше, чем во время шестой переписи в 2010 г., и население стареет [5]. В 2005 г. провинция Хэйлунцзян вступила в стадию старения населения, а данные седьмой переписи показывают, что провинция вошла в стадию умеренного старения, занимая третье место в стране по возрасту населения. Это неизбежно приведет к отсутствию импульса в экономическом развитии Хэйлунцзяна, и экономический рост пострадает. С качественной точки зрения нехватка кадров с высоким потенциалом ведет к отсутствию инноваций, что делает регион менее конкурентоспособным и привлекательным в плане открытости внешнему миру.

Провинция Хэйлунцзян и российский Дальний Восток активно и взаимовыгодно взаимодействуют в плане энергетики, технологий, рабочей силы и продукции легкой промышленности. Две страны построили нефте- и газопроводы на Северо-Востоке Китая на российском Дальнем Востоке и установили долгосрочное энергетическое сотрудничество. Китайские компании увеличили объем инвестиций на Дальнем Востоке в области традиционной энергетики и нефтегазовой отрасли, переработки сои, развития сельского и лесного хозяйства и строительства инфраструктуры производственных секторов (сборка автомобилей, бытовой техники, пищевая промышленность), а их инвестиционный подход изменился от традиционных «инвестиций в новые месторождения» к участию в слияниях и поглощениях и созданию фондов. В сентябре 2022 г. заместитель

председателя правительства РФ и полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Сергей Трутнев в ходе Восточного экономического форума заявили, что китайские инвестиции в развитие Дальнего Востока составили 90 % общего объема иностранных инвестиций, что свидетельствует о новом этапе российско-китайского экономического сотрудничества на Дальнем Востоке [2].

Более высокий уровень развития транспорта также придаст новый импульс сотрудничеству между провинцией Хэйлунцзян и Россией на Дальнем Востоке. В настоящее время Россия приступает к модернизации и обновлению Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и Транссибирской магистрали, что позволит увеличить их пропускную способность в 1,5 раза к 2024 г. за счет роста объемов транзитных грузов и сокращения времени перевозок. Кроме того, на Дальнем Востоке России развивается портовая инфраструктура. Все это будет способствовать дальнейшему усилению взаимодополняемости экономик России и Китая [6]. К положительным моментам можно отнести также открытие автомобильного моста Хэйхэ – Благовещенск и железнодорожного моста Тунцзян – Нижнеинское, начало строительства первой в мире трансграничной канатной дороги в Китай, китайско-российского морского и сухопутного транспортного коридора. В ходе визита в Китай представители ОА «АК «Железные дороги Якутии»» 7 марта 2023 г. подписали соглашение о сотрудничестве с китайскими компаниями о совместном строительстве железнодорожной линии Мохэ – Магадан. Был подписан меморандум о сотрудничестве по вопросам подготовки и реализации проекта создания нового международного транспортного коридора на основе железнодорожной магистрали Мохэ (КНР) – Джалинда – Сковородино – Якутск (Нижний Бестях) – Магадан (порт) [1].

С восстановлением экономики России и Китая в постпандемийную эпоху экономическое и торговое сотрудничество между провинцией Хэйлунцзян и Россией вступит в новый период исторических возможностей и будет стимулировать практическое сотрудничество между двумя странами в направлении достижения экономического процветания и оживления развития соседних регионов.

Список литературы

1. Китай заинтересовался проектом железной дороги до Магадана. URL: <https://www.kolyma.ru/news/114489-kitay-zainteresovalsya-proektom-zheleznoy-dorogi-do-magadana.html?ysclid=lf6lrwcn1f275250854> (дата обращения: 05.02.2023).

2. Трутнев сообщил, что вложения Китая в ДФО составляют 90 % от иностранных инвестиций. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15651437?ysclid=lf3nnbuucz118043098> (дата обращения: 05.02.2023).

3. 2021年黑龙江省进出口总值1995亿元同比增长29.6% = Общая стоимость импорта и экспорта провинции Хэйлунцзян в 2021 г.

составит 199,5 млрд юаней, что на 29,6 % больше, чем в прошлом году // 中华人民共和国哈尔滨海关 = сайт Харбинской таможни КНР. URL: http://harbin.customs.gov.cn/harbin_customs/467898/467900/467901/4125535/index.html (дата обращения: 05.02.2023).

4. 庞淼. 2021年黑龙江省外贸数据出炉! 进出口总值1995亿元 = Пань Мяо. Получены данные по внешней торговле Хэйлунцзяна за 2021 год! Общая стоимость импорта и экспорта: 199,5 млрд. Юаней // 腾讯新闻网 = сайт «Новости Tencent». URL: <https://new.qq.com/rain/a/20220122A040JJ00> (дата обращения: 06.02.2023).

5. 2020年黑龙江省第七次全国人口普查主要数据公报 = Провинция Хэйлунцзян 7-я Всероссийская перепись населения 2020 года. Бюллетень основных данных // 哈尔滨市人民政府网站 = сайт Харбинского муниципального народного правительства. URL: http://www.harbin.gov.cn/art/2021/5/31/art_25924_1117402.html (дата обращения: 05.02.2023).

6. 普京通过新华社发表署名文章《俄罗斯和中国：着眼于未来的战略伙伴》 = Путин опубликовал статью «Россия и Китай: стратегические партнеры с прицелом на будущее» в Синьхуа // 中国政府网 = сайт Правительства Китая. URL: http://www.gov.cn/xinwen/2022-02/03/content_5671803.htm (дата обращения: 06.02.2023).

7. 唐海兵, 吴玉玺. 多个全国第一! 龙江林产品就是这么牛 = Тан Хайбин и Ву Юкси. Множество национальных первых мест! Лесопродукция Лунцзяна – это так много // 黑龙江日报 = Хэйлунцзянская ежедневная газета. 28 марта 2022 года.

8. 韩婷澎. 中国(黑龙江)自由贸易试验区哈尔滨片区打造一流营商环境 实现企业开办6个小时 = Хань Тинпэн: Китай (Хэйлунцзян). Пилотная зона свободной торговли Харбинской области для создания первоклассной бизнес-среды для достижения 6-часового запуска бизнеса // 人民网黑龙江频道 = сайт Народной газеты онлайн – Хэйлунцзянского канала. URL: <http://m2.people.cn/news/default.html?s=Ml8yXzQwMTEzNjA2XzIyMDAyNF8xNjYyNDU3NjY5> (дата обращения: 06.02.2023).

9. 陈宪良, 许海娇. “一带一路”背景下黑龙江省对俄农业合作现状及发展前景 = Чэнь Сянлян и Сюй Хайцзяо. Текущая ситуация и перспективы развития сельскохозяйственного сотрудничества с Россией в провинции Хэйлунцзян на фоне «Одного пояса и одного пути» // 西伯利亚研究 = Сибирские исследования. 2021. № 5. С. 31–40.

© Чжан Мэй, 2023

© Zhang Mei, 2023

Для цитирования:

Чжан Мэй. Проблемы и перспективы экономического сотрудничества между провинцией Хэйлунцзян и Россией в постковидную эпоху // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 35–43.

УДК 339.9:378
DOI 10.24412/1815-0683-2023-3-44-52

М. А. САЛТЫКОВ*

О развитии факультета таможенного дела Владивостокского филиала Российской таможенной академии

Рассматриваются вопросы совершенствования работы факультета таможенного дела Владивостокского филиала Российской таможенной академии в рамках реализации задач Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года. Представлена развернутая характеристика направлений развития факультета в учебно-методической, в научно-исследовательской работе, кадровом и техническом обеспечении функционирования факультета.

***Ключевые слова:** таможенное дело, Федеральная таможенная служба, образование, специалист таможенного дела, Стратегия развития таможенной службы.*

M. A. SALTYKOV

Development of Customs Faculty at Vladivostok Branch of Russian Customs Academy

Issues of improving the work of the Customs Affairs Faculty of the Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy within the framework of implementing the objectives of the Development Strategy of the Customs Service of the Russian Federation until 2030 are considered. A detailed description of the directions for the development of the faculty in terms of educational and methodological activities, scientific research work, personnel, and technical support of the faculty's functioning is presented.

***Keywords:** customs affairs, Federal Customs Service, education, customs specialist, Development Strategy of the Customs Service.*

САЛТЫКОВ
Максим Александрович – кандидат
экономических наук, доцент, декан
факультета таможенного дела.
saltykov_ma@mail.ru.

SALTYKOV M. A. – Candidate
of Economic Sciences, Dean
of the Faculty of Customs.

* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16 в.

Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya Str., Vladivostok, 690034.

Факультет таможенного дела является структурным подразделением Владивостокского филиала Российской таможенной академии (ВФ РТА) и обеспечивает подготовку профессиональных кадров, обладающих специальными компетенциями, необходимыми для службы в таможенных органах. Ежегодно факультетом выпускается более 60 специалистов, подготовленных на всех формах обучения, основная доля которых направляется служить в таможенные органы. В связи с этим процесс обучения профессиональных кадров должен соответствовать стратегическим целям и задачам долгосрочного развития таможенных органов Российской Федерации, выпускник должен обладать навыками и знаниями, соответствующими требованиям Федеральной таможенной службы, современному экономическому и технологическому укладу.

Долгосрочные цели Федеральной таможенной службы определены в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года (утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 23.05.2020 № 1388-р) (Стратегия-2030).

Таможенная служба Российской Федерации работает в условиях постоянно изменяющейся внешней и внутренней экономической среды – динамичная глобализация, интенсификация международной торговли, усложнение международного товарооборота, рост доли высокотехнологичной и наукоемкой продукции. Экономическое и технологическое развитие современной хозяйственной системы обуславливается рядом тенденций, к важнейшим можно отнести усиление евразийской интеграции, наращивание экономического и торгового сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, экономического взаимодействия в рамках БРИКС. В качестве ответа Стратегия-2030 определяет новую концепцию «умной» таможенной службы, насыщенной «искусственным интеллектом», а также выделяет 23 ключевых направления развития таможенной службы, ее новизной является полномасштабная цифровизация и информатизация, развитие цифровых компетенций, искусственного интеллекта, создание благоприятных условий для осуществления внешнеэкономической деятельности, унификация таможенных процедур в рамках ЕАЭС, обеспечение прозрачности совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля и др. Поэтапная реализация комплекса проектов представлена в Плане мероприятий¹.

¹ План мероприятий на период 2021–2024 годов по реализации Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года и информация о его исполнении. URL: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/strategiya-razvitiya-fts-rossii-do-2030-goda/plan-meropriyatij-na-period-2021---2024-godov-po-realizacii-strategii-razvitiya-tamozhennoj-sluzhby-rossijskoj-federacii-do-2030-goda-i-informacziya-o-ego-ispolnenii> (дата обращения: 18.07.2023).

Определенные в Стратегии-2030 ориентиры развития таможенной службы задают и новые требования к специалистам таможенного дела, процессу и методике обучения, определяют новые направления научных исследований. В долгосрочной перспективе учебная, учебно-методическая и научная деятельность факультета таможенного дела должна учитывать цели, обозначенные в Стратегии-2030, что требует корректировок учебных планов, планов научных исследований кафедр, тем выпускных квалификационных работ. В настоящее время осуществляется интенсивное взаимодействие с факультетом таможенного дела Российской таможенной академии (РТА), обсуждаются новые компетенции и дисциплины, соответствующие требованиям Стратегии-2030, обновляются аттестационные задания, содержание учебных планов и рабочих программ, программ практик.

На факультете таможенного дела ведется подготовка студентов по специальности 38.05.02 Таможенное дело, реализуются направленности «Организация таможенного контроля» и «Товароведение и экспертиза в таможенном деле», срок обучения составляет пять лет. В ходе обучения студенты осваивают необходимые профессиональные компетенции, методологию поиска и обработки информации, основы товароведения в таможенном деле, получают навык работы с профессиональными программными продуктами и базами данных, техническими средствами досмотра, изучают нормативно-правовую базу внешнеэкономической деятельности ЕАЭС. Дополнительно с целью повышения качества языковой подготовки для студентов реализуется факультативная дисциплина «Профессионально ориентированный иностранный язык (китайский)», знание которого востребовано на постах фактического контроля, расположенных на границе с КНР. Изучение китайского языка вызывает интерес у студентов, процесс подготовки включает активные занятия в лингафонном кабинете, проведение конкурсов.

Следуя новациям в учебном процессе, внедряемым в РТА, а также изменениям функционирования экономики, планируется подготовка специалистов таможенного дела по реализуемой в РТА более современной и актуальной для таможенных органов направленности (профилю) – «Классификация и происхождение товаров в таможенных целях», которая обеспечивает подготовку квалифицированных специалистов в области идентификации и классификации товаров по единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС), способных определить происхождение товаров при проведении таможенного контроля на основе применения электронных систем и информационных технологий.

Актуальность данной направленности обуславливается и тем, что на Дальнем Востоке России реализуются масштабные экономические проекты и программы, способствующие развитию экспортного и импортного потенциала, торгового взаимодействия со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В 2022 г. Дальний Восток вышел в лидеры по объему оформляемых товаров², в перспективе ожидается рост товарооборота с Китаем, увеличивается численность товарных групп, требующих классификации и таможенной экспертизы. Только в июне 2023 г. в бюджет государства направлен 101 млрд руб., собранный таможенниками Дальневосточного таможенного управления, что превысило плановое задание на 30 %. Рост обусловлен увеличением на 14 % грузопотока за первое полугодие 2023 г.³ В связи с происходящими процессами возрастает нагрузка на таможенные органы, увеличивается востребованность в экспертах, способных грамотно идентифицировать товар с целью правильной классификации по ТН ВЭД ЕАЭС, проводить экспертизу, выявлять контрафактный товар.

На наш взгляд, с учетом экономических трансформаций и поставленных в Стратегии-2030 стратегических приоритетов долгосрочное развитие факультета таможенного дела ВФ РТА в *учебной и учебно-методической работе* должно осуществляться по перечисленным ниже направлениям.

Взаимодействие с факультетами РТА по совершенствованию всех направленностей (профилей) реализуемых образовательных программ специальности 38.05.02 Таможенное дело по внедрению новых и актуальных дисциплин.

Повышение использования в учебном процессе и информационных технологиях доли программных продуктов, позволяющих повысить качество учебного процесса. В настоящее время обучающиеся имеют доступ к электронной информационно-образовательной среде филиала, электронным версиям рабочих программ, ведется портфолио обучающегося и используется балльная система оценки успеваемости. Для обеспечения образовательного процесса обучающимся предоставляются электронные издания сторонних электронно-библиотечных систем с постоянным режимом доступа «Университетская библиотека онлайн», «Троицкий мост», «Юрайт», «Национальная электронная библиотека» (НЭБ), обеспечен доступ к справочно-правовым системам «КонсультантПлюс»,

² Владимир Ивин: Дальний Восток вышел в лидеры по объему оформляемых товаров. URL: https://www.alt.ru/dvfo_news/93139/ (дата обращения: 03.08.2023).

³ Более 500 млрд рублей перечислили в бюджет государства дальневосточные таможенники за 6 месяцев 2023 года. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/news/document/430402> (дата обращения: 03.08.2023).

«ГАРАНТ-аэро». Для занятий по дисциплинам «Декларирование товаров», «Информационные таможенные технологии», «Электронное представление сведений таможенным органам», «Практикум по электронному декларированию», «Технологии электронной таможни», «Таможенное декларирование и выпуск товаров» применяются информационно-программные средства ЕАИС ТО (Альта-ГТД, ВЭД-Декларант, ВЭД-Склад, Справочник ВЭД-Инфо, АРМ ТПО, АСТО-Анализ); Аппаратно-программный комплекс, имитирующий совершение таможенных операций (Контур).

Применение учебных тренажеров, позволяющих имитировать таможенные процедуры. Так, в 2022 г. была выполнена опытно-конструкторская работа по разработке компьютерного тренажерного комплекса удаленной поддержки обучения практическому применению прибора «РЕГУЛА» модель 7505М для идентификации и выявления фальсификации номеров агрегатов и документов транспортных средств и программно-аппаратного комплекса для исследования документов, денежных знаков и защищенных бумаг «РЕГУЛА» 4305М с визуализатором магнитных свойств документов «РЕГУЛА» 4197 и лупой видеоспектральной «РЕГУЛА» 4027, позволяющего моделировать их практическое применение в различных штатных режимах.

Разработка новых учебно-методических материалов, основанных на элементах ключевых направлений Стратегии-2030, таких как: оптимизация процедуры уплаты и администрирования таможенных пошлин; система прослеживаемости товаров на территории Таможенного союза; система предотвращения и пресечения нарушений валютного законодательства, основанная на риск-ориентированном подходе, и др.

Проведение учебных занятий, мастер-классов с привлечением должностных лиц таможенных органов. В настоящее время к учебным занятиям активно привлекаются должностные лица регионального филиала ЭКС – филиала ЦЭКТУ, Владивостокского таможенного поста (центра электронного декларирования) Владивостокской таможни и других таможен. Планируется привлечение должностных лиц отдела товарной номенклатуры и происхождения товаров службы федеральных таможенных доходов ДВТУ, отдела товарной номенклатуры и происхождения товаров Владивостокской таможни. Периодически организуются выездные занятия в таможни, планируется продолжить сформированную практику, а также учесть задачи Стратегии-2030 при проведении мастер-классов.

Взаимодействие с должностными лицами таможенных органов по вопросам формирования актуальных тем выпускных квалификационных работ, связанных с решением задач, сформулированных в Стратегии-2030.

Прохождение производственной практики на базе таможенных органов с решением задач, определенных в Стратегии-2030. Ежегодно базами прохождения практики являются отдел товарной номенклатуры и происхождения товаров службы федеральных таможенных доходов ДВТУ; ЭКС – регионального филиала ЦЭКТУ г. Владивосток; отделы товарной номенклатуры и происхождения товаров, торговых ограничений и экспортного контроля, применения системы управления рисками – центр оперативного мониторинга и управления рисками Владивостокской таможни; отдел таможенного оформления и таможенного контроля Владивостокского таможенного поста (центр электронного декларирования); отдел проверки деятельности лиц службы таможенного контроля после выпуска товаров Хабаровской таможни; отдел таможенного досмотра таможенного поста Морской порт Магадан Сахалинской таможни. Студенты всех форм обучения ежегодно проходят производственную практику, в том числе в таможенных органах (70 % всех прошедших производственную практику), в ЭКС – региональном филиале ЦЭКТУ г. Владивосток (24 %). Это позволяет собрать материал для выпускной квалификационной работы, а также познакомиться со спецификой работы таможенных органов.

Внедрение в учебный процесс прогрессивной практики подготовки специалистов для таможенных служб, обмена информацией и научными разработками. Перспективным опытом подготовки специалистов таможенного дела является опыт Всемирной таможенной организации (World Customs Organization, ВТамО), Международной сети таможенных университетов (International Network of Customs Universities, INCU, МСТУ) и других международных организаций, осуществляющих деятельность в сфере таможенного образования и научных исследований [3; 4]. Изучение данного опыта позволит повысить качество обучения специалистов и учесть современные тенденции в подготовке специалистов таможенного дела.

В *научно-исследовательской работе* факультета развитие с учетом стратегических приоритетов должно основываться, во-первых, на выполнении прикладных исследований в направлениях, определенных в Стратегии-2030 и Плане мероприятий на период 2021–2024 гг.

Также необходимо внедрение результатов научных исследований преподавателей ВФ РТА и факультета таможенного дела в образовательный процесс. Например, в последний год были реализованы такие исследования, как: «Практические основы товароведческой экспертизы по определению рыночной стоимости товаров в таможенных целях» [1]; «Возможные пути реализации механизма “Единого окна” в рамках осуществления межведомственного информационно-технического взаимодействия

таможенных органов» [2]; «Особенности регулирования таможенной процедуры переработки на таможенной территории в Евразийском экономическом союзе» [5]; «Продовольственная безопасность и контрабанда продуктов питания в странах АТР» [7]; «Таможенное сотрудничество России и Китая в сфере регулирования экспорта водных биологических ресурсов» [7]; «Совершенствование организации радиационного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых морскими судами, в регионе деятельности Владивостокской таможни» [9], а также другие [6; 10].

Кроме того, требуется большее вовлечение обучающихся в научно-исследовательскую работу именно по приоритетным направлениям Стратегии-2030.

Особые требования предъявляет Стратегия-2030 к **кадровому обеспечению учебного процесса**. С учетом поставленных задач необходимо достижение соответствия квалификации профессорско-преподавательского состава современному уровню техники и информационных технологий. К таким компетенциям относится знание основ информатики, технологий Биг-дата, многочисленных специализированных программных продуктов.

Важной составляющей является привлечение молодых специалистов к преподаванию и оптимизация кадрового состава кафедр с целью реализации задач Стратегии-2030, внедрения в учебный процесс современных образовательных технологий, повышения гибкости и содержательности образовательного процесса.

С позиции реализации задач Стратегии-2030 предъявляются и особые требования к **информатизации и совершенствованию учебной материально-технической базы**. Необходимо качественное обеспечение функционирования электронной информационно-образовательной среды в соответствии с современным технологическим укладом и требованиями стандартов преподавания информационных дисциплин. Владивостокский филиал располагает необходимым комплектом лицензионного и свободно распространяемого программного обеспечения, специализированных программ для реализации образовательного процесса. В то же время требуется и специализированное программное обеспечения для работы с базами данных.

В настоящее время для решения учебных и научно-исследовательских задач используются лаборатории инструментальных методов исследований продовольственных и непродовольственных товаров кафедры товароведения и таможенной экспертизы, оснащенные необходимым оборудованием. В учебном процессе задействованы лаборатории технических средств таможенного контроля, радиометрии и досмотровой рентгеновской техники,

которые оснащены приборами для рентгеновского, оптического контроля, хотя оборудование требует обновления и качественного технического обслуживания, модернизации. Задача по оснащению кафедр факультета современными техническими средствами и их широкому внедрению в учебный процесс, совершенствованию учебно-лабораторного оборудования становится все более актуальной.

Таким образом, реализация обозначенных мероприятий позволит обучать специалистов, способных работать в рамках новой концепции «умной» таможни, определенной в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, подготовить квалифицированные кадры, обладающие необходимыми навыками для работы в новых экономических условиях.

Список литературы

1. Алексеева Н. Н., Берлова Н. В., Мушта Б. Н. Практические основы товароведческой экспертизы по определению рыночной стоимости товаров в таможенных целях. Владивосток: РИО Владивостокского филиала Российской таможенной академии, 2021. 72 с.
2. Антонова Е. И., Шпилов А. В. Возможные пути реализации механизма «единого окна» в рамках осуществления межведомственного информационно-технического взаимодействия таможенных органов // Информатизация и связь. 2022. № 5. С. 96–101.
3. Горчаков В. В., Дьяков В. И., Смирнов В. П. Актуальные аспекты подготовки кадров для сферы таможенного дела и адаптации молодых специалистов // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2019. № 2(87). С. 77–91.
4. Дьяков В. И. Глобализация таможенного образования // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2019. № 4(89). С. 5–12.
5. Колпаков А. Ф. Особенности регулирования таможенной процедуры переработки на таможенной территории в Евразийском экономическом союзе // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2022. № 2(99). С. 58–72.
6. Малышенко Ю. В. Совершение таможенных операций в отношении отдельных категорий товаров. Часть 2. СПб.: ИЦ «Интермедия», 2023. 308 с.
7. Николаев А. М. Продовольственная безопасность и контрабанда продуктов питания в странах АТР // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 2(103). С. 25–34.
8. Салтыков М. А., Комогорцева З. Ю., Калягин М. М. Таможенное сотрудничество России и Китая в сфере регулирования экспорта водных биологических ресурсов // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. 2023. № 1. С. 42–53.
9. Темченко В. В., Шестернин М. В. Совершенствование организации радиационного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых морскими

судами, в регионе деятельности Владивостокской таможни // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 2(103). С. 67–80.

10. Чадова Т. В. Практика идентификации и классификации осветительного оборудования в таможенных целях // Особенности государственного регулирования внешнеэкономической деятельности в современных условиях: материалы IX междунар. науч.-практ. конф. (Ростов-на-Дону, 14–18 ноября 2022 г.). Ростов н/Д: Ростовский филиал Российской таможенной академии, 2022. С. 611–620.

© Салтыков М. А., 2023

© Saltykov M. A., 2023

Для цитирования:

Салтыков М. А. О развитии факультета таможенного дела Владивостокского филиала Российской таможенной академии // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 44–52.

Е. Д. ГРЯЗНОВА*

Цифровая образовательная среда как средство педагогического взаимодействия в таможенном вузе

Исследуются возможности цифровой образовательной среды как средства педагогического взаимодействия. Дано уточнение определения цифровой образовательной среды применительно к таможенному вузу. Предложена модель педагогического взаимодействия с использованием цифровых технологий. Дан сравнительный анализ эффективности педагогического взаимодействия при цифровой и традиционной средах обучения.

Ключевые слова: цифровая образовательная среда, информационные образовательные технологии, электронно-информационная обучающая среда, образовательный процесс, IT- и онлайн-технологии, педагогическое взаимодействие, таможенный вуз.

E. D. GRYAZNOVA

Digital Educational Environment as a Medium of Teaching Interaction in Customs University

The possibilities of a digital educational environment as a means of pedagogical interaction are being explored. A clarification of the definition of a digital educational environment in the context of a customs university is given. A model of pedagogical interaction using digital technologies is proposed. A comparative analysis of the effectiveness of pedagogical interaction in digital and traditional learning environments is provided.

Keywords: digital educational environment, information educational technologies, electronic information learning environment, educational process, IT and online technologies, pedagogical interaction, customs university.

ГРЯЗНОВА Елена Дмитриевна – кандидат педагогических наук, доцент, декан юридического факультета. baverd@yandex.ru.

GRYAZNOVA E. D. – Candidate of Pedagogic Sciences, Docent, Dean of the Faculty of Law.

* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16 в.
Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya Str., Vladivostok, 690034.

Глобализация, сложные политические процессы, социокультурные трансформации в современном мире требуют совместных усилий всех, кто связан с образовательной сферой, для преодоления в обществе непонимания новой ситуации.

Распространение цифровых технологий ведет к революционным изменениям во всех областях жизни социума, коренным образом меняя формы преподавания учебных дисциплин, что подтверждает принятие новых федеральных государственных образовательных и профессиональных стандартов. Повсеместная цифровая трансформация ставит перед преподавателями высшей школы новые цели и задачи, решение которых должно помочь плавно перейти от традиционной модели профессиональной подготовки к той, что будет соответствовать современным требованиям. Особенно актуальным это становится при обучении студентов в таможенном вузе, т. к. таможенная служба находится в авангарде цифровой трансформации современного общества.

Стратегия развития ФТС России до 2030 года четко определяет ориентиры для таможенных вузов – обучение студентов ИТ-компетенциям, необходимым для работы как на постах фактического контроля, где применяются современные досмотровые комплексы, так и в центрах электронного декларирования, где наличие таких компетенций является основой профессиональной деятельности.

Образовательный процесс – это совокупность большого количества факторов, определяющих качество конечного результата, а именно, сформированности у обучающихся требуемого набора компетенций, позволяющих осуществлять профессиональную деятельность. Цифровые технологии в период пандемии COVID-19 уже доказали состоятельность в качестве средства обучения, интенсивность их внедрения как никогда требует методико-педагогического обоснования с целью дальнейшего совершенствования.

В Российской таможенной академии (РТА) и ее филиалах активно внедряют в образовательный процесс цифровые инструменты обучения и воспитания. Владивостокский филиал Российской таможенной академии (ВФ РТА, Филиал) использует в работе электронные образовательные ресурсы (электронную среду обучения и тестирования, сервис электронной почты, электронный каталог библиотеки, электронную систему «Антиплагиат»), что безусловно способствует интенсификации и автоматизации учебного процесса. Но остаются вопросы: являются ли эти электронные ресурсы цифровой образовательной средой, и какой должна быть цифровая образовательная среда для обеспечения педагогического взаимодействия наравне с аналоговым (традиционным)?

В России одним из федеральных национальных проектов является формирование к 2024 году в образовательных организациях современной и доступной цифровой образовательной среды (ЦОС), обеспечивающей

высокое качество и доступность образования всех видов и уровней путем обновления информационно-коммуникационной инфраструктуры, подготовки кадров, создания федеральной цифровой платформы [5]. Вслед за О. Н. Шиловой можно дать определение ЦОС – это совокупность программных и технических средств, образовательного контента, необходимых для реализации образовательных программ, в том числе с применением электронного обучения, дистанционных образовательных технологий, обеспечивающих доступ к образовательным услугам и сервисам в электронном виде [6].

Основными преимуществами ЦОС для ВФ РТА являются:

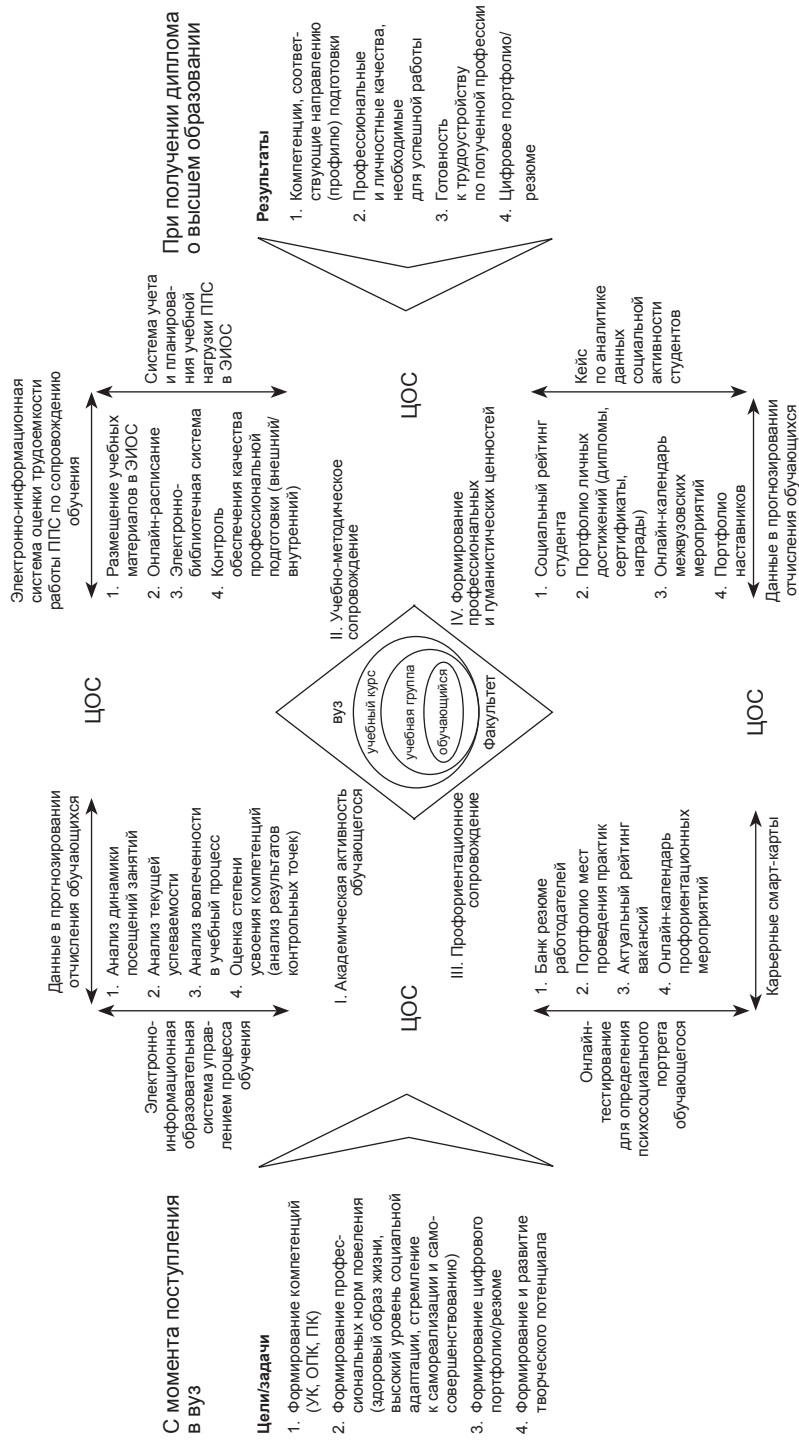
- для студентов – доступ к электронному образовательному контенту, развитие проектно-исследовательской деятельности, информирование в реальном времени об успеваемости, формирование осознанного выбора профессии на основании полученных цифровых компетенций;
- для преподавателя – снижение административной нагрузки, увеличение времени для учебной нагрузки; передовые программно-технические решения образовательного контента.

Действительно, большинство ученых рассматривают ЦОС как ресурс, и это, по нашему мнению, сдерживает ее качественное развитие, в то время как достаточное педагогическое осмысление, в основе которого лежит воспитание, побуждение к познавательной, трудовой и творческой деятельности, способно вывести ЦОС на более совершенный уровень в сравнении с аналоговым обучением. Аналоговое педагогическое взаимодействие базируется, главным образом, на сотрудничестве, партнерских отношениях обучающегося и обучаемого, что является основой социальной жизни человека [1].

По нашему мнению, ЦОС может стать инструментом педагогического взаимодействия при условии корреляции целей (задач) и ожидаемых результатов обучения, основанных на цифровых образовательных технологиях.

В связи с вышеизложенным можно предложить модель цифровой образовательной среды как средства педагогического взаимодействия в таможенном вузе (см. рисунок).

Любое прогнозирование должно опираться на ресурсные возможности достижения поставленных целей. Являясь в большей степени инструментом педагогического воздействия, обезличенным и опосредованным, ЦОС должна быть наполнена компенсирующими этот факт элементами, а именно, упор при реализации цифровой (дистанционной) формы взаимодействия должен быть сделан на так называемую «обратную связь» с обучающимся для обеспечения эффекта физического присутствия педагога и полной вовлеченности в учебный процесс как самого обучающегося, так и обучающего.



Модель цифровой образовательной среды как средства педагогического взаимодействия

Ряд ученых (Б. З. Вульффов, Б. С. Гершунский, В. П. Зинченко, Е. Д. Князев, В. Д. Семенов, К. М. Ушаков, Е. Н. Шиянов и др.) считают, что педагогическое взаимодействие в традиционной форме несомненно имеет преимущества перед опосредованным, реализуемым за счет информационных технологий, за счет личного участия педагога в образовательном процессе. Но, на наш взгляд, с развитием IT- и онлайн-технологий профессиональные качества педагога зачастую уступают умело разработанным обучающим цифровым программам. В связи с этим проведем анализ основных характеристик традиционного и цифрового педагогического взаимодействия [4] (см. таблицу).

Характеристика педагогического взаимодействия

Образовательная среда	Характер взаимодействия	Особенности построения и подачи образовательного контента
Традиционная	Пространственно-временное (синхронное)	Аудиторный потенциал образовательного учреждения, уровень квалификации преподавателя
Цифровая	Внепространственное (асинхронное)	Образовательный потенциал учебного заведения основан на технологических, компьютерных и телекоммуникационных средствах

Исходя из данных таблицы можно сделать вывод, что традиционное педагогическое взаимодействие во многом зависит от личности преподавателя, умения вызывать интерес к изучаемой теме за счет профессиональных компетенций, внешнего вида, мимики, жестов, что может быть нестабильным в течение всего периода обучения. В свою очередь педагогическое взаимодействие посредством ЦОС зависит от таланта разработчика обучающей программы, и ключевыми факторами становятся дружелюбный интерфейс, непрерывно обновляющийся учебный материал, синхронное получение обратной связи о достижениях обучающегося.

Для того чтобы педагогическое взаимодействие в условиях ЦОС достигало поставленных целей, а именно «воздействовало» на обучающегося с целью его интеллектуального и эмоционального развития, необходимо учесть ряд условий, с соблюдением цикличности и замкнутости всех участников процесса (учебная группа, учебный курс, факультет, вуз):

- 1) академическая активность обучающегося;
- 2) учебно-методическое сопровождение;
- 3) профориентационное сопровождение;
- 4) формирование профессиональных и гуманистических ценностей.

В каждом из представленных элементов акцент необходимо делать на получении результатов проделанной студентом учебной работы

в реальном времени, что позволит повысить у обучающегося мотивационную составляющую и академическую активность. Электронно-информационная образовательная система управления процессом обучения в данном случае должна обеспечивать не только сбор данных о текущей успеваемости студентов, но для реализации педагогического взаимодействия на уровне традиционного обеспечивать контроль и учет динамики посещения занятий, вовлеченности обучающихся в учебный процесс, а также давать прогноз о возможном отчислении студента по причине недобросовестного освоения образовательной программы.

Целью учебно-методического сопровождения должно стать не только размещение учебных материалов, расписания на электронном сервисе, но также, для повышения эффективности работы педагога вуза, мониторинг трудоемкости сопровождения обучения, что может стать одной из оценок качества профессиональной подготовки преподавателя.

Образовательный процесс включает в себя обучение и воспитание, поэтому реализация педагогического взаимодействия на основе ЦОС будет неполной без профориентационного сопровождения обучающихся и формирования у них профессиональных и гуманистических ценностей. Многие ученые (Ф. И. Шарков, И. С. Омельчук, В. В. Силкин и др.) придерживаются мнения, что основным минусом цифровых технологий является недостаточность или невозможность замещения ими человеческого участия в процессе воспитания. Но если сравнивать эффективность воздействия личности педагога и цифрового образовательного контента на обучающегося, можно сделать вывод, что и в том и в другом случае оно может быть как абсолютно успешным, так и неэффективным за счет имеющегося педагогического потенциала. По мнению С. В. Матвиенко и Е. В. Васильевой, цифровые технологии не призваны заместить «живого» педагога, их цель – вывести взаимодействие на новый технологический уровень [3]. В данном случае непрерывный мониторинг показателей социальной активности студента, его участия в событиях вуза может стать основой успешного процесса воспитания в условиях ЦОС.

Таким образом, в условиях ЦОС педагогическое взаимодействие не уступает, а в некоторых аспектах и превосходит аналоговое. Возможности цифрового обучающего контента по сравнению с традиционным позволяет использовать различные формы взаимодействия, а также разнообразные формы конструирования знаний, в которых нет единого для всех информационного источника, и, что самое главное, образовательный процесс характеризуется преобразующей деятельностью, осуществляемой обучающимися с помощью методов опосредованного творчества за счет ИТ-технологий. Считаем, что педагогическое взаимодействие в условиях

ЦОС является основой формирования профессиональных ИТ-компетенций у студентов благодаря максимальному использованию их когнитивного потенциала.

Список литературы

1. Загвязинский В. И., Емельянова И. Н. Общая педагогика: учеб. пособие. М.: Высш. шк., 2007.
2. Кларин М. В. Развитие «педагогической технологии» и проблемы теории обучения. URL: http://www.bim-bad.ru/biblioteka/article_full.php?aid=1629 (дата обращения: 30.06.2023).
3. Матвиенко С. В., Васильева Е. В. Образование XXI: плюсы и минусы цифрового образования // Образование и право. 2022. № 1. С. 165–170.
4. Рублева Ю. Ю. Сущность педагогического взаимодействия как фактора развития всех участников воспитательно-образовательного процесса // Мир науки. 2016. Т. 4, № 3. URL: <http://mir-nauki.com/PDF/43PDMN316.pdf> (дата обращения: 06.07.2023).
5. Цифровая образовательная среда: федеральный проект. URL: <https://edu.gov.ru/national-project/projects/cos/?ysclid=lkahs14a7s955106648> (дата обращения: 13.07.2023).
6. Шилова О. Н. Цифровая образовательная среда: педагогический взгляд // Человек и образование. 2020. № 2. С. 36–41.

© Грязнова Е. Д., 2023

© Gryaznova E. D., 2023

Для цитирования:

Грязнова Е. Д. Цифровая образовательная среда как средство педагогического взаимодействия в таможенном вузе // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 53–59.

П. В. ДОВЖЕНКО*, Л. С. БАНИК**

Применение цифровых образовательных технологий в преподавании экономических дисциплин

ДОВЖЕНКО Павел Витальевич – магистр экономики, старший преподаватель кафедры экономической теории и мировой экономики. pdovzhenko@mail.ru.

DOVZHENKO P. V. – Master of Economics, Senior Lecturer at the Department of Economic Theory and World Economy.

БАНИК Лариса Степановна – преподаватель Международной лингвистической школы. mlsh@vvsu.ru.

BANIK L. S. – Lecturer at the International School of Linguistics.

Раскрываются и обосновываются возможности применения некоторых сквозных информационно-коммуникационных технологий как факторов развития цифровой экономики в преподавании экономических дисциплин. Подчеркивается, что информационные технологии должны не подменять, а дополнять традиционные педагогические технологии.

Ключевые слова: образование, цифровая экономика, информационно-коммуникационные технологии, сквозные информационно-коммуникационные технологии.

P. V. DOVZHENKO, L. S. BANIK

Application of Digital Educational Technologies in Teaching Economic Disciplines

The possibilities of applying certain integrated information and communication technologies as factors for the development of the digital economy in teaching economic disciplines are revealed and justified. It is emphasized that information technologies should complement, rather than replace, traditional pedagogical technologies.

Keywords: education, digital economy, information and communication technologies, integrated information and communication technologies.

Законодатель определяет образование как «единый целенаправленный процесс воспитания и обучения, являющийся

* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16 в.

Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya Str., Vladivostok, 690034.

** Автономная некоммерческая профессиональная образовательная организация «Дальневосточный центр непрерывного образования». 690990, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41.

Autonomous non-profit professional educational organization "Far Eastern Center for Continuous Education". 41, Gogolya Str., Vladivostok, 690990.

общественно значимым благом и осуществляемый в интересах человека, семьи, общества и государства, а также совокупность приобретаемых знаний, умений, навыков, ценностных установок, опыта деятельности и компетенции определенных объема и сложности в целях интеллектуального, духовно-нравственного, творческого, физического и (или) профессионального развития человека, удовлетворения его образовательных потребностей и интересов»¹. Конкретизируя данное определение для экономического образования, отметим, что для профессионального развития и самоактуализации будущему экономисту необходимо усвоить значительный объем знаний о современной экономике, сформировать разнообразные умения, навыки и компетенции, а также приобрести определенный опыт в выбранной профессии.

Чтобы повысить потенциал трудоустройства выпускников экономических вузов, образовательной организации необходимо создать условия для формирования компетентности и квалификации, востребованных в будущей профессиональной деятельности экономиста, а это возможно только в случае, если содержание образовательных программ экономических вузов будет отражать те изменения, которые происходят в экономике.

Реальные экономические связи и процессы как объект будущей профессиональной деятельности экономиста претерпевают в настоящий момент существенные трансформации. Важнейшими факторами хозяйственной деятельности становятся знания и информация. Экономисты, владеющие современными информационными технологиями, уже сейчас способны существенно повысить эффективность деятельности. Рост масштабов использования цифровых технологий в этой сфере позволяет говорить о современной экономике как о цифровой.

Как отмечает Е. К. Ленчук с соавторами, в мировой практике самая распространенная формулировка понятия «цифровая экономика» – это экономическая деятельность, субъекты которой широко используют цифровые (электронные) технологии. В этом простом определении цифровая экономика позиционируется с точки зрения базиса – использования цифровых информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), включая их влияние на систему социальных, экономических и культурных отношений, характер труда и средства производства, процесс производства, распределения, обмена и потребления создаваемых с помощью этих технологий продуктов и услуг [2, с. 14–15].

Информационно-коммуникационные технологии представляют собой совокупность методов, программно-технических и технологических

¹ Об образовании в Российской Федерации: федер. закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ (ред. от 17.02.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.02.2023).

средств, обеспечивающих сбор, накопление, обработку, хранение, передачу, представление и распространение информации, а также автоматизацию управления бизнес-процессами организаций, проектирования и производства различного оборудования [1]. Если информационно-коммуникационная технология применяется во всех секторах и отраслях экономики, не связана с конкретной сферой или продуктом, то она называется сквозной. К сквозным технологиям цифровой экономики относятся:

- интернет вещей;
- беспроводная связь;
- облачные вычисления;
- квантовые технологии;
- распределенные реестры;
- робототехника и сенсорика;
- технологии «больших данных»;
- нейротехнологии и искусственный интеллект;
- виртуальная реальность (VR) и дополненная реальность (AR);
- новые производственные технологии (digital twin, smart manufacturing).

В статье мы приведем несколько примеров возможного применения сквозных цифровых технологий в преподавании экономических дисциплин, относящихся к базовой части учебного плана направления подготовки 38.03.01 Экономика.

Содержание дисциплин «Микроэкономика», «Экономика предприятия» предоставляет широкие возможности для применения такой сквозной цифровой технологии, как облачные вычисления. При модульно-рейтинговом построении содержания перечисленных дисциплин в качестве формы контроля результатов обучения применяются практические задания – студентам предлагается на время стать экономистами предприятий и погрузиться в квазипрофессиональную среду. Им приходится решать разнообразные задачи, которые в реальной жизни могут возникнуть перед управляющими предприятий. Это может быть реализация определенного бизнес-проекта, анализ внешней среды организации, изучение структуры рынка и др.

Для моделирования и обсуждения отдельных элементов управления предприятием удобно использовать онлайн-доски для совместной работы, например, Jamboard, Padlet, Miro и др. Интерфейс онлайн-доски Padlet (рис. 1) предлагает облачное программное обеспечение для организации совместной работы на различных шаблонах. Можно развивать навыки групповой работы, назначая участникам различные роли, и обеспечивать внутригрупповое взаимодействие.

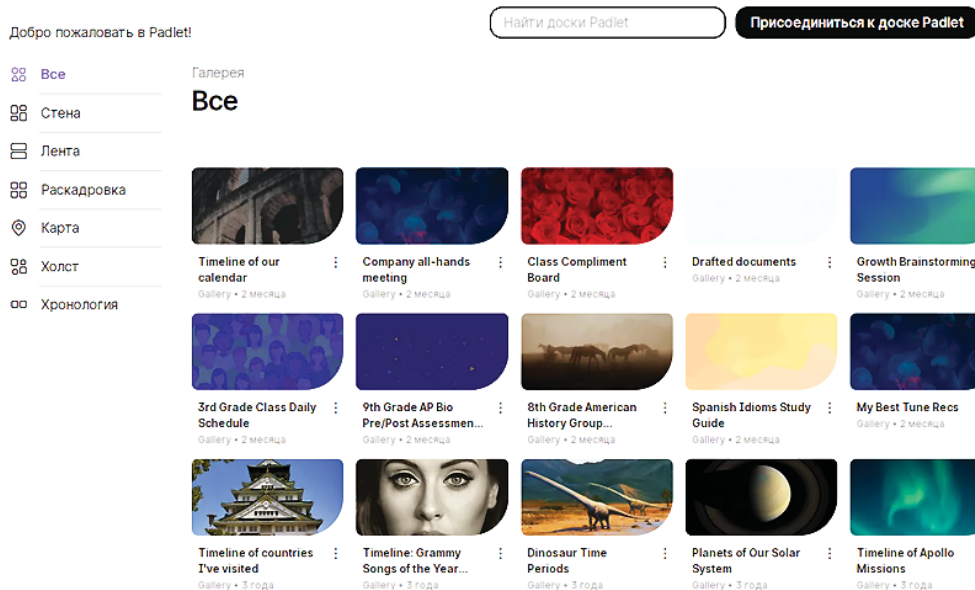


Рис. 1. Официальная страница компании Padlet (<https://padlet.com/dashboard/gallery/all>)

Студенты могут помещать на онлайн-доску документы, схемы, таблицы, диаграммы и др., добавлять мультимедийные файлы и гиперссылки на интересный контент. Собранная информация будет совместно проанализирована, критически оценена обучающимися, а ролевое взаимодействие позволит комплексно (всесторонне) подойти к решению различных квазипрофессиональных задач, стоящих перед будущим экономистом. Результаты совместной работы можно экспортировать в офисные программы, такие как Microsoft Word, Excel, PowerPoint и др., сохранять как изображения (PNG, JPEG, GIF и др.), PDF или CSV. Тем самым студенты могут продемонстрировать, а преподаватель оценить умения и навыки поиска, обработки, системного анализа информации и критического мышления обучающихся.

Более продвинутые возможности по управлению проектами и организации совместной работы предоставляют такие облачные сервисы, как Asana, Мегатлан, Яндекс Трекер. Перечисленные решения позволяют более комплексно подойти к воссозданию процесса управления предприятием, в том числе и в учебных целях. Облачные сервисы, подобные Asana (рис. 2), позволяют администрировать не только процесс создания и управления проектами, но и работу производственных, сбытовых и маркетинговых служб. При помощи облачных сервисов можно в учебных целях смоделировать работу целого предприятия.

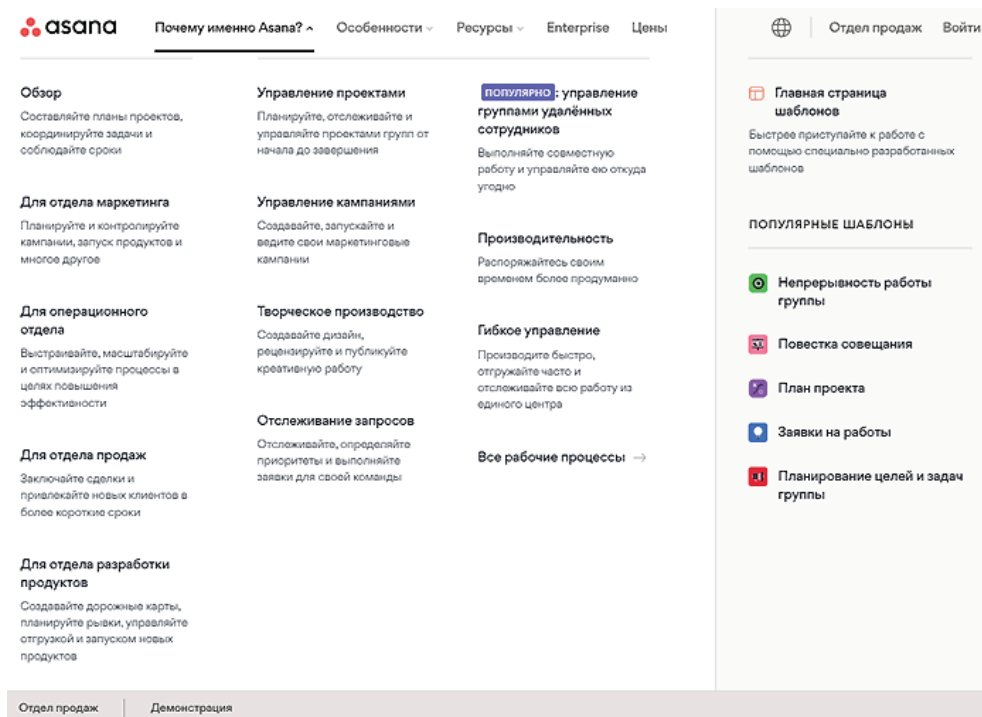


Рис. 2. Официальная страница компании Asana (<https://asana.com/ru?noredirect>)

Следующей сквозной цифровой технологией, полезность которой для учебного процесса и практики мы рассмотрим в данной статье, является технология «больших данных» (big data). Big data – это обозначение структурированных и неструктурированных данных огромных объемов и значительного многообразия, эффективно обрабатываемых горизонтально масштабируемыми программными инструментами, появившимися в конце 2000-х гг. и ставшими альтернативными традиционным системам управления базами данных и решениям класса Business Intelligence [3].

Можно находиться на разных уровнях экономического анализа предприятия, региона или отрасли, также возможно изучать национальную экономику как целое. Но во всех перечисленных случаях вы будете иметь дело с экономическими системами. В ходе функционирования экономические системы генерируют огромный поток данных. Применяя эффективные инструменты анализа государство и бизнес уже сейчас в разы повышают эффективность деятельности. Вполне естественно, что владение навыками анализа данных начинает входить в профессиональные стандарты и квалификационные требования, которые предъявляются к соискателям должности экономиста.

Важно подчеркнуть, что мы должны внедрять современные аппаратные технологии анализа данных и прогнозирования в процесс обучения. При изучении таких научных дисциплин, как микроэкономика, экономика предприятия, макроэкономика, эконометрика и др. экономические процессы и явления предстают для обучающегося как некий набор структурированных или неструктурированных данных. Учитывая постоянно увеличивающийся объем этих данных, применение традиционных способов их хранения, обработки и анализа становится практически невозможным. Требуется подключение современных аппаратных средств обработки и анализа данных.

В настоящее время в учебном процессе уже применяются следующие статистические пакеты для обработки и анализа данных: Microsoft Excel, Stata, R. Особый интерес для образовательного процесса представляют информационно-аналитические терминалы, представляющие собой компьютерные системы, позволяющие специалистам в области финансов и других отраслей экономики получать актуальную экономическую информацию в режиме реального времени, проводить анализ больших данных по финансовым и макроэкономическим показателям. Сегодня в России наиболее популярны информационно-аналитические терминалы от компаний Refinitiv и Bloomberg.

Для студентов информационно-аналитический терминал может быть полезен как источник ценовой информации на финансовых, сырьевых и иных рынках, актуальных новостей в сфере бизнеса и финансов, а также данных об основных макроэкономических показателях большинства стран и регионов.

В заключение отметим, что формат статьи не позволяет более полно рассмотреть возможности применения в образовательном процессе всех сквозных технологий, хотя педагогическая практика показывает нам многочисленные примеры их внедрения в процесс обучения. Вместе с тем необходимо помнить, что информационные технологии должны не подменять, а лишь дополнять традиционные педагогические технологии. Информационно-коммуникационные технологии – мощный инструмент, однако их успешное встраивание в структуру образовательного процесса возможно только после глубокой и всесторонней дидактической и методической проработки.

Список литературы

1. Кузнецов С. Д. Информационные технологии // Большая российская энциклопедия: научно-образовательный портал. URL: <https://bigenc.ru/c/informatsionnye-tehnologii-db7a30/?v=3941563> (дата обращения: 09.06.2023).

2. Формирование цифровой экономики в России: вызовы, перспективы, риски: монография / Е. Б. Ленчук, Г. А. Власкин, В. В. Доржиева [и др.]; под ред. Е. Б. Ленчук. М.: Ин-т экономики РАН; СПб.: Алетейя, 2020. 318 с.

3. Khalilov A. V., Khojiev A. K., Khujanazarov Z. R. Basics And Implementation of Big Data // JournalNX. Т. 6, № 12. С. 390–395.

© Довженко П. В., Баник Л. С., 2023

© Dovzhenko P. V., Banik L. S., 2023

Для цитирования:

Довженко П. В., Баник Л. С. Применение цифровых образовательных технологий в преподавании экономических дисциплин // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 60–66.

С. В. КИРБИТОВА*

Организация научно-исследовательской работы и преддипломной практики студентов Владивостокского филиала Российской таможенной академии по направлению подготовки 38.03.01 Экономика

Освещаются особенности организации и прохождения научно-исследовательской работы и преддипломной практики обучающихся образовательной программы бакалавриата направления подготовки 38.03.01 направленности (профиля) «Мировая экономика» ВФ РТА, рассматриваются проблемы и возможные пути их решения, а также отмечается положительный опыт практической подготовки по указанным видам практик.

Ключевые слова: практическая подготовка, практика, научно-исследовательская работа, преддипломная практика.

S. V. KIRBITOVA

Organization of Scientific Research and Pre-Diploma Internship for Students of Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy in the Field of Study 38.03.01 Economics

The features of organizing and conducting scientific research work and pre-diploma internships for students of the bachelor's degree program in the field of study 38.03.01, specialization "World Economy" at the Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy, are highlighted. The problems and possible solutions are discussed, and the positive experience of practical training in these types of internships is noted.

Keywords: practical training, internship, scientific research work, pre-diploma internship.

КИРБИТОВА Светлана Валерьевна – доцент, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономической теории и мировой экономики.
lightdark@mail.ru.

KIRBITOVA S. V. – Docent, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor at the Department of Economic Theory and World Economy.

* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16 в.
Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya Str., Vladivostok, 690034.

Организация практической подготовки обучающихся образовательных организаций высшего образования является важной составляющей учебного процесса, ориентированного на формирование прикладных профессиональных компетенций и получение опыта профессиональной деятельности. Четкое представление целей и содержания этапов научно-исследовательской работы и преддипломной практики, а также их отражение в методическом обеспечении практической подготовки должно обеспечить качественное выполнение выпускной квалификационной работы и высокий уровень сформированности профессиональных компетенций у обучающихся.

Согласно федеральному законодательству под практической подготовкой понимается «форма организации образовательной деятельности при освоении образовательной программы в условиях выполнения обучающимися определенных видов работ, связанных с будущей профессиональной деятельностью и направленных на формирование, закрепление, развитие практических навыков и компетенции по профилю соответствующей образовательной программы»¹.

Практическая подготовка организуется по окончании учебных занятий, практик, а также иных компонентов образовательных программ, предусмотренных учебным планом (рис. 1)².



Рис. 1. Элементы организации практической подготовки обучающихся

Организация и проведение практик по образовательной программе направления подготовки 38.03.01 Экономика осуществляется в соответствии с требованиями федеральных образовательных стандартов высшего

¹ Об образовании в Российской Федерации: федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ. Ст. 2, п. 24.

² О практической подготовке обучающихся: приказ Министерства науки и высшего образования и Министерства просвещения РФ от 05.08.2020 № 885/390. П. 4.

образования, сравнительная характеристика которых в части проведения практик представлена в табл. 1. Сравнение двух образовательных стандартов позволяет сделать вывод о том, что произошли изменения в формулировках, при этом нижний порог объема, отводимого под все виды практик, в общем объеме программы заметно сократился. Такое сокращение позволяет смещать акцент на практическую подготовку не только во время прохождения практик, но и в рамках проведения учебных занятий и реализации иных компонентов образовательной программы.

Таблица 1

Сравнение требований федеральных образовательных стандартов высшего образования по программам бакалавриата направления подготовки 38.03.01 Экономика в части организации практик

Показатель	ФГОС 2015 ³	ФГОС 2020 ⁴
Тип практики	1. Учебная: – по получению первичных профессиональных умений и навыков, в том числе первичных умений и навыков научно-исследовательской деятельности. 2. Производственная: – практика по получению профессиональных умений и опыта профессиональной деятельности; – технологическая практика; – педагогическая практика; – научно-исследовательская работа; – преддипломная практика. 3. Иные типы практик	1. Учебная: – ознакомительная практика; – научно-исследовательская работа (получение первичных навыков научно-исследовательской работы). 2. Производственная: – технологическая (проектно-технологическая) практика; – научно-исследовательская работа; – преддипломная практика. В дополнение ПООП может содержать рекомендуемые типы практик
Способ проведения	Стационарная, выездная	Не указано
Объем, з. е.	Академический бакалавриат 12–18 Прикладной бакалавриат 18–27	Не менее 9

³ Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования по направлению подготовки 38.03.01 Экономика (уровень бакалавриата): приказ Минобрнауки России от 12.11.2015 № 1327 – для 2018–2020 годов набора.

⁴ Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования по направлению подготовки 38.03.01 Экономика (уровень бакалавриата): приказ Минобрнауки России от 12.08.2020 № 954 – для 2021–2022 годов набора.

Окончание табл. 1

Показатель	ФГОС 2015 ³	ФГОС 2020 ⁴
Доля практики в общем объеме программы, %	Академический бакалавриат 5–7,5 Прикладной бакалавриат 7,5–11	Не менее 3,75

По кафедре экономической теории и мировой экономики Владивостокского филиала Российской таможенной академии (ВФ РТА) осуществляется выпуск обучающихся по образовательной программе бакалавриата 38.03.01 Экономика направленности профиля «Мировая экономика». Организация научно-исследовательской работы и преддипломной практики реализуется в соответствии с:

- федеральным законом от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации»;

- приказом Министерства науки и высшего образования и Министерства просвещения РФ от 05.08.2020 № 885/390 «О практической подготовке обучающихся»;

- федеральными государственными образовательными стандартами высшего образования по направлению подготовки 38.03.01 Экономика (уровень бакалавриата) (приказы Минобрнауки России от 12.11.2015 № 1327 – для 2018–2020 годов набора; от 12.08.2020 № 954 – для 2021–2022 годов набора);

- Положением об организации практической подготовки в рамках практики обучающихся государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Российская таможенная академия» (приказ Российской таможенной академии от 11.02.2021 № 53);

- утвержденными программами практик и иными локальными документами.

Руководство научно-исследовательской работой и преддипломной практикой осуществляется педагогическими работниками кафедры с учетом их закрепления в качестве руководителей выпускных квалификационных работ (ВКР). Таким образом обеспечивается регулярное взаимодействие руководителя ВКР и выпускника, подконтрольность процесса выполнения ВКР.

Научно-исследовательская работа как вид производственной практики проводится стационарно на базе филиала в течение двух недель и ориентирована на профессионально-практическую подготовку обучающихся, формирование у них исследовательско-аналитических умений и навыков. Практика предполагает контактную работу обучающихся с руководителем, а также самостоятельную работу. Контактная работа

осуществляется в оборудованных компьютерами аудиториях, а также читальном зале СБО – библиотеки в соответствии с утвержденным на кафедре графиком. Руководители дают разъяснения по выполнению этапов практики, курируют и контролируют промежуточные итоги. Этапы научно-исследовательской работы, их содержание и отражение в структуре отчета по практике представлены в табл. 2.

В результате научно-исследовательской работы обучающиеся представляют отчет по практике, наполнение которого полностью ориентируется на погружение в проблематику выбранной студентом темы ВКР и формирование первой главы работы, при этом отчет по научно-исследовательской работе состоит из двух разделов:

Раздел 1. Организация научного исследования в рамках выполнения выпускной квалификационной работы (бакалаврской работы);

Раздел 2. Результаты выполнения индивидуального задания по теме выпускной квалификационной работы.

Таблица 2

**Характеристика этапов научно-исследовательской работы
и их отражение в отчете по практике**

Наименование этапа	Содержание этапа	Отражение в отчете
Инструкторско-методическое занятие	Деканатом и руководителями практики разъясняются основные положения и программа практики, раздаются индивидуальные задания, структурно отражающие первую главу ВКР	Не отражается
Изучение и оценка применимости инструментария научного исследования	Изучение особенностей и выбор инструментария научного исследования	1.1. Инструментарий научного исследования и оценка его применимости в рамках выполнения ВКР
Изучение способов выявления научных проблем, правил обоснования их актуальности (на примере темы ВКР)	Формулировка научной проблемы исследования, ее актуальности на основе анализа научных публикаций и состояния текущей конъюнктуры в мировой экономике в соответствии с темой ВКР	1.2. Способы выявления научных проблем и правила обоснования их актуальности (на примере темы ВКР)
Ознакомление с порядком и определение объекта и предмета исследования по теме ВКР	Изучение подходов и формулировка объекта и предмета исследования в соответствии с темой ВКР	1.3. Особенности определения объекта и предмета научного исследования (на примере ВКР)

Окончание табл. 2

Наименование этапа	Содержание этапа	Отражение в отчете
Изучение порядка подготовки программы научного исследования и подготовка плана исследования по теме ВКР	Определение цели, задач и основных направлений научного исследования в соответствии с планом-графиком и выбранной темой ВКР	1.4. Порядок подготовки программы научного исследования и разработки плана исследования по теме ВКР
Работа с научной литературой по теме ВКР, подготовка аннотированного списка основных источников	Анализ библиографии и законодательных актов, выбор источников по теме ВКР, составление аннотированного списка источников	1.5. Особенности работы с научной литературой и подготовки аннотированного списка основных источников по теме ВКР
Изучение методов сбора, анализа и обработки информации	Выбор методов исследования, исходя из объекта и предмета исследования	1.6. Методы сбора, анализа и обработки информации при выполнении ВКР
Сбор, анализ и обработка информации по теме ВКР	Сбор и анализ информации из общедоступных источников и баз данных международных и иных организаций, необходимых для проведения исследования и выполнения поставленных целей и задач ВКР	Отражается в разделе 2 Результаты выполнения индивидуального задания по теме ВКР
Подготовка аналитического обзора в соответствии с темой индивидуального задания (на примере ВКР)	Подготовка информационно-аналитического обзора в соответствии с темой ВКР, а также выполнение индивидуального задания, направленного на написание первой главы ВКР	2.1. Пункт 1.1 плана ВКР / индивидуального задания 2.2. Пункт 1.2 плана ВКР / индивидуального задания 2.3. Пункт 1.3 плана ВКР / индивидуального задания
Подготовка отчета по практике	Оформление отчета по практике	Отчет по практике
Подведение итогов НИР, проведение зачета с оценкой	Представление и защита итогов проделанной работы	Доклад и презентация по результатам практики

Успешное завершение научно-исследовательской работы позволяет студентам закрепить полученные во время обучения теоретические знания и навыки научного исследования, погрузиться в теорию выбранной темы, глубоко проработать категорийный аппарат и сформировать первую главу ВКР.

На прохождение преддипломной практики также отводится две недели. Студенты направляются в таможенные органы, организации и предприятия – участники ВЭД. Практика проходит под непосредственным руководством руководителей практики от организаций при взаимодействии

с руководителями практик от филиала. В 2022 г. обучающиеся отдавали предпочтение практике в таможенных органах (77 %), при этом большая часть студентов (70 %) проходила преддипломную практику во Владивостокской таможне (рис. 2). Этапы прохождения преддипломной практики и их содержание представлены в табл. 3.

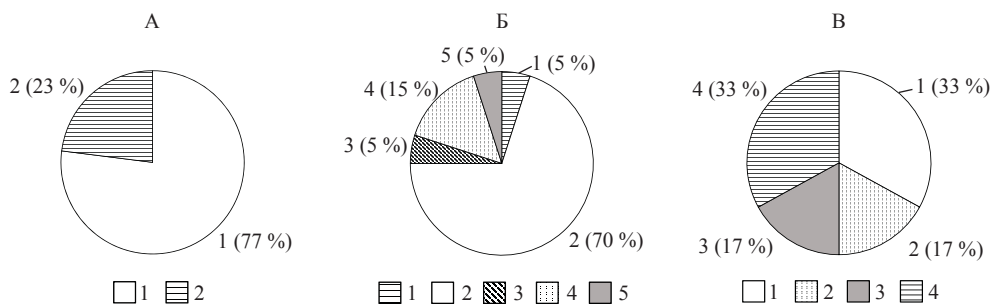


Рис. 2. Распределение обучающихся группы Э602/1802 при прохождении преддипломной практики: А – по местам практики: 1 – таможенные органы, 2 – иные организации; Б – в таможенных органах: 1 – ДВОТ, 2 – Владивостокская таможня, 3 – Находкинская таможня, 4 – таможенные посты фактического контроля, 5 – ЦЭД; В – в иных организациях: 1 – АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики», 2 – Правительство Приморского края, 3 – Дальневосточный банк ПАО «Сбербанк», 4 – прочие организации

Прохождение преддипломной практики обеспечивает закрепление теоретических знаний и формирование практических умений и навыков в области профессиональной деятельности. Собранные и переработанные во время практики материалы и статистические данные используются при написании второй главы ВКР. Успешный опыт организации научно-исследовательской работы и преддипломной практики позволяет обучающимся глубоко проработать и осмыслить теоретический аспект выбранной темы ВКР, подобрать актуальную и объективную информацию о деятельности таможенных органов и организаций, получить квалифицированные консультации в ходе анализа и формирования практической главы ВКР, сформировать и закрепить навыки профессиональной деятельности.

Основная проблема при организации и проведении преддипломной практики заключалась в том, что не всегда была возможность привязать выбранные обучающимися темы ВКР к местам прохождения практик. Решение данной проблемы видится в нескольких направлениях:

- разработка тематики ВКР, предполагающей большее количество тем, ориентированных на практическую деятельность таможенных органов;
- развитие сотрудничества с организациями, осуществляющими деятельность в сфере международной торговли и мировой экономики,

такими как Агентство международного сотрудничества Правительства Приморского края, Союз «Торгово-промышленная палата Приморского края», АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики», АО «Российский экспортный центр» и др.;

– расширение сотрудничества с ведущими предприятиями – участниками ВЭД г. Владивостока, такими как АО «Морская судоходная компания «Востоктранссервис»», ООО «ДНС Лоджистик», ООО «ТЛК ВЛ-Лоджистик», ПАО «Владивостокский морской торговый порт», ООО «Дельтализинг», ООО «Негоциант стандарт дистрибьюшн», ООО «Мега-текст-трейдинг», ООО «Владторг» и др.;

– учет интересов сотрудничающих организаций при разработке и актуализации тематики ВКР.

Второй проблемой организации преддипломной практики является короткий срок ее проведения (2 недели) и период, выпадающий на празднование Дня весны и труда (1 мая) и Дня Победы (9 мая). Решение данной проблемы видится в пересмотре графика учебного процесса.

Таблица 3

**Характеристика этапов преддипломной практики
и их отражение в отчете по практике**

Наименование этапа	Содержание этапа	Отражение в отчете
Инструкторско-методическое занятие	Деканатом и руководителями практики разъясняются основные положения и программа практики, раздаются индивидуальные задания, структурно отражающие вторую главу ВКР	Не отражается
Оформление документов в таможенном органе (организации), инструктаж по охране труда и технике безопасности, ознакомление с правилами внутреннего распорядка таможенного органа (организации, предприятия)	По месту прохождения практики проводится вводный инструктаж по технике безопасности, а также изучается необходимая документация по организации практики	Лист инструктажа по технике безопасности
Изучение «Положения о подразделении» или «Положения об отделе», а также должностной инструкции должностного лица таможенных органов или должностной инструкции экономиста отдела принимающей организации	Ознакомление с локальными нормативными актами, связанными с организацией работы в отделе и выполнением возлагаемых на практиканта функций	1.1. Обзор и характеристика основных документов, регламентирующих деятельность организации и подразделения по месту прохождения практики и выполняемые функции

Окончание табл. 3

Наименование этапа	Содержание этапа	Отражение в отчете
Организационная характеристика хозяйствующего субъекта	Определение организационно-правовой формы, основных видов деятельности, места на рынке. Изучение правовых основ функционирования организации. Изучение организационной структуры и структуры управления	1.2 Организационная характеристика хозяйствующего субъекта – места прохождения практики
Анализ показателей деятельности таможенных органов (организации, предприятия) на основе отчетной документации, разработка управленческих решений	Анализ основных показателей деятельности организации – места прохождения практики	1.3 Основные экономические показатели деятельности хозяйствующего субъекта – места прохождения практики
Сбор, обработка и систематизация материалов по теме индивидуального задания применительно к теме выпускной квалификационной работы	Подготовка информационно-аналитического обзора в соответствии с темой ВКР, а также выполнение индивидуального задания, направленного на написание второй (практической) главы ВКР	2.1. Пункт 2.1 плана ВКР / индивидуального задания 2.2. Пункт 2.2 плана ВКР / индивидуального задания 2.3. Пункт 2.3 плана ВКР / индивидуального задания
Подготовка к итоговому контролю по результатам выполнения индивидуального задания и программы практики, оформление отчета	Оформление отчета по практике	Отчет по практике
Тренинг «Успешное трудоустройство»	Прохождение тестирования и собеседования	Приложение к отчету по практике о результатах тренинга
Подведение итогов, защита отчета, дифференцированный зачет	Представление и защита итогов проделанной работы	Доклад и презентация по результатам практики

Несмотря на указанные проблемы, обучающиеся в среднем по двум видам практик показали высокий уровень сформированности закрепленных компетенций (средний балл выше 4,5), собрали материалы по теме ВКР и успешно прошли государственную итоговую аттестацию. Ключевыми факторами успешности прохождения практик можно считать:

- предварительную организационную и разъяснительную работу по распределению тем и руководителей ВКР, проведение консультаций с начала текущего учебного года;

- закрепление в качестве руководителей практик научных руководителей по ВКР;
- систематическое взаимодействие руководителей практики с обучающимися, проверка промежуточных результатов, своевременная корректировка частей отчета по практике.

© Кирбитова С. В., 2023

© Kirbitova S. V., 2023

Для цитирования:

Кирбитова С. В. Организация научно-исследовательской работы и преддипломной практики студентов Владивостокского филиала Российской таможенной академии по направлению подготовки 38.03.01 Экономика // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 67–76.

УДК 339.543.3
DOI 10.24412/1815-0683-2023-3-77-87

И.В. ШАРОЩЕНКО*, А.Р. КИМ**

Совершенствование механизмов администрирования таможенных платежей

ШАРОЩЕНКО Ирина Валерьевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики таможенного дела и управления. Sharoschenko.irina@vfrta.ru.

SHAROSHCHENKO I. V. – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Customs Economics and Management.

КИМ Алина Родионовна – старший государственный таможенный инспектор отдела таможенных платежей. alinakr8953@yandex.ru.

KIM A. R. – Senior State Customs Inspector at the Customs Payment Department.

Рассматриваются современные механизмы администрирования таможенных платежей. Выделены инструменты работы таможенных органов при добровольной и принудительной уплате таможенных платежей. В качестве рекомендаций по совершенствованию администрирования таможенных платежей представлен алгоритм автоматического погашения задолженности по уплате таможенных платежей через Личный кабинет участника ВЭД и предложено наделение таможенных органов возможностью взыскания задолженности с аффилированных лиц.

Ключевые слова: фискальная функция, администрирование таможенных платежей, цифровизация, таможенное декларирование, единые лицевые счета, информационные таможенные технологии, взыскание, предприятия – участники ВЭД, аффилированные лица.

I. V. SHAROSHCHENKO, A. R. KIM

Improving Mechanisms for Customs Payment Administration

This article discusses modern mechanisms and tools for administering customs payments. The authors highlight the instruments used by customs authorities for voluntary and compulsory payment of customs duties. As recommendations for improving customs payment administration, the authors present an algorithm for automatic settlement of customs payment debts through the participant's Personal Account in the Foreign Economic Activity System. It is also proposed to empower customs authorities with the ability to recover debts from affiliated entities.

* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16 в.

Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya Str., Vladivostok, 690034.

** Владивостокская таможня. 690090, г. Владивосток, ул. Посьетская, 21-а.
Vladivostok Customs. 21-a, Pos'etskaya Str., Vladivostok, 690090.

Keywords: *fiscal function, customs payment administration, digitization, customs declaration, unified personal accounts, information customs technologies, recovery, enterprises participating in foreign economic activity, affiliated entities.*

В фокусе внимания Правительства РФ, таможенных и налоговых администраций стран – участниц ЕАЭС находится внедрение цифровых решений и информационных таможенных технологий с целью создания комфортной среды для взаимодействия бизнеса, граждан и государственных органов, ускорения и упрощения трансграничной торговли¹. Главная цель цифровизации – при реализации всех видов государственного контроля обеспечить свободное «бесшовное» движение товаров и таким образом создать для бизнеса максимально технологичные и экономически выгодные условия. Роль таможенных органов в данном процессе достаточно значима: это и соблюдение требований таможенного законодательства, защита внутреннего рынка от контрафактной продукции, реализация фискальной функции и др. ФТС России обеспечивает поступление примерно 1/3 доходов федерального бюджета, занимая второе место по реализации фискальной функции среди других федеральных органов.

Практическую деятельность таможенных органов по обеспечению поступлений таможенных платежей в бюджет государства принято называть администрированием таможенных платежей [1]. Целью такой деятельности является формирование гибкого механизма, способного оперативно реагировать как на внешние, так и на внутренние изменения для обеспечения стабильного поступления таможенных доходов при создании благоприятных условий развития ВЭД [2]. Механизмы исчисления и уплаты таможенных платежей, в том числе и задолженности, служат инструментами регулирования и стимулирования внешнеторговой деятельности отдельных предприятий и лиц, осуществляющих бизнес в сфере таможенного дела в определенных направлениях (отраслях, кластерах).

В действующем механизме администрирования таможенных платежей, в том числе в вопросах учета задолженности, выделяется два направления обеспечения поступлений средств в федеральный бюджет:

– *при добровольной уплате* таможенных платежей участниками ВЭД и лицами, осуществляющими деятельность в сфере таможенного дела, на этапе декларирования товаров;

– *при принудительной уплате* таможенных платежей (взыскании) участниками ВЭД и лицами, осуществляющими деятельность в сфере таможенного дела, на этапе таможенного контроля после выпуска товаров.

¹ Комфортная среда для бизнеса в ЕАЭС // Таможня. 2023. № 3. С. 6.

Целью настоящей статьи является изучение инструментов администрирования при применении механизмов добровольной и принудительной уплаты таможенных платежей и выявление возможностей их совершенствования.

Добровольная уплата таможенных платежей участниками ВЭД предполагает достоверное исчисление подлежащих уплате таможенных платежей (определение таких элементов, как объект обложения, ставки, база для исчисления таможенных платежей и др.); своевременную и полную их уплату; корректное применение мер таможенно-тарифного регулирования (таких как тарифные преференции, тарифные льготы и пр.), а также возможность применения специальных мер имущественного характера, обеспечивающих надлежащий порядок уплаты таможенных пошлин и налогов в определенных случаях (см. таблицу).

Действия таможенных органов по обеспечению фискальной функции

Механизм уплаты таможенных платежей	Содержание механизма
Добровольный	Достоверное исчисление сумм таможенных платежей В полном объеме и своевременная уплата исчисленных таможенных платежей Корректное применение мер таможенно-тарифного регулирования Специальные меры имущественного характера, обеспечивающие надлежащий порядок уплаты таможенных пошлин и налогов в определенных случаях
Принудительный (взыскание)	Выявление факта частичной уплаты или неуплаты таможенных пошлин и налогов Направление участнику ВЭД уведомления о неуплаченных в установленный срок суммах таможенных платежей Применение мер принудительного взыскания и др.

Таможенное администрирование при добровольной уплате таможенных платежей, с целью удобства и упрощения процесса для участников ВЭД при обеспечении полного поступления денежных средств в федеральный бюджет, располагает инструментами, которые *оптимизируют* порядок исчисления и уплаты таможенных платежей, в частности предполагают возможность изменения сроков уплаты, применения института обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов и др. У плательщика есть возможность выбора способа (способов) обеспечения обязанности по уплате таможенных пошлин и налогов, используемого непрерывно до прекращения обязанности по их уплате. С целью стимулирования уплаты таможенных платежей таможенным законодательством Российской Федерации

предусмотрены специальные меры имущественного характера, которые применяются в следующих случаях: изменение сроков уплаты ввозных таможенных пошлин и налогов (за исключением случая, если декларантом является уполномоченный экономический оператор 2 и 3 типа), выпуск товаров до подачи декларации на товар (ДТ), выпуск товаров до завершения проверки таможенных документов и сведений, назначение таможенной экспертизы, помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и др.²

Действия таможенных органов *по принудительной уплате (взысканию)* таможенных платежей на этапе таможенного контроля после выпуска товаров были представлены в таблице, а последовательность их применения – на рис. 1.

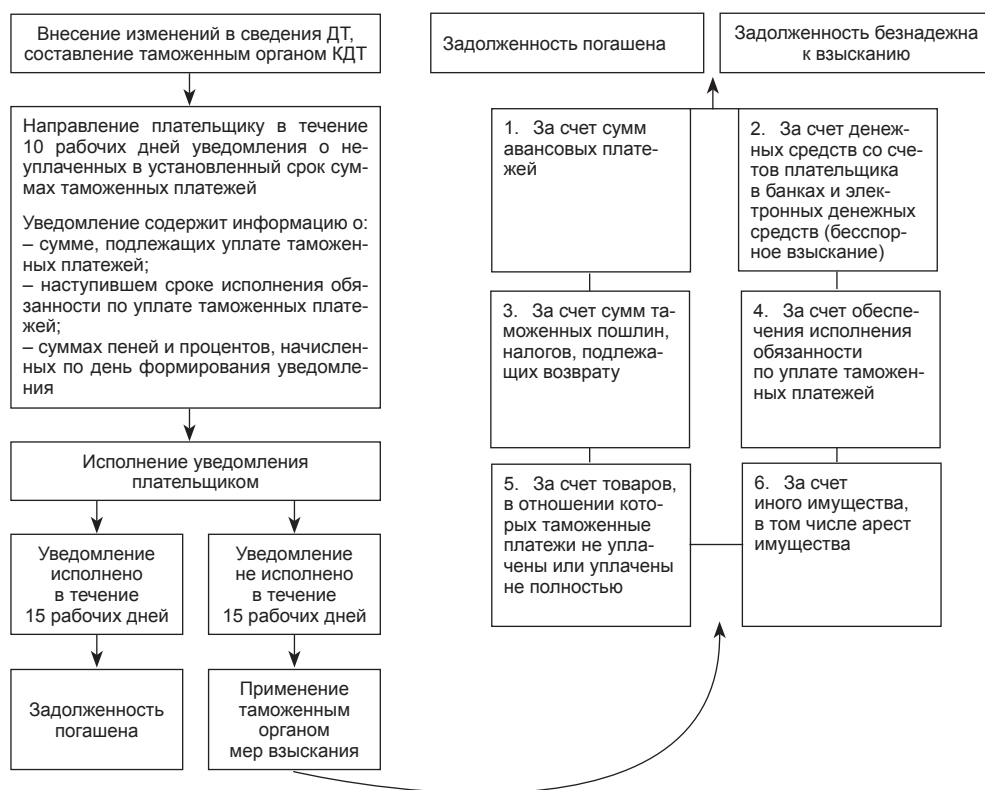


Рис. 1. Механизм взыскания задолженности по уплате таможенных платежей³

² Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). Ст. 13, 55, 62.

³ О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ. Гл. 12.

В соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС и РФ при выявлении факта частичной уплаты или неуплаты таможенных пошлин и налогов таможенный орган в течение 10 рабочих дней направляет участнику ВЭД уведомление о неуплаченных в установленный срок суммах таможенных платежей, которое формируется на основании документов начисления. Документами начисления могут быть: корректировка декларации на товары (КДТ) в случае, если таможенное декларирование товаров осуществлялось путем подачи ДТ; в иных случаях – расчет таможенных пошлин, налогов (РТП)⁴.

При неисполнении плательщиком уведомления в течение 15 рабочих дней таможенным органом увеличивается сумма пени и применяются меры принудительного взыскания. Принудительное взыскание может осуществляться за счет разного рода ресурсов плательщика – юридического лица:

1. Остатков денежных средств.
2. Денежных средств на счетах должника.
3. Электронных денежных средств.
4. Обеспечения УЭО.
5. Таможенных платежей, подлежащих возврату.
6. Имущества плательщика.
7. Обеспечения лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела.
8. Обеспечения исполнения обязанности по таможенным платежам.
9. За счет товаров, в отношении которых таможенные платежи не уплачены или уплачены не полностью.

В качестве обеспечения взыскания задолженности по уплате таможенных платежей может применяться арест товаров и имущества плательщика. Но в то же время законодательством не обозначена последовательность применения мер взыскания задолженности, в связи с этим таможенные органы исходят из результативности взыскания и времени на его реализацию [6].

Основываясь на практике работы таможенных органов, отметим, что осуществление взыскания задолженности за счет иного имущества плательщика применяется крайне редко. Это связано со следующими причинами:

– обременение процесса взыскания действиями судебного пристава-исполнителя. Взыскание за счет товаров, в отношении которых не исполнена обязанность по уплате таможенных платежей, производится по судебному решению, которое устанавливает наложение взыскания

⁴ О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ. Ст. 5, 44, 74.

в виде конфискации за совершение административного правонарушения, т. е. по результатам обращения товаров в федеральную собственность⁵;

– организационно затруднительный процесс ареста имущества как меры обеспечения исполнения решения об обращении взыскания на имущество должника, т. к. он состоит из трех этапов: выявление имущества таможенными органами, санкционирование решения таможенного органа о наложении ареста на имущество органом прокуратуры⁶, исполнение решения об аресте имущества и обращении взыскания на имущество службой судебных приставов;

– большие временные и финансовые затраты, связанные с поиском и оплатой услуг экспертов, необходимых для оценки стоимости подлежащего аресту имущества.

Процесс принудительного взыскания задолженности осложняется еще и тем, что деятельность таможенных органов предполагает взаимодействие с банками, налоговыми органами, регистрирующими органами, органом прокуратуры, территориальными службами судебных приставов и судами.

На рис. 2 представлены обстоятельства, которые не предусматривают применение таможенными органами действий по взысканию таможенных платежей. Также существуют случаи, при которых взыскание задолженности по уплате таможенных платежей осуществить невозможно, иными словами, она признается безнадежной к взысканию.

Таким образом, с целью предотвращения уклонения от уплаты таможенных платежей таможенные органы ведут работу по выявлению, учету задолженности при декларировании, на этапе после выпуска товаров и применяют разные меры принудительного взыскания таможенных платежей.

Для обеспечения современного уровня и удобства реализации всех видов работ по администрированию таможенных платежей таможенные органы применяют большое количество цифровых технологий, которые в автоматическом режиме дают возможность:

– производить проверку правильности исчисления участником ВЭД таможенных платежей,

– осуществлять контроль полноты уплаты таможенных платежей и своевременности их перечисления,

– оперативного информационного взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД при администрировании таможенных платежей (рис. 3).

⁵ Об исполнительном производстве: федер. закон от 02.10.2007 № 229-ФЗ. Ст. 80.

⁶ О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ. Ст. 24, 78.

Такая автоматизация стала доступной после создания технологии единого лицевого счета, Личного кабинета участника ВЭД и реализации возможности совершения автоматических операций с денежными средствами. Автоматическое распоряжение участниками ВЭД авансовыми платежами в счет погашения задолженности по уплате таможенных платежей позволило таможенным органам работать с задолженностью на всех этапах таможенного контроля [8].

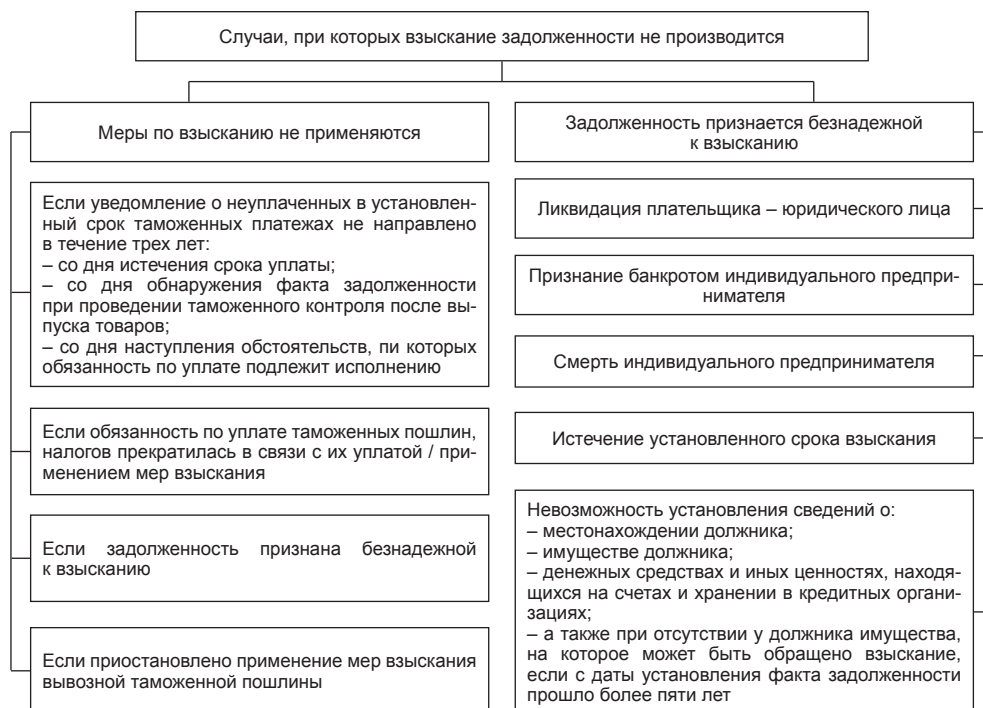


Рис. 2. Причины, по которым взыскание задолженности по уплате таможенных платежей и пеней не производится⁷

Технология автоматической проверки правильности исчисленных декларантом таможенных платежей в таможенном органе осуществляется с помощью автоматизированной информационной системы (АИС) «АИСТ-М», включающей комплекс программных средств (КПС) «Контроль и учет таможенных платежей». В данный комплекс заложен алгоритм проверки соответствия структурированных и формализованных сведений, содержащихся в электронной ДТ, сведениям нормативно-справочной информации, необходимой для расчета таможенных платежей и расположенной

⁷ О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ. Ст. 71, 82.

в базе данных продукта. С помощью КПС «Контроль и учет таможенных платежей» осуществляется автоматическое списание таможенных платежей с расчетного счета плательщика, а также проверяется наличие задолженности.

Использование КПС «Лицевые счета – ЕЛС» позволило реализовать автоматический учет таможенных платежей, в том числе задолженности, а также автоматический контроль за движением денежных средств плательщиков, что дает возможность сделать вывод о полноте и своевременности уплаты таможенных платежей.



Рис. 3. Цифровые технологии администрирования таможенных платежей и учета задолженности [4; 5]

АПС «Задолженность» является инструментом автоматизации деятельности должностных лиц таможенных органов по учету и контролю задолженности [7]. Одним из его важных разделов является «Учет», который необходим для создания и хранения паспортов задолженности, данных о причинах ее возникновения, мерах взыскания, информации о должнике и других сведений и обеспечения обмена информацией о проведении таможенных проверок, влекущих доначисление таможенных платежей.

С помощью сервиса «Лицевые счета» в Личном кабинете участника ВЭД осуществляется обмен электронными документами между субъектами таможенного дела: участник ВЭД автоматически получает необходимые сведения об уплате таможенных платежей и подает таможенному

органу электронные заявления на получение информации об операциях с денежными средствами.

Данные таможенной статистики подтверждают востребованность цифровых технологий и их удобство. По сведениям ФТС России, в 2021 г. с помощью Личного кабинета участника ВЭД было направлено плательщикам 95 % уведомлений о неуплаченных таможенных платежах, за 2022 г. – уже 96 % уведомлений, а 84 % задолженности погашено участниками ВЭД в добровольном порядке⁸.

В целях развития цифровых инструментов администрирования таможенные органы создают новые возможности для участников ВЭД, направленные на снижение административной нагрузки и предотвращение вероятности допущения ошибок, возникающих при использовании информационных инструментов. Так, Сибирским таможенным управлением была подготовлена памятка по автоматическому погашению задолженности через Личный кабинет участника ВЭД. Для удобства восприятия авторами представлен алгоритм добровольного автоматического погашения задолженности по уплате таможенных платежей через Личный кабинет участника ВЭД (рис. 4). Это позволит участникам ВЭД и лицам, осуществляющим деятельность в сфере таможенного дела, понимать порядок процесса добровольного (или нет) погашения задолженности, предотвращать новые факты образования задолженности и оперативно принимать решения по распоряжению денежными средствами.

Как уже отмечалось, таможенные органы могут производить взыскание задолженности по таможенным платежам с должника – юридического лица за счет имущества, свободных денежных средств, предоставленного обеспечения и пр. Но практика показывает, что предприятие – участник ВЭД в ходе таможенной проверки может перевести свою деятельность или активы на «серую» компанию (аффилированное лицо) с целью уклонения от уплаты платежей. В результате отсутствие у должника имущества и денежных средств делает взыскание задолженности невозможным. Наделение таможенных органов правом на взыскание задолженности с аффилированных лиц обеспечило бы соблюдение таможенного законодательства и значительно повысило эффективность деятельности таможенных органов по принудительной уплате таможенных платежей. Такая работа должна включать сбор доказательств зависимости лиц и поступления выручки или имущества должника на счета зависимого лица, затем признание в судебном порядке этого лица зависимым и взыскание задолженности с аффилированного лица (за счет его денежных средств или имущества).

⁸ Официальный сайт ФТС России / Главная страница / Деятельность / Отчетность и результаты деятельности. URL: <https://customs.gov.ru/activity/results>.

Данный подход может способствовать снижению рисков возникновения задолженности по уплате таможенных платежей и обеспечить достижение высокой эффективности собираемости таможенных платежей.

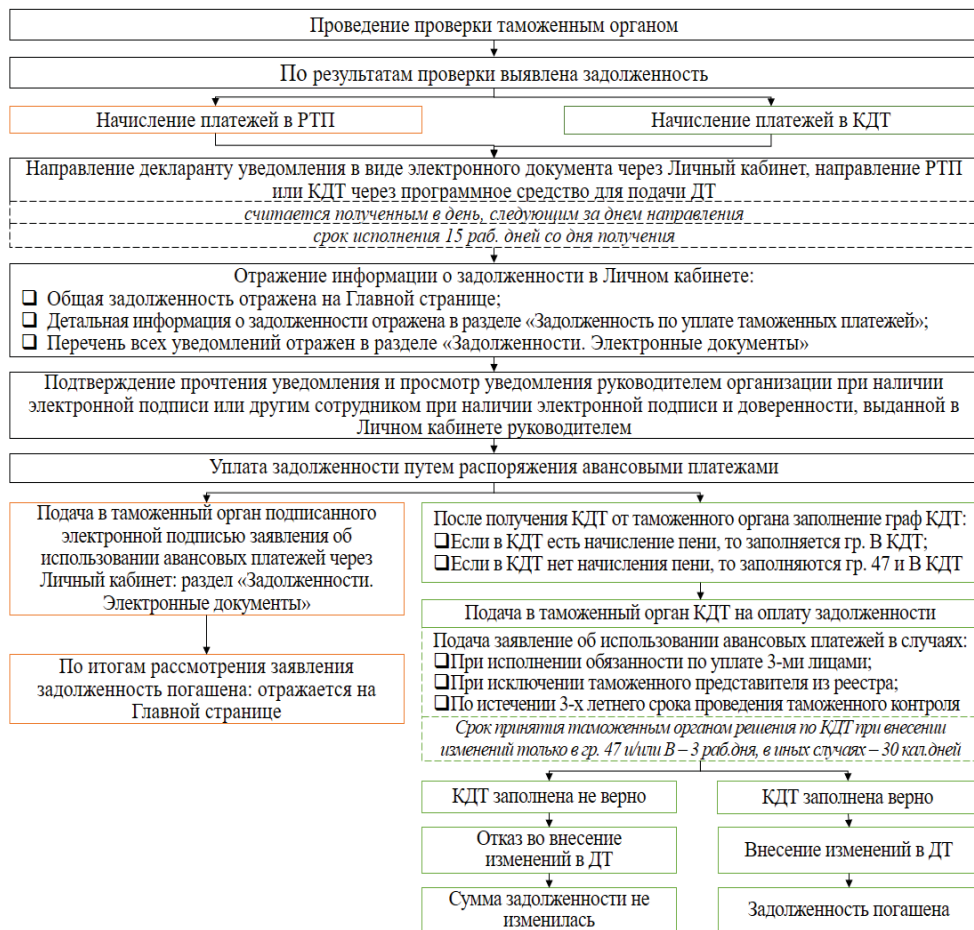


Рис. 4. Алгоритм автоматического погашения задолженности по уплате таможенных платежей через Личный кабинет участника ВЭД. Составлено по: [3]

Таким образом, совершенствование механизмов добровольной и принудительной уплаты таможенных платежей, развитие технологичности администрирования таможенных платежей позволит снизить издержки и долговую нагрузку участников ВЭД, а также обеспечить прозрачность и ускорение совершения операций с денежными средствами плательщиков. Совершенствование механизмов исчисления таможенных платежей и таможенного контроля за их уплатой повышает технологичность и качество реализуемых таможенными органами функций и стимулирует участников ВЭД к добросовестному исполнению финансовых обязанностей.

Список литературы

1. Гладков А. Р. Общие и специфические аспекты администрирования таможенных платежей // Вестник российской таможенной академии. 2015. № 3. С. 178–185.
2. Горчаков В. В., Шарощенко И. В. Методика комплексного анализа региональных факторов эффективности администрирования таможенных доходов // Вестник Российской таможенной академии. 2021. № 4. С. 48–56.
3. Как быстро погасить задолженность // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. 2022. № 2. С. 50–57.
4. Скиба В. Ю., Быков А. М. Внедрение цифровых технологий в институт таможенных платежей // Вестник Российской таможенной академии. 2022. № 2. С. 42–51.
5. Скиба В. Ю., Позднякова К. Е. Современные автоматизированные информационные системы для совершения таможенных операций без участия должностных лиц таможенных органов // Вестник Российской таможенной академии. 2022. № 2. С. 19–33.
6. Чепурная И. В., Холкина М. Г. Взыскание таможенных пошлин и налогов на современном этапе: таможенно-правовой и гражданско-правовой аспекты // Вестник Российской таможенной академии. 2021. № 2. С. 18–23.
7. Шарощенко И. В. Современные инструменты администрирования таможенных доходов как фактор развития внешнеторговой деятельности // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2019. № 3(88). С. 82–92.

© Шарощенко И. В., Ким А. Р., 2023

© Sharoshchenko I. V., Kim A. R., 2023

Для цитирования:

Шарощенко И. В., Ким А. Р. Совершенствование механизмов администрирования таможенных платежей // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 77–87.

Т. В. ЧАДОВА*

Идентификация и классификация технически сложных товаров бытового назначения (на примере ирригаторов)

Освещаются актуальные проблемы классификации технически сложных бытовых товаров (ирригаторов) при таможенном оформлении. Рассмотрена судебная практика по спорам, относящимся к классификации этих товаров. Предложены пути сбора доказательной базы для подкрепления позиции таможенных органов в суде, а также дополнения в нормативные документы, позволяющие устранить неоднозначность классификации ирригаторов по ТН ВЭД ЕАЭС.

Ключевые слова: декларирование, идентификация, классификация, технически сложные товары, электробытовые товары, многофункциональные товары, ирригаторы.

T. V. CHADOVA

Identification and Classification of Technically Complex Household Goods (Using Irrigators as an Example)

This article addresses the current issues of classification in customs clearance of technically complex household goods, specifically irrigators. The judicial practice related to the classification of these goods is examined. Ways to gather evidence to support the customs authorities' position in court are proposed, as well as amendments to regulatory documents to eliminate ambiguity in the classification of irrigators according to the Eurasian Economic Union Commodity Nomenclature of the Foreign Economic Activity.

Keywords: declaration, identification, classification, technically complex goods, electrical household goods, multifunctional goods, irrigators.

ЧАДОВА Татьяна Владимировна – кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой товароведения и таможенной экспертизы. chadova.tv@vfrta.ru.

CHADOVA T. V. – Candidate of Engineering Sciences, Docent, Head of the Department of Commodity Research and Customs Assessment.

* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16 в.

Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya Str., Vladivostok, 690034.

При таможенном оформлении технически сложных товаров важно предоставлять полную и точную информацию, подтверждающую их назначение, характеристики и другие свойства, т. к. многие товары данной категории имеют сразу несколько функций (многофункциональные товары), неоднозначное назначение или сложные характеристики. Из-за этого при классификации по единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС) возникают проблемы. Такая классификация должна быть однозначной, не допускающей двойного трактования [3]. Поэтому очень важно, чтобы свойства, идентификационные характеристики, функциональное назначение товаров были определены как можно конкретнее и подробнее.

Участники ВЭД для правильной классификации товаров обращаются к справочной информации из открытых источников: пояснениям к ТН ВЭД ЕАЭС, сборникам предварительных классификационных решений ФТС России, приказу ФТС России от 17.11.2021 № 995 с инструкциями по классификации отдельных товаров. Этого бывает недостаточно, и тогда лучше обратиться за предварительным классификационным решением к сотрудникам ФТС России¹. Примерно 45 % запросов о принятии предварительных решений относится к технически сложному и высокотехнологичному оборудованию; около 35 – к товарам химической промышленности; 10 – к товарам легкой и лесной промышленности и 10 – к товарам пищевой промышленности и сельскохозяйственной продукции [1]. Недобросовестные участники ВЭД прибегают к выбору заведомо неверного классификационного кода ТН ВЭД ЕАЭС с более низкой ставкой таможенных платежей в целях ухода от уплаты таможенных платежей в полном объеме. Неправильная классификация влечет такие риски, как:

- доначисление таможенных платежей, а также пени;
- привлечение к административной или уголовной ответственности.

В последние три года сложилась негативная ситуация в отношении классификации таких технически сложных товаров, как ирригаторы – устройства, способные обеспечить высокий (качественный) уровень гигиенической защиты полости рта. Рынок их растет, модели дополняются новыми функциями, повышается их техническая оснащенность. Об этих новых многофункциональных товарах практически отсутствуют какие-либо научно-практические сведения. Длительные судебные разбирательства, значительное количество ответных жалоб участников ВЭД и таможни, а также расхождения во мнениях судов свидетельствует о том, что вопрос их классификации является значимым и острым как для декларантов,

¹ Об утверждении Разъяснений о классификации в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза отдельных видов товаров: приказ ФТС России от 17.11. 2021 № 995.

так и для таможенных органов. С 2021 г. зафиксировано 21 судебное дело, решения по которым приняты в пользу декларанта².

Для извлечения экономической выгоды декларант и иные заинтересованные лица стремятся выбрать код товара с наименьшей ставкой таможенной пошлины, не нарушая, на их взгляд, при этом установленные законодательством правила классификации товаров. Только за начало 2023 г. в регионе деятельности Владивостокской таможни было зарегистрировано 28 таможенных деклараций и ввезено ирригаторов общей массой нетто 141,5 т, сумма таможенной стоимости составила 102,082 млн руб. За два месяца текущего года было подано практически идентичное количество деклараций, что и за весь 2020 г. Такие показатели свидетельствуют о повышении спроса на данный товар, а значит, и о росте объемов его ввоза в Российскую Федерацию, что, в свою очередь, влечет за собой большее количество возможных рисков ситуаций.

Термин «ирригатор» происходит от английского irrigation (орошать). Международное название ирригаторов – Water Flosser, что переводится как «водяная нить». Ирригатор – электромеханическое устройство, формирующее водный поток под давлением, при помощи которого происходит очищение от бактериального налета поверхности зубов, десневых карманов и других участков полости рта. В основу работы прибора положен гидродинамический закон Бернулли, который определяет зависимость скорости потока жидкости его давлением. Разнообразие ирригаторов очень велико, устройства отличаются по назначению, области применения, функциональным свойствам, комплектности, а также техническим характеристикам. Каждый электрический ирригатор имеет три основных узла: резервуар для жидкости, компрессор и выпускную насадку.

Ирригаторы классифицируют по таким признакам, как:

- мобильность: стационарный (рис. 1а), портативный (рис. 1б) и точный (рис. 1в);
- тип электропитания;
- технология очистки ротовой полости (импульсная, микропузырьковая, моноструйная);
- основные режимы работы.

Вне зависимости от классификации у всех ирригаторов есть общее наполнение – четыре блока:

- резервуар для жидкости;
- насос-компрессор, который подает воду;
- сменный носик-насадка, через который идет струя;
- переключатель, регулирующий подачу воды.

² Картоoteca арбитражных дел. URL: <https://kad.arbitr.ru>.



Рис. 1. Виды ирригаторов по мобильности:
а – стационарный, б – портативный, в – проточный

Помимо ирригаторов, используемых в бытовых целях, существуют специальные медицинские ирригаторы, созданные для использования, например, при купировании неотложных состояний в условиях скорой помощи у амбулаторных больных. Обычно это комплексные многоцелевые устройства, которые имеют название аспираторы-ирригаторы эндоскопические. Эти устройства предназначены для разделения тканей, орошения физраствором операционного поля и удаления жидкостей при проведении эндоскопических операций. Также аспираторы-ирригаторы широко применяются при проведении лапароскопических операций [4].

В сентябре 2022 г. Коллегия Евразийской экономической комиссии решением от 28.09.2022 № 131 утвердила классификацию ирригаторов в подсубпозиции 8509 80 000 0 ТН ВЭД ЕАЭС – «Приборы бытовые электромеханические со встроенным электродвигателем». В указанной подсубпозиции классифицируются только ирригаторы полости рта, представляющие собой электрические приборы массой не более 20 кг, со встроенным насосом, оснащенные ручкой для крепления насадок, насадками, блоком управления включения/переключения режимов подачи струи воды, блоком питания, резервуаром для воды, предназначенные для использования в бытовых (домашних) целях при очистке зубов, десен, межзубных промежутков, ортопедических конструкций, имплантов, слизистой поверхности рта и языка с помощью струи воды под давлением, оказывающей также массажный эффект десен.

На практике это не единственная возможная классификация таких аппаратов (рис. 2). Ирригаторы проточного типа не предусматривают встроенного электродвигателя и, соответственно, классифицироваться в подсубпозиции 8509 80 000 0 не могут. Конструкция проточного

механизма отличается от комплектации других моделей отсутствием гидронасоса. Существует еще два варианта классификации товара:

– если в комплекте присутствует насадка в виде щетки, которая придает основную функцию товару, то в соответствии с ОПИ 3(а) такой товар должен классифицироваться в товарной позиции 9603 – «Метлы, щетки (включая щетки, являющиеся частями механизмов, приборов или транспортных средств), щетки ручные механические без двигателей...». Согласно пояснениям (Б) к данной товарной позиции, сюда относится такая категория изделий, как зубные щетки³;

– если в комплекте с проточным ирригатором не предусматривается насадка в виде щетки, товар классифицируется в товарной позиции 3924 – «...предметы гигиены или туалета из пластмасс» по таким признакам, как: способ исполнения (товар не предназначен для постоянной установки в/или на стены или другие части зданий), принцип действия (механический), изготовлен из пластмассы⁴.

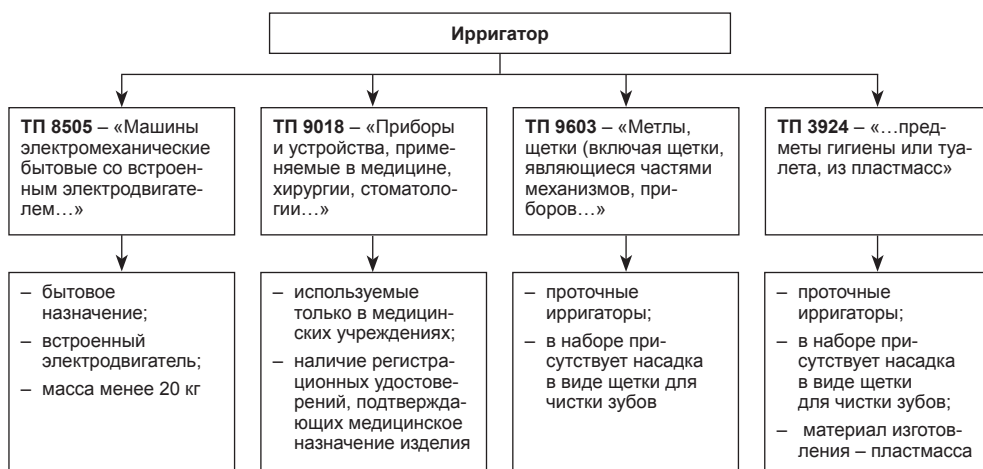


Рис. 2. Классификации ирригаторов по ТН ВЭД ЕАЭС

Ирригаторы, которые используются непосредственно в медицинских целях, должны классифицироваться в товарной позиции 9018 – «Приборы и устройства, применяемые в медицине, хирургии, стоматологии...»⁵, т. к. применяются исключительно как медицинское оборудование, необходимое во время проведения операций. В данную товарную позицию включается очень широкий диапазон приборов и устройств, которые в большинстве случаев используются только в профессиональной практике

³ Пояснения к товарной позиции ТН ВЭД 9603. URL: <https://www.alt.ru/poyasnenia/P9603>.

⁴ Пояснения к товарной позиции ТН ВЭД 3924. URL: <https://www.alt.ru/poyasnenia/P3924>.

⁵ Пояснения к товарной позиции ТН ВЭД 9018. URL: <https://www.alt.ru/poyasnenia/P9018>.

(например, врачами, хирургами, стоматологами, ветеринарными хирургами, акушерками) либо для постановки диагноза, профилактики или лечения болезни, либо для оперирования и т. д.

Таким образом, существует большое количество нюансов, которые влияют на выбор не только товарной позиции объекта, но и группы в целом.

Процесс отнесения товара к конкретному коду ТН ВЭД ЕАЭС основан на оценке всех его признаков, которые должны быть полно и достоверно описаны. Ирригаторы относятся к многофункциональным товарам, с новыми свойствами, которые достаточно сложно отнести к тому или иному коду ТН ВЭД ЕАЭС. Участники ВЭД чаще заявляют тот код, который позволяет им уйти от уплаты таможенных платежей в полном объеме (см. таблицу).

С 2021 г. было рассмотрено 21 судебное дело в отношении классификации ирригаторов, в том числе одно с участием Владивостокской таможни и два – с участием Дальневосточного таможенного управления. На момент проведения данного исследования все судебные споры разрешались в пользу декларанта⁶. Такая ситуация сложилась в связи с тем, что должностные лица таможенных органов не могут доказать верность классификационного кода, к которому они относят данный товар.

Ирригатор является многофункциональным электробытовым товаром, однако в примечаниях к группе 85, в которой подразумевается классификация таких товаров, не указано конкретно, что ирригаторы там классифицируются, что вызывает проблемы при установлении классификационного кода как у участника ВЭД, так и у должностных лиц таможенных органов.

Для отнесения ирригаторов в товарную позицию 8509 ТН ВЭД ЕАЭС таможенные органы должны доказать, что этот товар отвечает совокупности следующих классификационных признаков:

- не поименован более конкретно в других разделах ТН ВЭД ЕАЭС;
- не исключается примечанием 1 к разделу XVI ТН ВЭД ЕАЭС, примечанием 1 к группе 85 ТН ВЭД ЕАЭС и Пояснениями к разделу XVI ТН ВЭД ЕАЭС;
- является электромеханическим и имеет встроенный электродвигатель;
- масса составляет не более 20 кг;
- если товар является многофункциональным, то товарная позиция 8509 ТН ВЭД должна отражать основную функцию такого товара.

⁶ Картоотека арбитражных дел. URL: <https://kad.arbitr.ru/>.

**Примеры декларирования ирригаторов участниками ВЭД
и таможенными органами**

Сторона	Код ТН ВЭД ЕАЭС	Описание товара в графе 31 ДТ	Ставка таможенной пошлины, %
Участник ВЭД	9019 20 000 0	Аппаратура для аэрозольной терапии: ирригатор для полости рта, в комплекте с принадлежностями	0
	9019 10 900 9	Ирригатор для полости рта, представляет собой устройство, массирующее десны и позволяющее с помощью направленной водной струи очищать межзубное пространство	
	9019 10 900 9	Ирригатор для полости рта AQUAJET (прибор медицинской техники) и принадлежности к ним, не содержит высокочастотных устройств и радиоэлектронных средств, предназначенных для генерирования, использования, приема, передачи радиочастот	
Таможенный орган	8509 80 000 0	Ирригатор полости рта, представляющий собой электрический прибор весом не более 20 кг, со встроенным насосом, оснащенный ручкой для крепления насадок, насадками, блоком управления включения (переключения режимов) подачи струи воды, блоком питания, резервуаром для воды, предназначенный для использования в бытовых (домашних) целях при очистке зубов, десен, межзубных промежутков, ортопедических конструкций, имплантов, слизистой поверхности рта и языка с помощью струи воды под давлением, оказывающей также массажный эффект на десны	5

В случае если основную функцию определить невозможно, товарная позиция 8509 ТН ВЭД ЕАЭС, согласно Правилу 3 (в) ОПИ, должна быть последней в порядке возрастания. В товарной позиции 9019 ТН ВЭД ЕАЭС классифицируются устройства для «механотерапии; аппараты массажные; аппаратура для психологических тестов для определения способностей; аппаратура для озоновой, кислородной и аэрозольной терапии, искусственного дыхания или прочая терапевтическая дыхательная аппаратура». Согласно разделу II «Массажные аппараты» пояснений к товарной позиции 9019 ТН ВЭД ЕАЭС (рекомендации Коллегии ЕЭК от 07.11.2017 № 21) в данную товарную позицию включаются «аппараты для массажа

частей тела (живота, ступней, ног, спины, рук от кисти до плеча, кисти, лица и т. д.), которые обычно работают за счет трения, вибрации и т. д.». Они могут иметь ручной или силовой привод либо принадлежать электро-механическому типу с двигателем, встроенным в рабочее устройство (вибромассажные приспособления). Последний вид может содержать сменные дополнительные приспособления (обычно из резины), позволяющие применять разные способы воздействия (щетки, губки, плоские или зубчатые диски и т. д.). К данной категории аппаратов относятся простые резиновые валики или аналогичные массажные приспособления. В нее включаются также гидромассажные приспособления для общего или частичного массажа тела под действием воды или смеси воды и воздуха под давлением. Примерами таких устройств являются укомплектованные массажные ванны, снабженные насосами, турбинами или воздуходувками, трубопроводами, устройствами управления и всей необходимой арматурой; устройства для массажа груди под действием воды, распределяемой через ряд небольших наконечников, установленных внутри формы, расположенной над грудью и вращающейся от струи воды, вводимой через гибкую трубку.

В соответствии с Примечанием 3 к группе 90 ТН ВЭД ЕАЭС положения примечания 3 к разделу XVI применимы также к данной группе (комбинированные машины, состоящие из двух или более машин, соединенных вместе для образования единого целого, и другие машины, предназначенные для выполнения двух или более взаимодополняющих или не связанных между собой функций, должны классифицироваться как состоящие только из того компонента или являющиеся той машиной, которая выполняет основную функцию, если в контексте не оговорено иное). Согласно Пояснениям к разделу XVIII ТН ВЭД ЕАЭС (Общие положения. IV Многофункциональные или комбинированные машины, устройства и т. д.; функциональные блоки), как правило, многофункциональные машины классифицируются по их основной функции.

Участники ВЭД всегда настаивают на том, что основной функцией исследуемых ирригаторов является массаж десен под воздействием воды, распределяемой через наконечники. В доказательство приводится механизм действия устройства:

- состав, конструктивное исполнение и комплектация призваны создать пульсирующий поток воды и вывести его через специальный наконечник под регулируемым давлением для осуществления микрогидроударов;
- микрогидроудары ирригатора представляют собой механическое пульсирующее поступательное внешнее воздействие;
- микрогидроудары оказывают массажное внешнее воздействие, обеспечивающее гидромассаж тканей полости рта, с последующим

(сопутствующим) очищающим воздействием на полость рта, зубодесневые каналы и т. д.

Вторым доводом участников ВЭД является то, что ирригаторы – медицинское изделие, значит, их использование шире, чем исключительно в бытовых целях. Декларанты при оспаривании классификационного кода в судебных разбирательствах указывают на то, что принцип работы, конструктивное исполнение и комплектация спорных товаров заключается в создании микрогидроударов, которые, в первую очередь, оказывают массажное внешнее воздействие. Спорные товары используются медицинскими учреждениями в клинических условиях для лечения гингивита, пародонтита, пародонтоза и других сопутствующих заболеваний, т. е. сфера использования спорных товаров не ограничивается домашними условиями. При этом в быту ирригаторы рекомендуется использовать исключительно в соответствии с назначениями зубного врача после обучения по применению и подбору пульсирующей струи.

Неоднозначная интерпретация одних и тех же наименований товаров в сложившейся торговой практике и таможенной классификации в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС, а также отсутствие терминов, определяющих понятие ирригаторов для полости рта, их назначение и область применения, определенные критерии, по которым бы они относились непосредственно к числу бытовых товаров, и вызывает сложности их классификации. Ввоз ирригаторов для полости рта по ставке таможенной пошлины 0 %, учитывая рост его объемов, отрицательно влияет на пополнение федерального бюджета.

Данные рис. 3 свидетельствуют, что 55 % всех поставляемых ирригаторов классифицируются, согласно поданным декларациям, в подсубпозиции 9019 10 900 9 ТН ВЭД, товары этой товарной позиции в большинстве случаев используются только в профессиональной практике, в то время как ирригаторы для полости рта чаще всего используются в бытовых условиях.

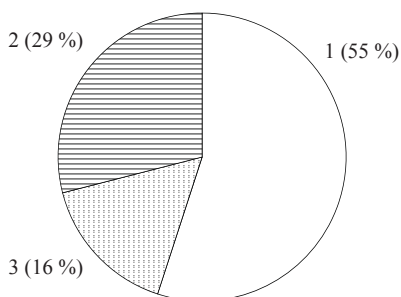


Рис. 3. Доля кодов классификации ирригаторов в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС, указанных в декларациях, по данным Владивостокской таможни (2020–2022 гг.):
1 – 9019 10 900 9, 2 – 8509 80 000 0, 3 – 8509 90 000 0

Судебная практика по спорам, относящимся к классификации ирригаторов для полости рта, свидетельствует о том, что доказательная база и, следовательно, причины проигрыша таможенных органов зачастую одинаковы.

Участники ВЭД доказывают, что ирригаторы для полости рта не могут использоваться свободно в домашних условиях, а возможно исключительно в соответствии с рекомендациями зубного врача после обучения применению и подбора пульсирующей струи. Со стороны таможенных органов важным и справедливым контраргументом может стать, например, ссылка на информационные карточки производителя и продавца ирригаторов в сети Internet (рис. 4). При заказе и покупке товара не требуется представление каких-либо документов, подтверждающих наличие рекомендаций стоматолога. Отметим, что продавец ирригатора делает акцент на товарной категории товара – т. е. относит его к зубным щеткам, предназначенным для гигиены полости рта, но не массажа десен. Эти сведения могут выступить важным аргументом при обосновании позиции таможенных органов в судебных разбирательствах по классификации ирригаторов.



Ирригатор Waterpik WP-560 Cordless Advanced White

♥   Много

Портативный ирригатор Waterpik WP-560 EU Cordless Advanced – это стильное и удобное средство, которое на 100% справляется с загрязнениями полости рта, обеспечивает отличные профилактические меры и помогает избавиться от проблем зубов и десен.

Пример 1

Ирригатор WaterPik WP-660 Aquarius Professional White

♥   Много

Ирригатор полости рта Waterpik WP-660 E2 Aquarius Ultra Professional – это новинка в мире стоматологических приборов. Несмотря на свою «молодость», устройство уже лидирует в продажах по всему миру. И это неудивительно, ведь здесь применена кардинально новая технология осуществления гигиены полости рта.

Пример 2

 **Комплект ирригатор Waterpik WP-100 E2 + зубная щётка ST-01**

♥   Нет в наличии

Выгодный комплект ирригатор Waterpik WP-100 E2 + зубная щетка ST-01 – это по-настоящему комплексный и правильный подход к очищению не только зубов, но и всей полости рта. Два указанных прибора служат одной цели, но «подходят» у устройств кардинально различаются.

Пример 3

Рис. 4. Примеры описания ирригаторов на сайте интернет-магазина фирменной продукции Waterpik (<https://waterpik.ru.com/catalog/irrigatory>)

Для того чтобы минимизировать риски, связанные с неверной классификацией ирригаторов для полости рта в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС, необходимо:

1. Внести изменения в приказ ФТС России от 17.11.2021 № 995 «Об утверждении Разъяснений о классификации в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского

экономического союза отдельных видов товаров»: указать термин «ирригаторы для полости рта», область применения товара – бытовое, массу изделия, основной механизм, а также классификационный код в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС – 8509 80 000 0.

2. Дополнить Пояснения к ТН ВЭД ЕАЭС (в ред. рекомендации Коллегии ЕЭК от 24.07.2018 № 12, от 30.10.2018 № 23, от 16.04.2019 № 12, от 25.06.2019 № 17, от 03.12.2019 № 40, от 17.03.2020 № 6), а именно Том V, группа 85. Указать классификационную принадлежность ирригаторов для полости рта к электробытовым товарам, конкретно к коду 8509 80 000 0. Например, в пункте Б7 к зубным электрическим щеткам добавить ирригаторы для полости рта, проведя таким образом аналогию по назначению устройств⁷ (рис. 5).

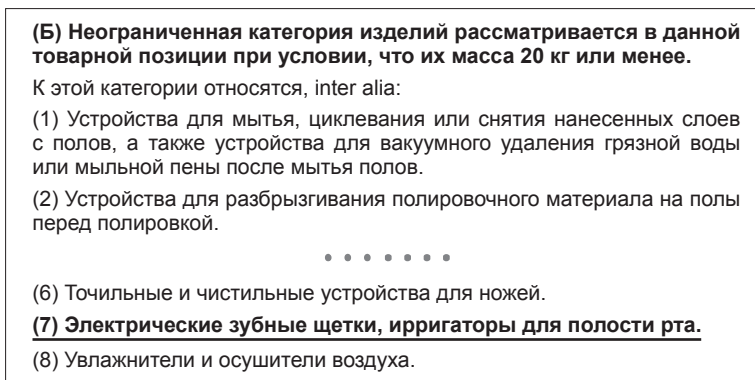


Рис. 5. Пример дополнения к Пояснениям к ТН ВЭД

Предложенные рекомендации позволят однозначно классифицировать данный товар в товарной позиции 8509 ТН ВЭД ЕАЭС. Это упростит отнесение ирригаторов к конкретной подсубпозиции для участников ВЭД и минимизирует возможность обжалования решений таможенных органов по классификации товаров.

Список литературы

1. Гутин Е. М. Влияние классификации товаров на эффективность внешне-экономической деятельности в условиях Евразийского экономического союза // Теория и практика современной науки. 2016. № 12(18). С. 513–517. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-klassifikatsii-tovarov-na-effektivnost-vneshneekonomicheskoy-deyatelnosti-v-usloviyah-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza/viewer> (дата обращения: 05.08.2023).

⁷ Пояснения к ТН ВЭД ЕАЭС. URL: <https://eec.eaeunion.org/comission/department/catr/psn/>; Пояснения к группе 85 ТН ВЭД ЕАЭС. Т. V. URL: <https://eec.eaeunion.org/upload/files/catr/psn/psn85.pdf>.

2. В Таможенном союзе установлена единая товарная номенклатура ВЭД. URL: <https://www.tks.ru/news> (дата обращения: 05.08.2023).

3. Какие особенности есть у импорта технически сложных товаров? URL: https://yandex.ru/q/logistics/10359974401/?answer_id=f67848af-7dfd-4e84-b8f1-cbc5d383b87a&yclid=lld4jyl022818982818 (дата обращения: 05.08.2023).

4. Мосоян М. С., Федоров Д. А., Гилев Е. С. Съёмная гибкая насадка накопника аспиратора-ирригатора для эндовидеохирургических операций в робот-ассистированной хирургии: описание полезной модели к патенту № RU 216910 U1, Россия, МПК А61М 1/00; Заявл. 08.09.2022; Опубл. 07.03.2023 Бюл. № 7. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=50433829> (дата обращения: 05.08.2023).

5. Оганнисян Т. А. Ирригатор для полости рта // Центральный научный вестник. 2017. Т. 2, № 16 (33). С. 5–6.

© Чадова Т. В., 2023

© Chadova T. V., 2023

Для цитирования:

Чадова Т. В. Идентификация и классификация технически сложных товаров бытового назначения (на примере ирригаторов) // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 88–99.

В. В. ВИТЮК*

Понятия таможенной операции и таможенной процедуры и их терминологические характеристики

Исследуются методологические и историко-правовые аспекты обновления и совершенствования понятий «таможенная операция» и «таможенная процедура» и ряда взаимосвязанных с ними. Отмечаются их терминологические достоинства и недостатки, влияние на теорию и практику таможенного дела. Подчеркивается необходимость внедрения в таможенное законодательство теоретически исследованных и обоснованных таможенных понятий и их терминов.

Ключевые слова: таможенное право, таможенное дело, понятие, терминология, таможенная операция, таможенная процедура.

V. V. VITYUK

Customs Operations and Customs Procedures – Terminological Characteristics

The methodological and historical-legal aspects of updating and improving the concepts of “customs operations” and “customs procedure” and their interrelated aspects are being explored. Their terminological merits and shortcomings are noted, as well as their influence on the theory and practice of customs affairs. The need to incorporate theoretically researched and justified customs concepts and terms into customs legislation is emphasized.

Keywords: customs law, customs affairs, concept, terminology, customs operation, customs procedure.

Формирование понятийного аппарата и терминологии законодательства в целом или его части (отрасли, подотрасли,

ВИТЮК Владимир Васильевич – доцент, кандидат юридических наук, доцент кафедры таможенного дела; доцент кафедры уголовного права, уголовного процесса и криминалистики.
Vityuk.V.V@yandex.ru.

VITYUK V. V. – Docent, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor at the Department of Customs; Associate Professor at the Department of Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics.

* Сибирский государственный университет путей сообщения. 630049, Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, 191; Новосибирский государственный аграрный университет. 630039, Новосибирск, ул. Добролюбова, 160.

Siberian State University of Railway Transport. 191, D. Kovalchuk Str., Novosibirsk, 630049; Novosibirsk State Agrarian University. 160, Dobrolyubova Str., Novosibirsk, 630039.

института, субинститута) – процесс непростой, чаще всего небыстрый, зависящий от многих факторов, условий и причин. Причинами всегда выступают потребности общества, в большинстве случаев экономического либо иного характера (к примеру, социального), но прямо или опосредовано связанные с отношениями экономического свойства. Чаще всего именно они служат побудительным мотивом смены законодательств, их развития, становления новых видов в результате революционных, контрреволюционных ситуаций, переворотов и прочих проявлений, целью которых является реформативное изменение, в первую очередь, экономических отношений. В зависимости от этапов развития общества право может служить локомотивом для экономических отношений, объективно их тормозить, замедлять или препятствовать развитию, в некоторых случаях находиться с ними в состоянии идеального баланса. Исходя из того, насколько срочно обществу требуется смена (изменение) законодательств, а также имеются ли для этого какие-либо правовые аналоги (в виде прежнего законодательства, законодательств иных государств, международного права), либо законодательство необходимо проектировать «с нуля», основываясь на существе отношений, которые возникли стихийно и существуют лишь фактически, или которые надо запрограммировать в праве, чтобы они привились в обществе легально, определяются и временные периоды изменений.

Немалую роль в процессе формирования права играют личности (правители, лидеры, политики, философы, известные юристы). Общеизвестно, что Франция до настоящего времени пользуется (в основе) гражданским кодексом Наполеона, а советское законодательство было построено усилиями интеллектуальной элиты РКП(б) – руководителями партии большевиков, занимавшими государственные посты в Советской России. Еще более ярким тому примером служит римское (гражданское) право. Но разница в сроках формирования упомянутых законодательств существенна – во Франции и СССР законодательный механизм работал быстро и продуктивно, недостатки и ошибки оперативно устранялись, римское же право развивалось в менее динамичных условиях, позволяя проводить более тщательную оценку последствий от действия принимаемых актов и выбор инструментов юридической технологии для выработки их содержания.

Нечто подобное революционному имело место в отношении таможенного законодательства постсоветского периода. О социально-экономических, политических, правовых причинах и условиях, приведших к распаду СССР и формированию российского таможенного законодательства на постсоветском пространстве, в том числе в течение первого десятилетия существования Российской Федерации, применительно к рассматриваемой теме, изложено в ряде работ [2, с. 36–38; 5, с. 10–13].

В условиях правовой турбулентности, частой смены политико-экономических основ ВЭД на постсоветском пространстве, а соответственно, изменения парадигм развития таможенного законодательства, указанные причины только за последние 30 лет привели к необходимости неоднократного кардинального реформатирования таможенного законодательства на уровне его высших правовых актов: таможенных кодексов РФ 1993¹, 2003² годов, таможенных кодексов Таможенного союза³ и ЕАЭС⁴, а также российских федеральных законов от 27.11.2010 № 311-ФЗ⁵ и от 03.08.2018 № 289-ФЗ⁶, сопровождавших два последних акта. Именно потребность подготовки проектов таможенно-правовых актов в сжатое время стала причиной сложившейся в настоящее время ситуации, когда существует таможенное законодательство, но фактически отсутствует наука (теория) таможенного права. Имеющиеся многочисленные учебные издания по таможенному праву (таможенному делу, таможенному регулированию и др.) являются не более чем изложением норм таможенного законодательства, чаще всего без их объяснения и обоснования, в противовес гражданскому, уголовному праву или иным наукам. Отсутствие (за редким исключением) системных, фундаментальных работ в этой области знаний практически узаконило применение в законотворческой работе эмпирического метода (исходя из опыта, проведенного эксперимента, опытного апробирования), что привело к частой модификации содержательной части институтов таможенного законодательства, его норм, изменению смысла понятий, терминов, их обозначающих. В историко-правовом и методологическом плане состояние современной терминологии таможенного законодательства изложено автором в работе «Терминология таможенного права и ее значение в таможенном деле» [4]. Публикаций же, посвященных конкретным понятиям или понятиям отдельных институтов таможенного законодательства, достаточно много [1; 3; 6–8].

Так, ранее автором отмечалось, что среди большого количества таможенных терминов, происходящих не обязательно и не исключительно из таможенного законодательства, но и иных видов (гражданского, налогового, административно-правового и др.), есть необходимость выделять так называемые *основные понятия*, «имеющие наибольшее значение

¹ Ведомости Съезда народных депутатов РФ и Верховного Совета РФ. 1993. № 31. Ст. 1224; Российская газета. 21.07.1993. № 138.

² Собрание законодательства РФ. 2003. № 22. Ст. 2066.

³ Собрание законодательства РФ. 2010. № 50. Ст. 6615.

⁴ Официальный сайт ЕАЭС. URL: <http://www.eaeunion.org> (дата обращения: 12.04.2023).

⁵ Собрание законодательства РФ. 2010. № 48. Ст. 6252; Российская газета. 29.11.2010. № 269.

⁶ Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.parvo.gov.ru> (дата обращения: 04.08.2023); Собрание законодательства РФ. 2018. № 32 (Ч. I). Ст. 5082.

для регулируемой сферы отношений», понимая под ними «... понятия, лежащие в основе правового регулирования таможенных правоотношений и имеющие существенное значение для объективного, правильного и единообразного применения таможенно-правовых норм» [4, с. 78], и именно им в первую очередь уделять пристальное внимание при формировании понятийного аппарата и терминологии.

К основным понятиям возможно отнести большинство тех, термины которых закреплены в ст. 2 ТК ЕАЭС, в статьях отдельных институтов ТК ЕАЭС, федерального закона от 03.08.2018 № 289-ФЗ, содержащих понятийный аппарат этих институтов, к примеру ст. 5, 37, 376, 388, п. 1 ст. 505 ТК ЕАЭС и др., а также присутствующих в соглашениях, заключенных в рамках ЕАЭС. Как полагает автор, к основным понятиям таможенного законодательства относятся и такие, как «таможенная операция», «таможенная процедура» и ряд взаимосвязанных с ними в смысловом контексте понятий, характеристики которых предполагается осветить в данной работе. При этом статус указанных понятий сообразно их значению в теории и практике таможенного дела и таможенного законодательства может быть приравнен к правовой категории или близкой к этому степени.

Начнем с понятия «таможенная операция». Его нельзя рассматривать в отрыве от других понятий таможенного права, в первую очередь таких, как «таможенное оформление», «таможенная процедура» и «таможенный режим», поскольку именно в соотношении с ними определялось и первоначальное содержание понятия таможенной операции. При этом оно не всегда было нормативно закрепленным (легальным), а после придания ему указанного статуса – одинаковым, и его смысловое значение (содержание) неоднократно законодательством менялось.

Так, в Таможенном кодексе РФ 1993 г. использовались понятия:

– **таможенное оформление** – процедура помещения товаров и транспортных средств (ТнТС) под определенный таможенный режим и завершение действия этого режима в соответствии с требованиями и положениями ТК РФ (п. 15 ст. 18);

– **таможенный режим** – совокупность положений, определяющих статус товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу РФ, для таможенных целей (п. 12 ст. 18).

В этот период понятие таможенной операции легально не определялось.

Смысловые границы понятия *таможенное оформление*, связанные со временем его осуществления, с учетом ряда других норм ТК РФ 1993 г.

(ст. 132⁷, 137⁸) можно обозначить с момента начала процедуры декларирования ТИТС, т. е. их помещения под определенный таможенный режим, завершающейся выпуском⁹ ТИТС, а если таможенный режим имеет определенные временные рамки – то до завершения его (режима) действия.

В ТК РФ 2003 г. понятие «перемещение через таможенную границу товаров и/или транспортных средств» претерпело существенные изменения и стало охватывать не только все действия, связанные с фактическим пересечением ТИТС таможенной границы РФ¹⁰, но и все последующие вплоть до выпуска ТИТС (при ввозе), а также не только действия по подаче таможенной декларации или совершению иных юридически равноценных действий, но и действия, завершающие фактическое пересечение ТИТС таможенной границы (при вывозе), а также действия, составляющие содержание понятия *таможенное оформление*¹¹.

При этом легальное определение понятия «таможенное оформление» из ТК РФ 2003 г. было исключено, но термин в официальной таможенной

⁷ *Таможенное оформление* начинается не позднее 30 минут после того, как должностное лицо таможенного органа РФ заявило о своей готовности к производству таможенного оформления в отношении конкретных товаров и транспортных средств, при соблюдении порядка совершения *предварительных операций*, предусмотренных ТК РФ (ст. 132 ТК РФ 1993 г.).

⁸ К *предварительным операциям* относятся все имеющие отношение к таможенному делу действия, предшествующие основному таможенному оформлению и помещению товаров и транспортных средств под определенный *таможенный режим* (ст. 137 ТК РФ 1993 г.).

⁹ *Выпуск* – передача таможенными органами РФ товаров или транспортных средств после их таможенного оформления в полное распоряжение лица (п. 13 ст. 18 ТК РФ 1993 г.).

¹⁰ *Перемещение через таможенную границу РФ* – совершение действий по ввозу на таможенную территорию РФ или вывозу с этой территории товаров или транспортных средств любым способом, включая пересылку в международных почтовых отправлениях, использование трубопроводного транспорта и линий электропередач. К указанным действиям относятся: *при ввозе товаров или транспортных средств на таможенную территорию РФ* – фактическое пересечение таможенной границы РФ; *при вывозе товаров или транспортных средств с таможенной территории РФ* – подача таможенной декларации или иное действие, непосредственно направленное на реализацию намерения вывезти товары или транспортные средства (п. 5 ст. 18 ТК РФ 1993 г.).

¹¹ *Перемещение через таможенную границу товаров и/или транспортных средств* – совершение действий по ввозу на таможенную территорию РФ или вывозу с этой территории товаров и/или транспортных средств любым способом (подп. 7 п. 1 ст. 11 ТК РФ 2003 г.).

Ввоз товаров и/или транспортных средств на таможенную территорию РФ – фактическое пересечение товарами и/или транспортными средствами таможенной границы и все последующие предусмотренные ТК РФ действия с товарами и/или транспортными средствами до их выпуска таможенными органами (подп. 8 п. 1 ст. 11 ТК РФ 2003 г.).

Вывоз товаров и/или транспортных средств с таможенной территории РФ – подача таможенной декларации или совершение действий, непосредственно направленных на вывоз товаров и/или транспортных средств, а также последующие предусмотренные ТК РФ действия с товарами и/или транспортными средствами до фактического пересечения ими таможенной границы (подп. 9 п. 1 ст. 11 ТК РФ 2003 г.).

лексике сохранился, а структура Таможенного кодекса РФ 2003 г. при этом позволяла определить содержание *таможенного оформления*, представленного в ТК РФ 2003 г. уже в более широком смысловом диапазоне; так, один из подразделов раздела II ТК РФ «Таможенные процедуры» назывался «Таможенное оформление», который включал в себя главы 8–16, содержащие правоположения:

- о прибытии товаров на таможенную территорию РФ;
- о внутреннем таможенном транзите (ВТТ);
- о временном хранении товаров;
- об убытии товаров с таможенной территории РФ;
- о декларировании товаров;
- о выпуске товаров.

Соответственно, смысловые границы понятия *таможенное оформление* значительно расширились, и по времени его начало при ввозе товаров стало совпадать с моментом предъявления перевозчиком таможенному органу документов и сведений о товарах (либо предъявления предварительной таможенной декларации, либо совершения иных юридически равноценных действий) при прибытии товаров на таможенную территорию, а при вывозе – начало стало определяться моментом подачи таможенной декларации либо совершения иных юридически равноценных действий, направленных на вывоз товара¹².

Окончание (завершение) *таможенного оформления* определялось в ТК РФ как совершение таможенных операций, необходимых для:

- а) помещения товаров под таможенный режим или для завершения его действия (если он имеет временные границы);
- б) применения к товарам таможенных процедур (если товары не подлежат помещению под таможенный режим);
- в) исчисления и взимания таможенных платежей¹³.

В силу указанного, *таможенное оформление* – это юридическое оформление всех действий, осуществляемых при перемещении ТигТС через таможенную границу и охватываемых этим понятием (по-другому, в процессе и на протяжении всего перемещения ТигТС).

Отсутствие легального определения *таможенного оформления* в литературе заменили доктринальные аналоги, к примеру, **таможенное оформление** – это совокупность последовательно осуществляемых таможенных операций и процедур, направленных на достижение конкретного правового результата и определяющих в таможенных целях статус товаров и транспортных средств [9, с. 123].

¹² Часть 1 ст. 60 ТК РФ 2003 г.

¹³ Там же.

Одновременно ТК РФ 2003 г. был дополнен легальными определениями понятий «таможенные операции» и «таможенная процедура», под которыми стали понимать:

– **таможенные операции** – отдельные действия в отношении товаров и транспортных средств, совершаемые лицами и таможенными органами в соответствии с ТК РФ при таможенном оформлении товаров и транспортных средств (подп. 20 п. 1 ст. 11). При этом, как видим, был использован термин *таможенное оформление*, определение понятия которому, как указывалось, из ТК РФ 2003 г. исключили;

– **таможенная процедура** – совокупность положений, предусматривающих порядок совершения таможенных операций и определяющих статус товаров и транспортных средств для таможенных целей (подп. 21 п. 1 ст. 11).

В силу указанного прибытие, убытие на/с таможенную(ой) территорию(и) РФ, ВТТ, временное хранение и декларирование ТнТС, их выпуск – это *таможенные процедуры*. К ним же стали относиться и таможенные режимы¹⁴ во всем их многообразии.

С началом функционирования нового экономического интеграционного объединения – ЕврАзЭС с единой таможенной территорией и единым таможенным регулированием – сменилось таможенное законодательство, приобретя статус наднационального, регионально-межгосударственного, оформленного в виде Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС), введенного в действие с 01.07.2010, в котором исследуемые понятия вновь подверглись смысловой коррекции:

– во-первых, авторы ТК ТС окончательно отказались от употребления понятия *таможенное оформление*, заменив его термином «совершение таможенных операций»;

– во-вторых, авторы отказались от употребления понятия *таможенный режим*;

– в-третьих, понятие *таможенного режима* заменено понятием «таможенная процедура», смысл которого синонимирован с понятием *таможенный режим*;

– в-четвертых, то, что по ТК РФ 2003 г. охватывалось понятием *таможенная процедура*, нового термина не приобрело и по сути стало представлять собой *совокупность* (тех или иных) *таможенных операций*;

¹⁴ **Таможенный режим** – это таможенная процедура, определяющая совокупность требований и условий, включающих порядок применения в отношении товаров и транспортных средств таможенных пошлин, налогов и запретов и ограничений, установленных в соответствии с законодательством РФ о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, а также статус товаров и транспортных средств для таможенных целей в зависимости от целей их перемещения через таможенную границу и использования на таможенной территории РФ либо за ее пределами (подп. 22 п. 1 ст. 11 ТК РФ 2003 г.).

– в-пятых, понятия *таможенные операции* и *таможенная процедура* приобрели новое содержание.

Так, по ТК ТС названные понятия стали определяться:

– **таможенные операции** – действия, совершаемые лицами и таможенными органами в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства таможенного союза (подп. 29 п. 1 ст. 4);

– **таможенная процедура** – совокупность норм, определяющих для таможенных целей требования и условия пользования и/или распоряжения товарами на таможенной территории таможенного союза или за ее пределами (подп. 26 п. 1 ст. 4).

В то же время ТК ТС классифицировал все таможенные операции на три группы в зависимости от последовательности (порядка) их совершения, связанного либо с этапом процедуры перемещения товаров (первые две группы), либо с категорией товара (третья группа).

1-я группа – таможенные операции, предшествующие подаче таможенной декларации, относимые к:

- прибытию товаров на таможенную территорию ТС (гл. 23);
- убытию товаров с таможенной территории ТС (гл. 24);
- временному хранению товаров (гл. 25);

2-я группа – таможенные операции, связанные с помещением товаров под таможенные процедуры, относимые к:

- таможенному декларированию товаров (гл. 27);
- выпуску товаров (гл. 28);

3-я группа – таможенные операции, совершаемые в отношении отдельных категорий товаров:

- пересылаемых в международных почтовых отправлениях (гл. 44);
- перемещаемых отдельными категориями иностранных лиц (гл. 45);
- содержащих объекты интеллектуальной собственности (гл. 46);
- перемещаемых трубопроводным транспортом и по ЛЭП (гл. 47);
- транспортных средств международной перевозки при международных перевозках товаров, пассажиров, багажа (гл. 48);
- перемещаемых для личного пользования (гл. 49);
- припасов (гл. 50).

С преобразованием ЕврАзЭС в новый вариант экономической интеграции – Евразийский экономический союз (ЕАЭС), было усовершенствовано и таможенное законодательство, в связи с чем с 01.01.2018 был введен в действие Таможенный кодекс ЕАЭС, который заменил собой ТК ТС. Особых новелл в рассматриваемую часть понятийного аппарата таможенного законодательства в него не было внесено, содержание исследуемых понятий сохранилось, но была модифицирована лексика их определений в соответствии с введенными в оборот таможенными неологизмами:

– **таможенные операции** – действия, совершаемые лицами и таможенными органами в соответствии с международными договорами

и актами в сфере таможенного регулирования и/или законодательством государств – членов ЕАЭС о таможенном регулировании (подп. 37 п. 1 ст. 2);

– **таможенная процедура** – совокупность норм, определяющих для целей таможенного регулирования условия и порядок использования товаров на таможенной территории ЕАЭС или за ее пределами (подп. 34 п. 1 ст. 2).

Сравнение вышеприведенных определений с их аналогами по ТК ТС позволяет сделать вывод, что законодатель продолжил практику проектирования «беспредметных» определений, которые не содержат никаких характеристик (существенных признаков) определяемых понятий. Так, если определение понятия *таможенной процедуры* хотя бы указывает на два правовых явления, которые должны быть урегулированы нормами, составляющими содержание таможенной процедуры: а) условия использования товаров на таможенной территории ЕАЭС или за ее пределами; б) порядок использования товаров на таможенной территории ЕАЭС или за ее пределами, то определение *таможенной операции* кроме того, что это *действие*, которое совершается лицами и таможенными органами, ни на что более не указывает и ничего более не характеризует. А ведь действия указанных субъектов сопровождают процесс перемещения товаров на всем его протяжении, начиная со стадии прибытия товаров на таможенную территорию и продолжая на стадиях временного хранения, декларирования, выпуска товаров, в период нахождения их под определенными таможенными процедурами (временного ввоза, беспошлинной торговли переработки и других), а также на этапе посттаможенного контроля. При этом, посвятив названным правовым явлениям (прибытию, убытию, временному хранению, декларированию, выпуску товаров) отдельные главы (гл. 14–18) в ТК ЕАЭС, законодатель объединил их в раздел III под названием «Таможенные операции и лица, их совершающие». Но ведь названные стадии перемещения товаров таможенными операциями не являются, т.к. они представляют собой не отдельные действия, а *совокупность действий*, причем совершаемых последовательно и в определенном порядке как каждая из операций, так и их последовательность. В силу изложенного прослеживается явно недоработанная модель порядка (процесса) перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС в ее теоретическом аспекте, проявляющаяся в том числе в недостатках понятийного аппарата.

Говоря о видах таможенных операций, необходимо иметь в виду только их совокупности, относимые к определенным стадиям (этапам) процесса перемещения товаров. При таком варианте подхода к проблеме классификация таможенных операций, предложенная в ТК ТС в целом, исключая их группировку, сохранится, но в модифицированном виде.

Так, ТК ЕАЭС к таможенным операциям (их совокупности) стал относить согласно разделу III «Таможенные операции и лица, их совершающие» таможенные операции, связанные с:

- а) прибытием товаров на таможенную территорию ЕАЭС (гл. 14);
- б) убытием товаров с таможенной территории ЕАЭС (гл. 15);
- в) временным хранением товаров (гл. 16),
- г) таможенным декларированием товаров (гл. 17);
- д) выпуском товаров (гл. 18).

Таможенные операции, названные в группе 3 вышеприведенной классификации по ТК ТС, включены в раздел V ТК ЕАЭС, получивший название «Особенности порядка и условий перемещения через таможенную границу Союза отдельных категорий товаров»¹⁵. Соответственно, к ним ныне относятся таможенные операции, совершаемые в отношении следующих категорий товаров:

- а) пересылаемых в международных почтовых отправлениях (гл. 40);
- б) перемещаемых отдельными категориями иностранных лиц (гл. 42);
- в) перемещаемых трубопроводным транспортом и по ЛЭП (гл. 41);
- г) транспортных средств международной перевозки при международных перевозках товаров, пассажиров, багажа (гл. 38);
- д) перемещаемых для личного пользования (гл. 37);
- е) припасов (гл. 39);
- ж) перевозимых с одной части таможенной территории ЕАЭС на другую часть таможенной территории ЕАЭС через территории государств, не являющихся членами ЕАЭС, и/или морем (гл. 43).

Таким образом, отмечаем, что в современном понятийном аппарате таможенного законодательства ЕАЭС нет понятия совокупности действий, которые образуют то, что именуется в ТК ЕАЭС прибытием/убытием на/с таможенную(ой) территорию(и) ЕАЭС, временным хранением и декларированием товаров, их выпуском, именованными в ТК РФ 2003 г. таможенными процедурами. То, что они состоят из ряда совершаемых в определенной последовательности обязанными лицами и таможенными органами таможенных операций – бесспорно, а порядок (процесс) их совершения – это и есть процедура. В связи с указанным есть необходимость задуматься о возвращении в таможенное законодательство исключенных из него терминов «таможенное оформление», «таможенный режим»¹⁶,

¹⁵ Из перечня операций группы 3 по ТК ТС в ТК ЕАЭС не включена категория товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, но, в свою очередь, добавлена категория товаров, перевозимых с одной части таможенной территории ЕАЭС на другую часть таможенной территории ЕАЭС через территории государств, не являющихся членами ЕАЭС, и/или морем (гл. 43).

¹⁶ В Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18.05.1973 (Киото) для соответствующего обозначения того, что определяется в ТК ЕАЭС термином «таможенные процедуры», применяется термин «таможенный режим».

возвращение термину «таможенные процедуры» его первоначального содержания, равноценного по ТК РФ 2003 г., а также спроектировать термину понятия «таможенные операции» и ряду других такие определения, которые сущностно могли бы их характеризовать, без необходимости толкования и/или пользования еще рядом норм для уяснения смысла.

Список литературы

1. Алексеева Н. Н., Залюбовская М. Е. Вопросы применения терминологического аппарата ТН ВЭД ЕАЭС в отношении напольных покрытий // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 4 (73). С. 54–69.

2. Витюк В. В. Историко-правовые аспекты некоторых вопросов таможенного права, преподаваемого в вузах // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2021. № 1 (94). С. 35–49.

3. Витюк В. В. Понятие и общая характеристика таможенной преступности в Российской Федерации // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2022. № 4 (101). С. 103–121.

4. Витюк В. В. Терминология таможенного права и ее значение в таможенном деле // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 1 (102). С. 71–85.

5. Витюк В. В. Товарные рынки СНГ и ЕАЭС и их влияние на продовольственную безопасность России // Инновации и продовольственная безопасность. 2023. № 1(39). С. 9–24.

6. Витюк В. В. Эволюция института таможенного представительства в период интеграционных процессов Российской Федерации на евразийском пространстве // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2022. № 3 (100). С. 90–108.

7. Колпаков А. Ф. Понятие «статус товара для таможенных целей» в нормативных правовых актах // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2021. № 1 (94). С. 83–90.

8. Колпаков А. Ф. Терминологические неопределенности таможенного законодательства // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 4 (81). С. 23–32.

9. Комментарий к Таможенному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. Ю. Ф. Азарова и Г. В. Баландиной. М.: Норма, 2004. 896 с.

© Витюк В. В., 2023

© Vityuk V. V., 2023

Для цитирования:

Витюк В. В. Понятия таможенной операции и таможенной процедуры и их терминологические характеристики // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 100–110.

Особенности функционирования свободных (специальных, особых) экономических зон

АНТОНОВА Елена Ивановна – кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой таможенных операций, таможенного контроля и технических средств таможенного контроля. ant_vladivostok@mail.ru.

ANTONOVA E. I. – Candidate of Engineering Sciences, Docent, Head of the Department of Customs Operations, Customs Control and Technical Means of Customs Control.

ШАЛАНИНА

Наталья Анатольевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры таможенных операций, таможенного контроля и технических средств таможенного контроля. Shalanina_nat@inbox.ru.

SHALANINA N. A. – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor at the Department of Customs Operations, Customs Control and Technical Means of Customs Control.

На основе анализа практики применения свободных (специальных, особых) экономических зон предложены пути улучшения их функционирования. Подчеркивается, что экономическую эффективность деятельности СЭЗ (ОЭЗ) необходимо соизмерять с ресурсами, которые резиденты получают от государственного сектора.

Ключевые слова: таможенный контроль, экономические зоны, специальная экономическая зона, особая экономическая зона, таможенная процедура, свободная таможенная зона.

E. I. ANTONOVA, N. A. SHALANINA

Features of Functioning of Free (Special, Specific) Economic Zones

Based on the analysis of the practice of implementing free (special, economic) zones, ways to improve their functioning are proposed. It is emphasized that the economic efficiency of SEZs (FEZs) should be measured in relation to the resources that residents obtain from the public sector.

Keywords: customs control, economic zones, special economic zone, free economic zone, customs procedure, free trade zone.

Специальные экономические зоны (СЭЗ) имеют много разных названий (свободные экономические зоны, зоны экспортной обработки, особые экономические зоны, индустриальные парки и т. д.) и бывают разных видов. В России свободные (специальные) экономические зоны были переименованы в особые экономические зоны (ОЭЗ)

* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16 в.
Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya Str., Vladivostok, 690034.

с момента вступления в силу федерального закона от 22.05.2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах Российской Федерации». При этом на сегодняшний день в нормативных документах используются понятия свободная (специальная) экономическая зона и особая экономическая зона из-за одинакового порядка предоставления льгот на данных территориях, а также требований, предъявляемых к данным территориям. Различия состоят исключительно в сроках их функционирования. Например, на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя СЭЗ создана федеральным законом от 29.11.2014 № 377-ФЗ «О развитии Республики Крым и города федерального значения Севастополя и свободной экономической зоне на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя» и функционирует с 1 января 2015 г. Срок функционирования СЭЗ Республики Крым и города федерального значения Севастополя – 25 лет (до 31 декабря 2039 г.). Срок существования СЭЗ может быть продлен федеральным законом, в то время как ОЭЗ создается сроком на 49 лет, который продлению не подлежит (ст. 6 федерального закона от 22.07.2005 № 116-ФЗ (ред. от 18.03.2023)).

В настоящее время ни в российском, ни в международном законодательстве не закреплено определение территорий с особым экономическим статусом. В научной литературе этот термин обычно обозначается как особая экономическая зона, свободная экономическая зона или специальная экономическая зона. Согласно Киотской конвенции, ОЭЗ – это часть территории государства, на которой размещенные товары считаются находящимися за пределами таможенной территории и не подлежат обычному таможенному контролю в части взимаемых ввозных таможенных пошлин и налогов¹. В международной практике большинство стран, создающих территории особого значения, используют название Special Economic Zone (специальная экономическая зона)².

Наибольшее количество СЭЗ находится в следующих странах (приведены в порядке убывания количества): Китай, Филиппины, Индия, США, Российская Федерация, Турция, Таиланд, Доминиканская Республика, Кения, Никарагуа³.

Функционирование СЭЗ неразрывно связано с внешнеэкономической деятельностью, а сами СЭЗ являются инструментом интеграции страны

¹ Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киото, 18.05.1973) (в ред. Протокола от 26.06.1999).

² Special Economic Zones. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/WIR2019_CH4.pdf (дата обращения: 10.07.2023).

³ 'Extraterritoriality' of Free Zones: The Necessity for Enhanced Customs Involvement. URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/research/research-paper-series/47_free_zone_s_customs_involvement_omi_en.pdf (дата обращения: 10.07.2023).

в глобальные цепочки поставок. В связи с чем таможенное регулирование деятельности на территории СЭЗ является эффективным механизмом содействия ВЭД.

Актуальность темы исследования определяется особым вниманием таможенных органов ЕАЭС к вопросам осуществления таможенного контроля и обеспечения соблюдения порядка перемещения товаров, помещенных резидентами СЭЗ и приравненных к ним территорий под таможенную процедуру свободной таможенной зоны (СТЗ), через таможенную границу ЕАЭС.

Цель настоящей статьи – отразить результаты анализа особенностей функционирования СЭЗ; обозначить проблемы их функционирования.

Правила и положения, применяемые в СЭЗ, содержатся в общих нормативных актах стран и в законодательстве, касающемся СЭЗ, а также в законах и постановлениях об особых (свободных, специальных) экономических зонах (в Российской Федерации, например, федеральные законы от 22.07.2005 № 116-ФЗ, от 29.11.2014 № 377-ФЗ, в Китае – программа развития содружества объединенных наций United Nations Development Programme (UNDP), в которой описывается программа развития специальных экономических зон.

Правила конкретных СЭЗ более благоприятны для пользователей зоны, поскольку они предлагают определенные льготы и привилегии, недоступные за пределами таких зон для индивидуальных предпринимателей, занимающихся деятельностью подобного рода и не входящих в список их резидентов. Налоговые льготы, получаемые в России резидентами особых (специальных, свободных) экономических зон можно представить в виде таблицы.

По данным Минэкономразвития России на 31 декабря 2022 г. на территориях СЭЗ (ОЭЗ) зарегистрировано 986 резидентов, из них в 2022 г. – 141. За период с начала функционирования СЭЗ (ОЭЗ) зарегистрировано 125 резидентов с участием иностранных инвесторов в составе акционеров (участников) и резидентов, реализующих соглашения об осуществлении деятельности в СЭЗ (ОЭЗ) с привлечением иностранных инвестиций, из них в 2022 г. – 4 резидента. В соответствии с соглашениями об осуществлении деятельности в СЭЗ (ОЭЗ) резидентами осуществлено инвестиций, в том числе капитальных вложений, на общую сумму 884 118 млн руб. за период с начала функционирования СЭЗ (ОЭЗ), из них в 2022 г. в размере 194 377 млн руб. [3].

Федеральный закон от 22.07.2005 № 116-ФЗ представляет собой общую правовую основу создания и функционирования четырех основных типов СЭЗ (ОЭЗ): промышленных, технологических, туристских

и логистических. Закон предоставляет таможенные льготы и финансовые преференции на федеральном, региональном и местном уровнях, упрощает административные процедуры. Это предусматривает, что для создания СЭЗ (ОЭЗ) требуется постановление правительства.

**Налоговые льготы, предусмотренные для резидентов СЭЗ (ОЭЗ) в РФ,
по состоянию на 01.07.2023 [2]**

Вид налога/льгота	Ставка	Срок действия
Налог на прибыль, %	2–13,5	На период действия СЭЗ (ОЭЗ)
Налог на имущество, %	0	До 10 лет
Налог на землю, %	0	До 5 лет
Транспортный налог (руб./л.с.)	0	До 10 лет
НДС, %	0 – на работы (услуги), выполненные (оказанные) резидентами портовой ОЭЗ	На период действия СЭЗ (ОЭЗ)
Стоимость земли	1–30 % кадастровой стоимости земли	То же

Кроме того, некоторые федеральные законы устанавливают СЭЗ (ОЭЗ) и регулируют все аспекты их деятельности без дополнительных нормативных документов. Их цель – развитие конкретных регионов. Например, федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток». Помимо налоговых льгот у резидентов свободного порта Владивосток есть возможность использования свободной таможенной зоны (СТЗ) – таможенной процедуры, применяемой в отношении иностранных товаров и товаров ЕАЭС, в соответствии с которой такие товары размещаются и используются в пределах территории СЭЗ или ее части без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру и их использования в соответствии с такой таможенной процедурой⁴.

Институциональная структура СЭЗ (ОЭЗ) сложна. В ее деятельности участвует множество лиц с разными обязанностями, а условия сильно

⁴ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019, с изм. от 18.03.2023) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза).

зависят от политических, экономических, регулятивных и административных систем конкретной страны. Существующие режимы этих зон имеют некоторые общие черты основных вовлеченных заинтересованных сторон. В частности, важно помнить о международных правилах, которые могут либо способствовать, либо ограничивать национальную политику. Две ключевые области национальной политики, связанной с СЭЗ (ОЭЗ), взаимодействуют с международными обязательствами:

- меры поддержки, предоставляемые компаниям – резидентам СЭЗ (ОЭЗ) (например, налоговые и другие льготы, освобождение от таможенных пошлин, смягчение нормативных требований, упрощение требований к учреждению и иностранному владению, оптимизированные административные услуги);

- требования, предъявляемые к инвесторам СЭЗ (ОЭЗ) (например, определенные требования к производительности или пошлины, применимые к импорту).

Оценка воздействия СЭЗ (ОЭЗ) на развитие страны должна учитывать их прямое и косвенное экономическое влияние: взносы, фискальная и финансовая устойчивость, вклад в технологии и навыки, воздействие на окружающую среду, поддержка региональной интеграции⁵.

Факторы, которые могут негативно повлиять на финансовую и фискальную жизнеспособность зон, включают высокие первоначальные затраты из-за чрезмерной спецификации, субсидии для зон, переводы в зональные режимы уже действующих фирм и незаконные финансовые потоки.

В Российской Федерации правительство осуществляет мониторинг и оценку СЭЗ (ОЭЗ) нескольких видов: промышленно-производственных, технико-внедренческих, туристско-рекреационных, а также портовых. В соответствии с постановлением Правительства РФ от 07.07.2016 № 643 «О порядке оценки эффективности функционирования особых экономических зон» применяются расчетные показатели:

- а) эффективности деятельности резидентов особой экономической зоны;

- б) рентабельности вложения средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов в создание объектов инженерной, транспортной, социальной, инновационной и иной инфраструктуры особой экономической зоны;

- в) эффективности деятельности органов управления СЭЗ (ОЭЗ);

⁵ Foreign Trade Zones. URL: <https://edpnc.com/incentives/foreign-trade-zones> (дата обращения: 10.07.2023).

- г) эффективности планирования при создании СЭЗ (ОЭЗ);
- д) сводный показатель эффективности.

Оценка проводится ежегодно и составляется рейтинг зон по критериям. Компании СЭЗ (ОЭЗ), которые по результатам оценки эффективности являются стабильно убыточными, ликвидируются. Так, в 2017 г. по данным Минэкономразвития России было ликвидировано 11 СЭЗ (ОЭЗ)⁶.

Процесс модернизации СЭЗ (ОЭЗ) может состоять в глобальном обмене опытом и внедрении передовой практики различных стран. Кроме того, в рамках международного партнерства создаются платформы, которые объединяют финансирование и поощрение внешних инвестиций. Например, федеральным законом (принят Государственной думой 31.05.2023 и одобрен Советом Федерации 07.06.2023) ратифицируется Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о сотрудничестве в сфере поставок природного газа из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику по дальневосточному маршруту, подписанное в Москве и Пекине 31.01.2023. Соглашение направлено на укрепление сотрудничества сторон в энергетической сфере и определяет его основные условия.

Основная проблема на сегодняшний день состоит в том, что рост экономической активности в СЭЗ (ОЭЗ) не обязательно гарантирует, что она вносит чистый положительный вклад в экономику, потому что зоны могут полагаться на значительные государственные субсидии (в частности, налоговые льготы, как показано в таблице). Таким образом, экономический вклад следует сопоставлять с ресурсами, которые СЭЗ (ОЭЗ) получают от государственного сектора.

В частности, одним из ресурсов является введение Управляющей компании СЭЗ (ОЭЗ). В декабре 2021 г. на официальном сайте Счетной палаты Российской Федерации был опубликован отчет, из которого следует, что компании, наделенные полномочиями управления резидентами СЭЗ (ОЭЗ), являются убыточными. Выручка, получаемая такими компаниями, незначительна, что свидетельствует о их невостребованности со стороны резидентов [1]. На сегодняшний день проблема частично решена. Счетной палатой Российской Федерации в 2022 г. предлагалось поручить Минэкономразвития России и Минвостокразвития России провести оптимизацию деятельности управляющих компаний, осуществляющих функции по управлению префрежимами, а также установить для их руководителей системы ключевых показателей эффективности.

⁶ Особые экономические зоны. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regional_noe_razvitiye/instrumenty_razvitiya_territoriy/osoby_e_ekonomicheskie_zony (дата обращения: 10.07.2023).

С 2022 г. оценка эффективности функционирования ОЭЗ производится по двадцати пяти абсолютным и относительным количественным показателям, а также по шести расчетным показателям эффективности (установленным ранее постановлением Правительства РФ от 07.07.2016 № 643) с учетом типов ОЭЗ (ранее оценка проводилась без учета типов ОЭЗ).

В целом, несмотря на данную проблему, создание специальных (свободных, особых) экономических зон, зон экспортной обработки как территорий с особым юридическим статусом приносит множество преимуществ – они могут быть экономически эффективными для развития различных проектов стран, создавая рабочие места, а также для привлечения иностранных инвестиций.

В то же время при ввозе товаров в ОЭЗ у резидентов и нерезидентов возникает и ряд обязанностей:

- контроль и учет товаров, которые приобретаются, реализуются, хранятся, изготавливаются и перерабатываются на территории зоны;
- представление соответствующих отчетов в таможенные органы.

В случае вывоза товара, который находится под режимом СТЗ, за территорию ОЭЗ, указанный режим прекращает действие. Аналогично все происходит и в той ситуации, когда товар передается на территории зоны нерезиденту, но тут уже возникает обязанность платить НДС, и в данном случае существует проблемный момент: кто является плательщиком НДС. Законодательство не дает четкого ответа на данный вопрос. На наш взгляд, при ввозе товаров с территории ОЭЗ плательщиком налогов является резидент зоны, что следует из сущности норм ст. 37 закона от 22.05.2005 № 116-ФЗ и норм НК РФ.

Еще один проблемный вопрос: поскольку ОЭЗ – это территория РФ, то соответственно продажа товаров облагается НДС. Исходя из этого, у резидента объект налогообложения появляется дважды. Первый раз – при ввозе товаров на таможенную территорию РФ, а второй раз – на общих основаниях. Но в то же время нельзя говорить в данном случае о двойном налогообложении, т. к. резидент имеет право на получение налоговых вычетов в размере НДС, уплаченного им при ввозе товаров на таможенную территорию (ст. 170 НК РФ).

Также трудности функционирования и развития ОЭЗ в России обусловлены тем, что с момента создания первых ОЭЗ государство так и не смогло наладить систему контроля за средствами, которые выделяются на развитие этих территорий из федерального и регионального бюджета. Также негативным моментом можно назвать и то обстоятельство, что зоны в основном узконаправленные, что в итоге сказывается на интересе

компаний, чья деятельность связана со сложными технологическими и логистическими процессами. К примеру, в портовых ОЭЗ допускается только осуществление деятельности по ремонту судов, переработке рыбы и простые сборочные операции. Соответственно, предприятия, которые находятся на территории зоны, не имеют права осуществлять производственную деятельность по переработке продукции, значит, они вынуждены отправлять их в другие регионы.

Кроме того, в нашей стране ОЭЗ представляют собой отдельные интегрированные между собой территории, что также затрудняет деятельность производственных или транспортных компаний, заинтересованных в участии в научно-исследовательских разработках. Это также подтверждает недостаточное взаимодействие между бизнес-структурами и наукой.

На основании изложенного можно сделать вывод, что СЭЗ (ОЭЗ) представляют собой особые ограниченные территории в субъектах России, которым предоставлен особый правовой статус, связанный с установлением в нем преференциального режима, заключающегося в установлении специального налогового, административного и таможенного режимов.

Особенностью ОЭЗ является то, что на их территории действует особый таможенный режим, предполагающий освобождение от уплаты таможенных пошлин и применение нулевых ставок по НДС. Кроме того, к иностранным товарам на территории ОЭЗ не могут применяться меры тарифного или нетарифного регулирования, а товары российского производства в данной зоне считаются помещенными под процедуру экспорта, следовательно, к ним применяется нулевая ставка НДС (п. 1 ст. 164 НК РФ).

Вместе с тем при функционировании ОЭЗ наблюдаются проблемы организационного, правового, управленческого, логистического характера, а также проблемы взаимодействия зон друг с другом, что существенным образом сказывается на эффективности ОЭЗ.

Список литературы

1. Анализ механизма установления и функционирования преференциальных режимов как инструмента социально-экономического развития и внешне-экономической политики: отчет о результатах экспертно-аналитического мероприятия. URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/67a/vdwd3gv17fv0y7o801rii8bfnqnisvzy.pdf> (дата обращения: 10.07.2023).

2. Материалы Министерства экономического развития. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/6fcca5e2bcbb00f268be616a86df6d0e/sezrus_2023.pdf (дата обращения: 10.07.2023).

3. Отчет о результатах функционирования особых экономических зон за 2022 год и за период с начала функционирования особых экономических зон. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/cbb3dd2a3836539769b9a50284bd2888/otchet_oez_2022.pdf (дата обращения: 10.07.2023).

© Антонова Е. И., Шаланина Н. А., 2023

© Antonova E. I., Shalanina N. A., 2023

Для цитирования:

Антонова Е. И., Шаланина Н. А. Особенности функционирования свободных (специальных, особых) экономических зон // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3(104). С. 111–119.

Дата выхода в свет 19.10.2023.

Формат 70×100/16.

Печать офсетная. Гарнитура Minion Pro, Palatino Linotype.

Усл. печ. л. 9,75. Уч.-изд. л. 9,98.

Изд. № 445. Тираж 100 экз. Заказ № 9.

Цена свободная. (16+)

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