

ГКОУ ВПО «Российская таможенная академия»  
Санкт-Петербургский филиал имени В. Б. Бобкова

# Первые шаги в науке

Альманах студенческих работ



Выпуск I

Санкт-Петербург  
2011

Государственное образовательное учреждение высшего  
профессионального образования «Российская таможенная академия»  
**Санкт-Петербургский филиал имени В.Б.Бобкова**

*Научное студенческое общество*

# **ПЕРВЫЕ ШАГИ В НАУКЕ**

**Альманах научных работ студентов**

**Выпуск I**

Санкт-Петербург  
2011

ББК 74.5

П 26

Первые шаги в науке: Альманах научных работ студентов. Выпуск I. – СПб.: РИО Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала РТА, 2011. – 132 с.

*Редакционная коллегия:*

*Мячин А.Н.* – заместитель начальника Российской таможенной академии – директор Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала, генерал-майор таможенной службы, д.и.н., профессор

*Аграшенков А.В.* – заместитель директора филиала по научной работе, действительный государственный советник Российской Федерации III класса, к.и.н., доцент

*Афонин П.Н.* – заведующий кафедрой технических средств таможенного контроля, д.т.н., доцент, академик Международной академии прогнозирования, член-корреспондент Российской академии медико-технических наук

*Белоусова Е.А.* – заведующий кафедрой уголовно-правовых дисциплин, к.ю.н.

*Горляков П.Ю.* – заведующий кафедрой иностранных языков, к.п.н.

*Завьялов Д.А.* – старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела, к.и.н.

*Калинина О.В.* – старший преподаватель кафедры экономической теории, к.э.н.

*Качалова В.Г.* – заведующий кафедрой гуманитарных дисциплин, д.и.н., профессор

*Николаева С.Л.* – заведующий кафедрой товароведения и таможенной экспертизы, к.т.н., доцент

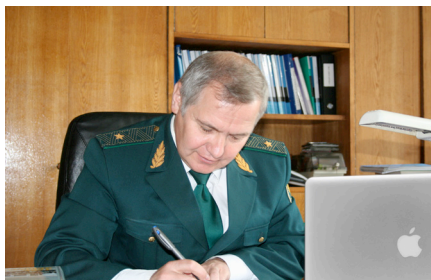
*Селезнев А.А.* – заведующий кафедрой экономической теории, к.э.н., доцент

*Семенов А.В.* – заведующий кафедрой гражданско-правовых дисциплин, к.ю.н., доцент

*Терентьев Р.В.* – заведующий кафедрой административного и таможенного права, к.ю.н.

В Альманахе опубликованы материалы выступлений студентов-членов Научного студенческого общества Санкт-Петербургского имени В.Б.Бобкова филиала Российской таможенной академии на IV Международной молодежной научно-практической конференции Российской таможенной академии «Таможенные, экономические и правовые аспекты функционирования Таможенного союза» и в ходе проведения мероприятий «Недели науки» в Ростовском филиале Российской таможенной академии 11-15 апреля 2011 года.

© Санкт-Петербургский имени В.Б.Бобкова филиал ГОУ ВПО «Российская таможенная академия», 2011



### **Уважаемые читатели!**

Перед вами первый выпуск Альманаха Научного студенческого общества Санкт-Петербургского имени В.Б.Бобкова филиала Российской таможенной академии «Первые шаги в науке».

Издание, которое вы держите в руках, представляет собой самобытный и весьма оригинальный образец научного творчества, увидевший свет в стенах Санкт-Петербургского имени В.Б.Бобкова филиала Российской таможенной академии. Альманах является полноценным научным журналом, целиком посвященным публикации очень ценного пласта научных исследований – первых шагов в науке молодых исследователей – студентов.

В некотором роде настоящее издание можно рассматривать как некий пропуск, открывающий авторам путь в научное сообщество, площадку, на которой студент впервые практически может апробировать те научные подходы, которые он приобрел или приобретает в процессе обучения. Кроме того, публикация научно-исследовательских работ студентов (НИРС) позволяет активизировать и актуализировать полученные студентами знания, стимулировать их творческий потенциал и повысить профессиональную мотивацию.

Необходимо отметить, что предлагаемые вашему вниманию материалы характеризуются, в своем большинстве, весьма высоким уровнем и представляют интерес как для профессиональных исследователей, так и для специалистов-практиков.

Первый выпуск издания вообрал в себя материалы НИРС, разработанных студентами Филиала в рамках подготовки к «Неделе науки» в Ростовском филиале Российской таможенной академии весной 2011 года.

Уверен, что начинание будет успешным и поддерживаю его как очень перспективную форму включения молодых исследователей в большую науку! Желаю всем авторам творческих успехов и ярких научных открытий!

**Заместитель начальника Российской таможенной академии –  
директор Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала  
генерал-майор таможенной службы, д.и.н., профессор  
Александр Николаевич Мячин**

**Архипова Алина Сергеевна**  
студент 4 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель**  
**Афонин Петр Николаевич**  
заведующий кафедрой технических средств  
таможенного контроля, д.т.н., доцент,  
академик Международной академии прогнозирования,  
член-корреспондент Российской академии  
медико-технических наук

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
ИНФОРМАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ ТЛТ  
(ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕРМИНАЛОВ)  
В МЕСТАХ, ПРИБЛИЖЕННЫХ К ГРАНИЦЕ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

*Для успешной реализации Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации, необходимо создание ТЛТ (таможенно-логистических терминалов). В данной работе сделана попытка охарактеризовать современное состояние развития информационной инфраструктуры таможенной логистики ТЛТ, при этом обозначены существующие проблемы, обоснована необходимость внедрения информационных технологий, на основе реальных показателей дана оценка перспективности их развития.*

*In order to successful realization of the Concept of the customs clearance and customs control of goods in places close to the state border of the Russian Federation, we need a CLT (customs-logistical terminals). In this article we attempt to characterize the current state of development of information infrastructure CLT, identify existing problems. We also proved the necessity of introduction of information technology, on basis of real indicators assessed the prospects for their development.*

*Ключевые слова: концепция, инфраструктура, терминал, логистика, информация*

*Key words: concept, infrastructure, terminal, logistics, information*

В настоящее время большое внимание уделяется реализации Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской

Федерации, которая является составной частью Стратегии развития Федеральной таможенной службы до 2020 года. Повышенное внимание к данной Концепции обусловлено рядом факторов, среди которых проблема чрезмерной транспортной нагрузки на крупные российские города, решение которой связано с развитием таможенно-логистической инфраструктуры преимущественно в местах, приближенных к государственной границе. При этом осуществление положений Концепции вызывает необходимость повышения уровня взаимодействия таможенных и иных контрольных органов при осуществлении государственного контроля перемещения товаров. Это должно сопровождаться применением современных информационных технологий.

В этой связи, целью настоящей работы является анализ современного состояния информационной инфраструктуры таможенной логистики ТЛТ в местах, приближенных к границе Российской Федерации. Достижение цели предполагается осуществить решением следующих задач: во-первых, выявить существующие проблемы в рамках рассматриваемого вопроса, наметить пути их решения; во-вторых, обосновать необходимость развития информационной инфраструктуры таможенной логистики ТЛТ в местах, приближенных к границе России, определить перспективы развития.

Несмотря на постоянную работу по разработке, внедрению и модернизации информационной инфраструктуры в таможенной сфере, существует ряд нерешенных проблем. К ним относятся:

- Отсутствие в приграничных субъектах Российской Федерации квалифицированных специалистов. Привлечение в приграничные субъекты страны квалифицированных кадров, а также их подготовка и переподготовка сопряжены с необходимостью решения комплекса вопросов социального обеспечения.

- Недостаточность инфраструктуры в приграничных субъектах Российской Федерации. Развитие информационной таможенной инфраструктуры тесно связано с развитием транспортно-логистической, банковской и социальной инфраструктуры.

- Упрощение таможенных формальностей и сокращение времени таможенного оформления должны сопровождаться комплексом мер по повышению эффективности правоохранительной и антикоррупционной деятельности таможенной службы Российской Федерации.

В рамках Концепции в 2010 году были созданы 11 и ликвидированы 35 таможенных органов в регионе деятельности Центральной акцизной таможни, Приволжского таможенного управления, Северо-Западного таможенного управления; реорганизованы 9 таможен

(Кировская, Марийская и Чувашская таможни присоединены к Нижегородской, Мордовская и Пензенская – к Ульяновской, Удмуртская – к Пермской); меняется структура таможенных органов в Московской области (5 октября 2010 года создана Московская областная таможня).

В октябре 2010 года ФТС России рассмотрела проекты создания 58 таможенно-логистических терминалов (ТЛТ) в приграничных районах в рамках реализации Концепции, из которых признаны соответствующими концепции 49, не соответствующими – 4 проекта [1]. В Северо-Западном таможенном управлении на данный момент планируется строительство шестнадцати ТЛТ [2].

Это значит, что развитие информационной инфраструктуры таможенной логистики ТЛТ в местах, приближенных к границе Российской Федерации, является необходимостью.

Как отмечает В.А.Елин (Председатель совета директоров ЗАО «Смарт Лоджистик Групп»), «... самое главное, что сделала Концепция ФТС России, она подстегнула повсеместное, массовое внедрение новой технологии электронного декларирования через Интернет – ЭД-21» [3]. Внедрение информационных таможенных технологий является одним из основных направлений совершенствования системы таможенных органов Российской Федерации. Эта работа осуществляется в соответствии с решениями Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации о развитии информационного общества и создания электронного правительства в стране. Внедрение Интернет-технологий при электронном представлении сведений было определено в качестве приоритетной задачи таможенных органов на 2010 год.

В настоящее время при таможенном контроле активно применяются следующие перспективные информационные таможенные технологии, основанные на технологии электронного представления сведений по сети Интернет: предварительное информирование таможенных органов; декларирование товаров в электронной форме; удаленный выпуск товаров как результат развития технологии Интернет-декларирования. Кроме того, предусматривается внедрение новых информационно-технических средств и средств программного обеспечения, модернизация уже действующих, развитие ведомственной интегрированной телекоммуникационной сети таможенных органов Российской Федерации, совершенствование автоматизированных систем таможенного оформления и контроля, внедрение единой автоматизированной информационной системы контроля за вывозом товаров с таможенной территории Российской Федерации, повсеместное внедрение электронных способов обмена информацией с другими

контролирующими органами и таможенными органами иностранных государств, с участниками внешнеторговой деятельности.

По данным ФТС России, на октябрь 2010 года таможенными органами ежедневно выпускалось 36,25% электронных деклараций, в том числе: 31,67% – с использованием Интернета (в январе 2010 года этот показатель составлял только 2,6%) [4].

Развитие информационной инфраструктуры позволяет улучшить показатели эффективности деятельности таможенных органов Российской Федерации, создать систему комплексного учета и анализа участников внешнеторговой деятельности, уменьшить субъективное влияние при принятии решений должностными лицами таможенных органов.

Таким образом, можно сделать вывод о тенденции роста внедрения информационной инфраструктуры таможенной логистики ТЛТ в местах, приближенных к границе Российской Федерации.

В заключение важно отметить, что действия ФТС России направлены на решение возникающих трудностей при развитии информационной инфраструктуры таможенной логистики ТЛТ в местах, приближенных к границе Российской Федерации. Использование информационных технологий в современных условиях является неотъемлемой частью таможенной политики страны и залогом ее успешности.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. ФТС РФ одобрила проекты создания 49 таможенно-логистических терминалов, 25 октября 2010 года // Сайт «Все о таможене». Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://www.tks.ru>

2. Стригин А. Остановка в Бурачках // «Российская Бизнес-газета» № 789 (7) от 22 февраля 2011 года. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://www.ig.ru>

3. Проблемы и преимущества Российской логистики?! 03 мая 2010 года // Сайт «Таможня.ру». Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://www.tamognia.ru>

4. 100% таможенных постов готовы принимать декларации по Интернету, 11 октября 2010 года // Официальный сайт Федеральной таможенной службы России. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://www.customs.ru>



**Белова Анна Александровна,  
Романовская Анжелика Николаевна**  
студенты 4 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Завьялов Дмитрий Анатольевич**  
старший научный сотрудник  
научно-исследовательского отдела, к.и.н.

## **СОЦИОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ АДАПТАЦИИ ПЕРВОКУРСНИКОВ ФИЛИАЛА В ПЕРВЫЕ МЕСЯЦЫ ОБУЧЕНИЯ**

*В данной работе рассматриваются проблемы адаптации первокурсников в первые месяцы обучения: удовлетворенность студентов первого курса качеством жизни и процесс их интеграции в студенческое сообщество. Также авторы выявили потребности студентов в тренингах, специальных занятиях, развивающих личность и формирующих коммуникативные качества.*

*In this article there is considered the question concerning the problems of first-year students' adaptation during first months of education: research of the first-year students' contentment of life quality and process of their integration in the students' society. The authors also revealed the students' necessities in trainings, special courses that help to develop the individual and form communicative qualities.*

*Ключевые слова: социологический опрос, адаптация, удовлетворенность студентов, индекс удовлетворенности, социальная интеграция, первокурсники, социально-психологический климат*

*Key words: sociological survey, adaptation, students' contentment, contentment index, social integration, first-year students, socially psychological climate*

Студентами, участвующими в работе Социологической научно-исследовательской лаборатории при научно-исследовательском отделе Санкт-Петербургского филиала было проведено инициативное исследование, посвященное проблеме адаптации первокурсников в первые месяцы обучения.

Актуальность проблемы объясняется тем, что начало студенческой жизни – серьезное испытание для большинства студентов. Им необходимо принять новую социальную роль студента, привыкнуть к новому коллективу, к новым требованиям, к повседневному обязанностям, приобщиться к профессии.

В процессе адаптации происходят изменения во внутреннем мире молодого человека. Изменяются, прежде всего, привычные представления о содержании предстоящей ведущей и иной деятельности, об особенностях новой социальной среды и т.д. [1] В вузе адаптация связана с включением студентов в новые условия, выходящие за пределы их привычного образа жизни. Причем понятие “адаптация студентов” носит конкретный характер и означает в первую очередь именно приспособление личности, личностных свойств и качеств к новым условиям конкретного вуза.

Сущность проблемы социально-психологической адаптации – в успешном освоении новых условий деятельности и вхождении, “вживании” в систему иных официальных и неофициальных взаимоотношений, нахождение в новой среде определенного статуса, самоутверждение в эмоционально-комфортной позиции. [2]

Целью нашего исследования было, во-первых, изучение удовлетворенности студентов первого курса качеством жизни и, во-вторых, изучение процесса их интеграции в студенческое сообщество.

В качестве задач нами поставлены:

1. Изучение уровня удовлетворенности студентов первого курса наиболее важными аспектами качества жизни.
2. Оценка процессов взаимодействия в учебных группах и уровня личной готовности первокурсников к активной социальной интеграции.
3. Выявление потребности первокурсников в тренингах, специальных занятиях, развивающих личность и формирующих коммуникативные качества.

В рамках исследования был проведен социологический опрос. Было опрошено 300 студентов первого курса очной формы обучения всех факультетов Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии, учащихся на бюджетной и внебюджетной основе. Исследование проводилось в период с 4 по 15 октября 2010 года.

Около половины (44%) опрошенных первокурсников – жители Санкт-Петербурга и 34% – из других регионов Северо-Западного федерального округа (Ленинградской, Новгородской, Псковской областей). В основном (95%), первокурсники до поступления в филиал проживали в городских поселениях.

Часть вопросов анкеты была связана с удовлетворенностью наиболее важными аспектами качества жизни первокурсников: экологические условия жизни, состояние здоровья, материальное положение, вопросы, связанные с обучением в филиале. На основании ответов были построены индексы удовлетворенности, которые изменяются от 0 до 200 пунктов, середина – 100. Как видно из графика, кривая находится

выше середины, это значит, что положительные ответы преобладают над отрицательными (рис.1).

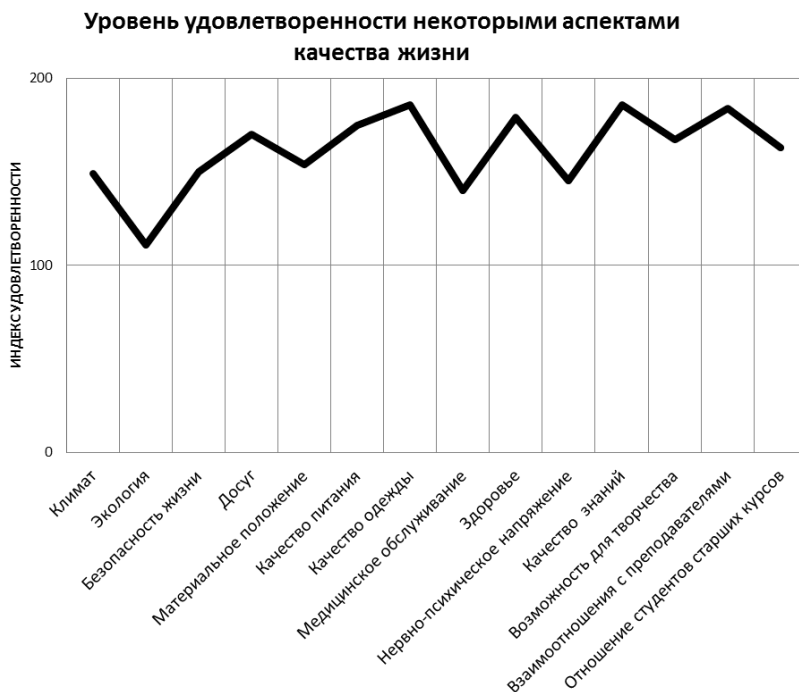


Рис. 1. Уровень удовлетворенности некоторыми аспектами качества жизни

Наиболее высоко первокурсниками оцениваются: качество получаемых знаний, возможность для творчества, характер взаимоотношений с преподавателями. Относительно низкие оценки получили экологические условия жизни в Санкт-Петербурге и качество медицинского обслуживания.

Рассмотрим несколько показателей, которые были предложены первокурсникам для оценки качества жизни, связанные с обучением в филиале.

При ответе на вопрос “Насколько Вы удовлетворены качеством получаемых знаний?” подавляющее большинство студентов (88%) дали в целом положительные ответы (53% – вполне удовлетворен и 35% – скорее удовлетворен). Всего лишь 2% респондентов ответили, что их скорее не удовлетворяет уровень получаемых знаний.

На вопрос “Насколько вы удовлетворены взаимоотношениями с преподавателями филиала?” 86% дали положительный ответ (48% – вполне удовлетворен и 38% – скорее удовлетворен), что является залогом успешного усвоения знаний.

Помимо этого первокурсники отвечали на вопрос, удовлетворены ли они отношением старших курсов к ним. Две трети (69%) ответили положительно. Это говорит о том, что коллектив студентов филиала является сплоченным и отсутствует резкое расслоение между курсами.

Мы сравнили две группы – студентов, которые живут с родителями и студентов, которые живут самостоятельно (снимают жилье или живут в общежитии). Выявился ряд различий.

Наибольший интерес представляют различия по вопросу оценки своего нервно-психического напряжения. Можно было бы ожидать, что те студенты, которые живут самостоятельно, должны были бы испытывать больший стресс. По результатам же опроса получилось, что они чувствуют себя психологически более комфортно, чем те студенты, которые живут с родителями. На наш взгляд, это объясняется тем, что у студентов, живущих самостоятельно, легче проходит процесс социализации, то есть переход от зависимости к независимости, от детства к взрослости.

Однако были выявлены статистически значимые различия в удовлетворенности качеством медицинского обслуживания. Среди студентов, живущих самостоятельно, положительно ответили только 40%, а среди студентов, живущих с родителями 67%, потому что студентам, живущим отдельно от родителей, приходится справляться с проблемой медицинского обслуживания самостоятельно.

Блок вопросов анкеты был связан с интеграцией первокурсников в студенческую группу.

Как известно, отношения в студенческой группе влияют на все стороны жизни. Развитие сплоченности, улучшение социально-психологического климата, формирование позитивных групповых норм важны не только для развития группы, но и для успешной учебной деятельности.

Первокурсникам был задан вопрос: “Считаете ли Вы свою группу командой?”

Около половины (48%) считают свою учебную группу командой, но в то же время более трети (36%) студентов первокурсников уверены, что их учебная группа состоит из нескольких подгрупп. Было обнаружено различие в ответах студентов между факультетами, в частности на экономическом факультете учебные группы более единодушны в своем мнении, считая себя командой (68%), у студентов юридического факуль-

тета и факультета таможенного дела мнения разошлись. Одни считают, что их учебная группа состоит из нескольких групп (44% и 46% соответственно), другие считают свою группу командой (43% и 36%).

Также было обнаружено влияние гендерного фактора. Девушки чаще считают свою группу командой, юноши же считают, что их учебная группа состоит из нескольких подгрупп.

Конфликтные отношения между одногруппниками часто ведут к нездоровой конкуренции, различным конфликтам, мешают усвоению материала. Поэтому нас интересовал уровень конфликтности в учебных группах, для этого в анкету был включен вопрос “Как часто в вашей группе случаются конфликты?”.

Абсолютное большинство опрошенных (92%) считают, что конфликты в их учебной группе происходят редко или крайне редко.

Руководство – это процесс внешней организации и управления деятельностью членов студенческой группы. Руководство группы (староста и его заместитель) может, как потушить конфликт, так и разжечь его с новой силой. Первокурсникам был задан вопрос: “Довольны ли Вы руководством группы?”

В целом, первокурсники всех факультетов довольны руководством своей учебной группы (68% положительных ответов).

Для выявления количества первокурсников, имеющих лидерские наклонности, им был задан вопрос о том, взяли ли бы они на себя организацию мероприятия, экскурсии для всей группы в свободный от учебы день.

Около половины опрошенных (45%) ответили положительно, что свидетельствует о высокой социальной активности первокурсников.

Важным методом активизации деятельности студентов-первокурсников, их адаптации к новому учебному заведению, развитию сплоченности новой студенческой группы, пониманию друг друга и себя в социальной среде, а также создание положительного эмоционального настроя и значимости выбранной профессии является тренинг. [3] Поэтому студентам филиала был задан полузакрытый вопрос: “Хотели ли бы Вы, чтобы в филиале проводились дополнительные занятия, тренинги?”.

36% опрошенных студентов хотели бы, чтобы в филиале академии проводились занятия по развитию личностных качеств, на второе место по частоте выбора студенты поставили занятия по сплочению коллектива-группы (22%).

Подводя итоги, можно сделать основные выводы:

1. Подавляющее большинство (92%) опрошенных студентов первого курса в целом удовлетворены тем, что поступили в академию.

Следует отметить преобладание положительных ответов при оценке первокурсниками наиболее важных аспектов жизни, связанных с учебой в филиале. Наиболее высоко ими оценивается: качество получаемых знаний, возможность для творчества, характер взаимоотношений с преподавателем. Относительно низкие оценки получили экологические условия жизни в Санкт-Петербурге и качество медицинского обслуживания.

2. Большинство (68%) участников опроса в целом довольны руководством учебной группы, около половины считает ее единой командой и выразили готовность взять на себя при необходимости организаторские функции, что свидетельствует о достаточно высоком уровне социальной интеграции первокурсников.

3. Опрос показал, что у студентов первого курса есть потребность в организации специальных занятий: более трети (36%) опрошенных хотели бы посещать тренинги по развитию личностных качеств, каждый пятый (22%) хотел бы пройти обучение, направленное на сплочение коллектива студенческой группы.

В целом, в первые месяцы обучения в филиале у первокурсников интеграция в студенческое сообщество проходит без особых трудностей, но те проблемы, которые были выявлены, могут быть решены, по нашему мнению, посредством дополнительных занятий с первокурсниками.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Хакимзянова Э.Д. Особенности адаптации к условиям вузовского обучения в юношеском возрасте // Россия: варианты и сценарии развития: материалы Всероссийской научно-практической конференции студентов и аспирантов (г. Казань, 21 декабря 2007 г.): в 2-х томах. Т. 2. – Казань: Познание, 2007. С. 240.

2. Глоточкин А.Д. Социальная психология и практика (избранные публикации). Уфа, 2001. С. 105.

3. Беляева О.А. Тренинг как метод социально-психологической адаптации студентов педагогического колледжа. URL: [http://www.rusnauka.com/ONG/Psihologia/5\\_beljaeva%20o.a..doc.htm](http://www.rusnauka.com/ONG/Psihologia/5_beljaeva%20o.a..doc.htm) (дата обращения: 20.02.2011).

**Бондаревский Дмитрий Олегович**  
студент 4 курса экономического факультета

**Научный руководитель**  
**Ершов Александр Дмитриевич**  
профессор кафедры экономической теории,  
д.э.н., профессор

**Заведующий кафедрой**  
**Селезнев Александр Алексеевич**  
заведующий кафедрой экономической теории,  
к.э.н., доцент

## **ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ОПЫТА ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ПОЕЗДА ALLEGRO РОССИЯ-ФИНЛЯНДИЯ НА ДРУГИХ НАПРАВЛЕНИЯХ**

*В работе рассмотрены вопросы организации схемы таможенного оформления международного скоростного пассажирского поезда Allegro, предложены способы оценки эффективности работы таможенного органа, ответственного за таможенное оформление этого поезда, рассмотрен временной регламент работы таможенников, предложены возможные направления использования новой схемы таможенного оформления и рассмотрены решенные проблемы, а также описаны проблемы, которые предстоит решить.*

*This work is devoted questions of the scheme of the customs clearance of the international high-speed passenger trains Allegro, the methods of evaluating the performance of the customs authority, responsible for customs clearance of the train, considered an interim operating procedures of customs, possible uses of the new scheme of customs clearance, the solution of the problem and describes the challenges that lie ahead.*

**Ключевые слова:** *Allegro, таможенное оформление по ходу движения, скоростной международный поезд Россия-Финляндия, новые схемы таможенного оформления*

**Key words:** *Allegro, customs clearance while moving, high-speed international train Russia-Finland, the new scheme of customs clearance*

Использование новой модели оформления значительно уменьшает время поезда в пути [1]. Порядок оформления поезда Allegro может быть применен для поездов, следующих в других направлениях и пересекающих границу Российской Федерации, например, в Эстонию,

Латвию или в украинском направлении. Не случайно в проекте ФЗ РФ «О таможенном регулировании» 2010 года в статье 18 «Оценка работы таможенных органов» заложен как один из главных показателей критерий оценки таможенных органов «скорость совершения таможенных операций...», а также сокращение издержек заинтересованных лиц при совершении таможенных операций».

Новая схема контроля позволила заметно уменьшить время в пути также за счет сокращения длительности стоянки в Выборге и отмены технической остановки на пограничной станции Бусловская. Наиболее актуальной описанная ниже схема была бы на украинском направлении, где сейчас поезда теряют из-за погранконтроля в среднем около часа. Из основных маршрутов хуже всего ситуация на южном погранпереходе Успенская-Иловайск, где потери времени для каждого поезда составляют 70 минут.

Железнодорожный транспорт имеет значительное преимущество перед авиацией из-за отсутствия регистрации, бесчисленных досмотров перед посадкой, увеличивающих время в пути. Но камнем преткновения стали российские особенности оформления пассажиров на границе и пробелы в законодательстве. До сих пор для того, чтобы пересечь российско-финскую границу, необходимо остановить поезд в Выборге, простоять там какое-то время, пока проверят паспорта всех пассажиров.

По закону [2], «пропуск через Государственную границу лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных производится в установленных пунктах пропуска». Поезд, естественно, таким пунктом не является, потому что его нельзя установить ввиду неопределенности места пребывания. Но 25 декабря 2008 года Президент России Д.А.Медведев подписал поправки в Закон о госгранице. Закон уже вступил в силу в новой редакции. Отныне «пограничный, таможенный контроль при международных пассажирских перевозках железнодорожным транспортом может осуществляться вне пунктов пропуска через Государственную границу».

Модель контроля поезда Allegro на пути следования Россия-Финляндия: перед отправлением поезда, на подготовительном этапе, составляется наряд на поезд, проверяется личный состав, оборудование. Он в среднем занимает 47,5 мин. На следующем этапе, еще на ж/д станции, таможенные служащие проверяют предварительные списки пассажиров, фактические списки пассажиров, осуществляют таможенное наблюдение в местах посадки и передают информацию о



пассажирах на сопредельный пост станции Вайниккала. Все это занимает 71 минуту.

Параллельно осуществляются таможенное оформление и таможенный контроль тягового локомотива поезда, включающее в себя проверку бригады локомотива и самого состава, что по плану должно занимать 23 минуты.

Бригады пограничников и таможенников заходят перед отправлением поезда в вагон-ресторан – третий по счету в составе. После чего, разделившись на две группы, начинают движение к голове и хвосту состава. Одной из групп предстоит проверить два вагона, один из которых бизнес-класса, второй группе – четыре вагона. Проведение таможенного оформления и таможенного контроля пассажирских вагонов поездов должно занимать 47 минут.

В случае, если будут обнаружены пассажиры, которые по каким-то причинам не могут быть выпущены из страны, их высалят в Выборге. Те пассажиры, которые намерены сесть в Allegro в Выборге, пройдут пограничный и таможенный контроль на вокзале еще до посадки в поезд, который прибудет на специально выделенную платформу, отделенную от перронов электропоездов.

Аналогичная схема будет применяться и на обратном пути: пассажиры, следующие из Финляндии до Выборга, пройдут контроль на выборгском вокзале, а следующие до Санкт-Петербурга – в оставшийся час пути. На вокзалах обоих городов оборудованы помещения для пограничных и таможенных служб.

На полную проверку одного поезда отводится 63 минуты, при этом не более двух минут – на проведение таможенного контроля одной единицы багажа, продолжительность пограничного контроля одного человека составит полторы-две минуты. Получается, для проверки пассажиров должно быть задействовано минимум 16 человек.

Таможенный контроль в поездах проводится выборочно, на основании применения системы управления рисками. Предметы, не пропущенные через границу, помещаются в специально организованные склады временного хранения на станциях Санкт-Петербург-Финляндский и Выборг. В случаях выявления фактов административных правонарушений в сфере таможенного дела либо уголовных преступлений пассажир в установленных законодательством случаях и порядке может быть задержан. В случае выявления нарушителей государственной границы либо административного правонарушения, контрабанды пограничные и таможенные процедуры могут проводиться

на ж/д пунктах пропуска «Финляндский» и «Выборг» – до пересечения государственной границы.

Для таможенного оформления и контроля пассажиров (в зале таможенного контроля на станции Выборг, с применением ТСТК), выбравших «красный коридор» уходит примерно 100 минут, а для контроля «зеленого» - 93 минуты.

Заключительные операции, включающие заполнение различных журналов, по плану должны занимать 86 минут, что, по мнению автора, удивительно. Различные бюрократические операции не должны занимать так много времени.

Для контроля эффективности работы таможенного органа автор предлагает создать системный показатель оценки качества и эффективности таможенной деятельности, основывающийся на скорости таможенного контроля в связке с объемом выполненной работы, а также сопоставлении эффективности вводимого оборудования и управленческих решений с предыдущим периодом деятельности без него. Также, по мнению автора, стоит постепенно отказываться от увеличения плана на выполнение работ таможеней из-за его неэффективности, поскольку результаты деятельности таможенного органа подгоняются под него.

К вопросу об эффективности использования времени. В сумме на всю деятельность таможенного органа уходит 216423,11 часов в год. В данной структуре предполагается задействовать 110 человек. Рабочий день составляет 8 часов. Путем перемножения численности структурного подразделения на рабочее время и 365 дней получаем 322133,46 часов. Разница между плановым временем и возможным составляет 105710,35. Возникает вопрос: откуда взялась такая большая разница? Она составляет почти одну треть реального рабочего времени. Получается, что служащие таможенного подразделения одну треть будут заниматься «ничем»? Безусловно, эта разница могла возникнуть из-за посменного графика работы сотрудников, но тогда этот момент, а именно распорядок работы и времени работы в неделю и год, также должен быть отражен в техкарте. Осуществление таможенного оформления и таможенного контроля поездов, сопровождаемого багажа пассажиров и работников поездных бригад поездов с применением ТСТК будет занимать большую часть времени работы создаваемого отдела, порядка 70%.

Вместе с тем, существует ряд нерешенных проблем:

1. Необходимость выноса паспортов из пассажирского вагона в специально оборудованное место для паспортного контроля.
2. Необходимость проверки отнесения пассажиров к числу лиц, в отношении которых в установленном законодательством Российской

Федерации порядке принято решение о запрещении выезда из Российской Федерации. Пограничников, проверяющих паспорта прямо в поезде, придется снабдить дополнительными полномочиями и некими портативными устройствами, которых пока нет и неизвестно, когда появятся.

3. По средствам каких каналов будет передаваться информация между постами и движущимся поездом. На взгляд автора, необходимо задействовать технологии беспроводного Интернета, чтобы оперативно передавать информацию на пост. Но этот способ подвергает опасности передаваемую информацию из-за возможности перехвата.

4. Как работники смогут провести необходимые процедуры по товарам профиля риска за отпущенное время. При обнаружении подобных товаров придется передавать отобранные пробы и образцы при остановке поезда непосредственно у границы государств. Тогда возникает вопрос: что делать с партией товара и её владельце - снимать с рейса пассажира или только перевозимый груз? А если подозрения не оправдаются, как возместить убытки пассажира? Возможно, стоит разработать механизм для подобных случаев, включающий покупку билета на следующий рейс поезда.

#### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. <http://www.poezd-allegro-train.ru>
2. ФЗ «О Государственной границе РФ» от 1 апреля 1993 года, ст. 11

**Верещак Лариса Александровна**  
студент 4 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель**  
**Афонин Петр Николаевич**  
заведующий кафедрой технических средств  
таможенного контроля, д.т.н., доцент,  
академик Международной академии прогнозирования,  
член-корреспондент Российской академии  
медико-технических наук

## **ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ ZBS СИСТЕМ В ТАМОЖЕННЫЕ ОРГАНЫ СТРАН-ЧЛЕНОВ ВТО**

*В работе рассматривается практический опыт применения Z-Beckskatter систем в таможенных органах стран-членов Всемирной таможенной организации. Дан общий обзор технологии ZBS и ее реализация в современных системах таможенного досмотра, как инновационная технология в таможенной сфере. Обозначены существующие проблемы в рамках рассматриваемой темы.*

*The article deals with practical experience of using Z-Beckskatter systems in the customs authorities of member countries of the World Customs Organization. As well as an overview of technology ZBS and its implementation in modern systems, customs clearance, as an innovative technology in the customs area. Denote the existing problems in the topic under consideration.*

**Ключевые слова:** *ВТО, рамочные стандарты, ZBS-системы, рентген, контейнеры, безопасность*

**Key words:** *World Customs Organization, frame standards, Z-Beckskatter systems, X-ray, containers, security*

Всемирная таможенная организация (ВТО) – межправительственная международная организация, членами которой являются таможенные службы практически всех стран мира. Главной задачей ВТО является улучшение, упрощение и унификация таможенной деятельности. Для выполнения данной задачи был разработан ряд инструментов, в том числе и Международная конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур (пересмотренная Киотская конвенция). Конвенция предусматривает действенные меры по упрощению процедур торговли и эффективному контролю, а также содержит новые обязательные требования по их внедрению.

Такие комитеты ВТО, как комитет по гармонизированной системе, постоянный технический комитет, технический комитет по оценке таможенной стоимости, технический комитет по правилам происхождения, комитет институционального развития и рабочая группа по системе рамочных стандартов (SAFE) предоставляют необходимую платформу для развития инструментов и обмена передовым опытом в рамках компетенции таможенных служб [1].

В соответствии с названием темы работы и вышеизложенным обоснованием ее актуальности, можно выделить следующую цель работы: изучение опыта внедрения ZBS систем в таможенные органы стран-членов ВТО. Для достижения поставленной цели ставятся следующие задачи: ознакомиться с Z-Backscatter системой; рассмотреть современное состояние и перспективы развития Z-Backscatter технологии и внедрение ее систем в таможенные органы стран-членов ВТО.

Наибольшую трудность среди всех видов объектов таможенного контроля представляет проверка содержимого крупногабаритных грузов и транспортных средств – авиационных, морских, железнодорожных контейнеров, грузовых автомашин, рефрижераторов, так как их контроль связан с необходимостью выполнения целого комплекса трудоемких и длительных разгрузочно-погрузочных работ (2-3 часа на одно транспортное средство).

Z-Backscatter системы (система обратного рассеяния) разработала и внедрила American Science and Engineering (AS&E). AS&E использует передовые технологии в промышленности, чтобы устанавливать рентгеновские системы осмотра, которые могут обнаружить множество угроз: запрещенные наркотики; незаконные иммигранты; взрывчатые вещества, включая бомбы, заложенные в грузовики и автомобили; радиоактивные угрозы, включая ядерные устройства и «грязные бомбы»; ввезенные контрабандой товары, такие как алкоголь, табачные изделия и другие; пластмассовое и металлическое оружие; ограждение, чтобы скрыть радиоактивные материалы [1].

Z-Backscatter системы могут осмотреть автомобили, фургоны и грузовики, так же как пакетированный груз, а также воздушные и морские грузовые контейнеры. AS&E разработала множество конфигураций этой системы: Z-Backscatter Van (ZBV); MobileSearch HE (High Energy) system; Z-Portal system; Sentry Portal system; OmniView Gantry; Z-Gantry system.

Z-Backscatter технология дает данным системам беспрецедентные способности обнаружения, делая её предпочтительной технологией, когда требуются высшие уровни безопасности. Такие системы ис-

пользуют американский Отдел национальной безопасности (включая американскую таможенную и пограничную службу) и американское Министерство обороны, а также пограничная служба Соединённого Королевства (УКВА), Гонконгская таможня, Новозеландская таможня, таможня Абу-Даби и Порт Sokhna (Египет) [1].

В 2007 году Приморская таможня Украины, находящаяся на территории Ильичевского морского торгового порта, получила от Посольства США мобильную рентгенотелевизионную систему Z-Backscatter Van (ZBV) для «неразрушающего контроля крупногабаритных грузов», которая позволит «значительно увеличить объемы переработки контейнеров в порту».

Z-Backscatter Van установлена в фургоне для доставки грузов, используя функцию «одностороннего формирования изображений обратного рассеивания», система ZBV может использоваться для предварительного осмотра транспортных средств, морских контейнеров и вторых грузов на наличие террористической угрозы и другой контрабанды, проезжая рядом с такими объектами. Производительность досмотровой работы составляет 20 контейнеров в час [2].

22 февраля 2011 года AS&E получила заказ на сумму 16,3 миллионов долларов на поставку Z-Backscatter Van для трех агентств в Латинской Америке [3].

Правительство США предполагало введение в 2012 году нового режима безопасности, требующего, чтобы все направляющиеся в США контейнеры проходили рентгенотелевизионную систему. Однако осуществление данного плана было отсрочено на два года до июля 2014 года. Помимо того, значительное влияние оказал финансовый кризис с последующим спадом в мировой торговле, в результате которого существенно сократились инвестиции и финансирование данного проекта [4].

Таким образом, можно отметить, что страны-члены ВТО стремятся оборудовать таможенные пункты пропуска уникальными Z-Backscatter системами, с помощью которых можно обеспечить быстрый и безопасный осмотр грузов, увеличить пропускную способность пункта пропуска. Однако данные системы являются дорогостоящими, поэтому достижение 100%-ого уровня досмотра в любом пункте пропуска во многих странах является невозможным.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. American Science and Engineering, Inc. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://www.as-e.com>
2. Таможня сэкономит ваше время. 25.06.2007 //Сайт НТФ ИНТЕС. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://www.qdpro.com.ua>
3. American Science and Engineering Receives \$16.3 Million Order for Multiple Z Backscatter Vans to be Deployed in Latin American Country. 22.05.2011// Сайт «The Boston Globe». Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://finance.boston.com>
4. World Cargo news. Container scanning deadline extended 02/2010 <http://www.cargotec.com>

**Гыртопан Диана Викторовна,  
Мазур Евгения Сергеевна**  
студенты 4 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Калинина Ольга Владимировна**  
старший преподаватель кафедры  
экономической теории,  
к.э.н.

**Заведующий кафедрой  
Селезнев Александр Алексеевич**  
заведующий кафедрой экономической теории,  
к.э.н., доцент

**РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ СТАТУСА  
УПОЛНОМОЧЕННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОПЕРАТОРА  
В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ЕВРОПЕЙСКИХ  
СТРАН**

*В работе системно рассматриваются теоретические предпосылки, и анализируется роль статуса уполномоченного экономического оператора в системе управления таможенными рисками Европейского союза. Особое внимание уделено анализу накопленного опыта ЕС по данному вопросу, в частности, с точки зрения совершенствования таможенной составляющей устройства ЕС.*

*The research studies of theoretical precondition and analyses the functions of Authorised Economic Operator in customs risk management of European Union. We pay special attention to analysis of cumulative experience of European Union about this problem, particularly, from viewpoint of custom union system improvement.*

**Ключевые слова:** *риск, система управления рисками, участник внешнеэкономической деятельности, статус уполномоченного экономического оператора, безопасность цепи поставок, свидетельство уполномоченного экономического оператора, союз налагообложения и таможеннi Европейской комиссии*

**Key words:** *risk, risk-management, the trader, the authorised economic operator status, supply chain security, the authorised economic operator certificate, the Taxation and Customs Union of the European Commission*

Основой Европейского союза сегодня признан Таможенный союз [1], общее руководство которым осуществляет Генеральный директорат налогообложения и Таможенного союза Европейской комис-



сии. Его миссией является разработка принципов функционирования и управления Таможенным союзом ЕС, реализация налоговой политики в странах ЕС в интересах граждан, бизнеса и государств-членов ЕС, а также с целью обеспечения эффективного функционирования внутреннего рынка Сообщества. Согласно документам, представленным на сайте Генерального директората налогообложения и Таможенного союза Европейской комиссии, в центре выборочного таможенного контроля находится стандартизированная система управления рисками (далее – СУР). Анализ ряда программных документов в рамках темы [2] показал, что СУР ориентирована сегодня на изучение не столько товарных характеристик товаропотоков, сколько на оценку деятельности конкретных участников внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД). Правильное понимание поведения плательщика является неотъемлемой частью современной СУР, например, такова ключевая идея стандартизованного документа 2010 года «Адаптированный риск-менеджмент для налоговых служб» [3; 4], изданного директоратом союза налогообложения и таможни Европейской комиссии (EU Commission (Directorate General Taxation and Customs Union)). Таможенные органы заранее рассчитывают на правильное поведение со стороны участника ВЭД, что в значительной мере не только содействует упрощению таможенных формальностей, но и способствует становлению единого стандартного подхода к организации выборочного таможенного контроля в различных странах, входящих в Таможенный союз. Ведь один и тот же трейдер для одной страны является импортером, а для другой – экспортером. Учитывая тот факт, что Таможенный союз европейских стран насчитывает максимальное на сегодняшний день количество участвующих в нем сторон, то становится очевидным, что в настоящее время изучение и анализ европейской практики по данному вопросу представляет значительный интерес с точки зрения обеспечения эффективного развития таможенных союзов в мире.

Впервые необходимость в применении анализа рисков государствами-членами ЕС была отражена в Резолюции совета от 25 октября 1996 г. по упрощению рационализации таможенных инструкций и процедур Сообщества. Работа над структурой управления риском началась в 2000 г. и окончательно утвердилась в заключительном рабочем документе TAXUD/629/2000-EN [5], который дал установки на развитие риск-менеджмента для проектной группы «Таможня-2007».

Результатом решения наметившихся к 2005 г. пробелов стало издание Руководства по системе управления рисками в таможне [6], в котором детально в диалоговом режиме описывается необходимость

образования специализированного подразделения СУР в таможенных органах и изучения СУР как отдельной сферы таможенной деятельности.

Основополагающим документом, раскрывающим понятие и регулирующим процесс управления риском в таможенных службах Европейского союза, является Таможенный кодекс ЕС [7]. Статья 4 Кодекса раскрывает определение таких понятий как «Таможня въезда», «Таможня выезда», «Таможня для импорта», «Таможня для экспорта» в контексте управления рисками. Таким образом, особое внимание Таможенный кодекс ЕС уделяет пограничным таможням Союза, поскольку на них возложена обязанность тщательного контроля товаров и анализа рисков с целью предотвращения возможных нарушений в пределах Союза [8]. Риск в европейском понимании означает вероятность появления событий, связанных с перемещением товаров с территории третьих стран на территорию ЕС и наоборот, а также транзитом по внутренней территории Союза. Риск-менеджмент означает систематическую идентификацию риска, и выполнение таких мер, которые необходимы для того, чтобы исключить сам риск. Управление подразумевает такие действия, как сбор информации, анализ и оценка риска, а также регулярный контроль, обзор процессов и результатов.

В Руководстве ЕС по управлению риском в таможне понятие «управление рисками» раскрывается с трех позиций: во-первых, как набор операций по оценке рисков, во-вторых, как один из основополагающих принципов всей управленческой деятельности и, в-третьих, как организационный элемент, который реализует данный принцип.

Применение СУР регулируется на международном, европейском, а также на национальном уровне государств-членов ЕС, что подчеркивает рекомендательный характер предложенной европейской СУР. Поэтому структура управления рисками рассматривается в ЕС в качестве гибкой, не заменяющей национальные системы, а формирующей общий подход к управлению риском. Это значит, что последовательность построения СУР, отраженная в Руководстве ЕС по управлению риском в таможне, носит рекомендательный характер для таможенных служб стран ЕС. Содержание данного процесса включает последовательную реализацию пяти этапов. Этап 1 предполагает создание подразделения управления рисками с целью подготовки к внедрению СУР, которое будет обособлено от других организационных элементов. На 2 этапе проводят анализ угрозы для выявления, классификации и определения условий, которые могут влиять на повседневную таможенную работу и способны помешать руководству в достижении своих целей. Этап 3 – формирование профилей риска. Этот шаг представляет собой пер-

вую попытку преобразовать данные, полученные различными путями, и исследования, проведенные подразделением управления рисками, в функциональный инструмент. На 4 этапе проводят тестирование системы. Анализ в СУР должна подлежать такая декларация, которой в силу человеческого фактора ранее не соответствовал профиль риска. Результатом анализа должно стать формирование нового профиля риска. Этап 5 предполагает распространение полученных результатов на всю территорию Европейского союза.

Западные эксперты отмечают [9], что СУР способствует снижению количества фактических досмотров за счет анализа рисков, при этом повышается количество выявленных нарушений. Признается, что обширный контроль снижает эффективность работы таможенных органов. А СУР при тех же затратах по времени и ресурсам способствует более результативному выявлению нарушений. До применения СУР снижение затрачиваемого времени на таможенный контроль означало бы сокращение поступлений доходной части в бюджет стран. Однако с внедрением данной системы можно говорить о ее положительном влиянии на сборы фискальных доходов.

В 2005 г. на помощь таможенным органам Европейского союза своевременно приходит бизнес с его участниками, которые заинтересованы в совершенствовании таможенных операций, связанных с анализом и контролем цепи поставок участников ВЭД. За время существования СУР появилась такая категория добросовестных участников ВЭД, которые должным образом гарантируют безопасность цепи поставок своего товара. Целесообразным было предоставить таким участникам дополнительные преимущества, которые бы в то же время помогли упростить работу таможенных органов. В ответ на требования времени Европейской комиссией была предложена и внедрена в таможенное управление концепция уполномоченного экономического оператора (АЕО, Authorised Economic Operator), структура которой отражена в рабочем документе TAXUD 1480 [10].

Понятие «уполномоченный экономический оператор» введено регламентом Европейской комиссии № 648/2005 «Поправки безопасности Таможенного кодекса Сообщества» в статье 5а [11]. Под уполномоченным экономическим оператором понимаются фирмы, действовавшие в пределах системы поставок, которые зарекомендовали себя перед таможенными органами государств-членов ЕС как заслуживающие доверия, надежными, послушными и безопасными участниками ВЭД. После получения ими свидетельства АЕО их статус признается всеми членами Европейского союза [12].

В 2006 г. Европейской комиссией был предложен каталог индикаторов рисков «Руководящие принципы по стандартам и критериям» [13], основанный на принципах согласия и партнерства между таможенной и торговлей (COMPACT, Compliance Partnership Customs and Trade) [14]. Этот документ обеспечивает полный комплект требований, которые должны быть выполнены участником ВЭД для получения статуса АЕО [15], в нем отражена процедура получения статуса, наглядно отображена связь АЕО и СУР. При этом оценка риска занимает центральное место в этой процедуре. Если на этапе рассмотрения вопроса о предоставлении статуса АЕО был выявлен риск, то предоставление статуса откладывается до тех пор, пока нарушение не будет полностью устранено. Через два года было решено окончательно перевести таможенное администрирование и Концепцию АЕО на путь современных технологий, что повлекло за собой полную автоматизацию всей СУР и введение информационной системы – базы данных АЕО.

Иметь статус АЕО, отвечающий строгим критериям, само по себе преимущество для экономического оператора. Этот статус будет действовать как знак качества, который представляет компанию в роли надежного и безопасного участника цепи поставок, и которому будет оказываться предпочтение при выборе торгового партнера.

В настоящее время работа таможенных органов осуществляется на основе Решения № 624/2007/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 мая 2007, устанавливающего программу действий для таможенных служб ЕС «Таможня 2013» [16; 17]. Программа «Таможня 2013» отвечает новым вызовам и изменениям, происходящим в мире, а также способствует правильному и единообразному применению таможенного законодательства. В перспективе таможенных служб ЕС предполагается достижение следующих целей:

- поддержка развития автоматизированной среды, повсеместное внедрение электронного декларирования;
- содействие в создании модернизированного Таможенного кодекса ЕС;
- укрепление сотрудничества таможенных служб для эффективного выполнения поставленных задач в рамках единой цели;
- развитие международного таможенного сотрудничества таможенных служб ЕС и таможенных органов третьих стран в области безопасности системы поставок.

В рамках СУР планируется создание новых профилей риска, отвечающих неизвестным ранее способам перемещения и сокрытия товаров. При этом ожидается предоставление статуса АЕО участникам

цепи поставок из наименее развитых стран. С одной стороны, это будет неоценимая помощь странам третьего мира, с другой – дополнительная гарантия безопасности импортных товаров.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Mission Statement and Strategic Goals. European Commission's Directorate General for Taxation and the Customs Union. Европейская Комиссия. Брюссель, 2011. URL: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/common/about/welcome/mission\\_statement\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/about/welcome/mission_statement_en.pdf) (дата обращения: 20.02.2011).

2. Customs and Security – Taxation and Customs Union – European Union, 2008. URL: <http://ec.europa.eu> (дата обращения: 12.05.2010).

3. Risk management guide for tax administrations, 2006. URL: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/tax\\_cooperation/gen\\_overview/risk\\_management\\_guide\\_for\\_tax\\_administrations\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/tax_cooperation/gen_overview/risk_management_guide_for_tax_administrations_en.pdf) (дата обращения: 12.12.2010).

4. Compliance risk management guide for tax administrations, 2010. URL: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/common/publications/info\\_docs/taxation/risk\\_managt\\_guide\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/publications/info_docs/taxation/risk_managt_guide_en.pdf) (дата обращения: 15.12.2010).

5. Doc. TAXUD/629/2000-EN. Standardised framework for risk management in the customs administrations of the EU. Европейская комиссия. Брюссель, 21 ноября 2002 г. URL: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/framework\\_doc.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/framework_doc.pdf) (дата обращения: 10.10.2010).

6. Guidelines for risk management in customs, 2005. URL: <http://www.gfptt.org/uploadedEditorImages/00000341.pdf> (дата обращения: 20.10.2010).

7. Регламент Совета (ЕЭС) № 2913/92 от 12.10.1992. Таможенный кодекс Сообщества. URL: <http://www.ec.europa.eu>

8. Doc. TAXUD/2010/0051. Guidelines on entry and summary declarations in the context of Regulation (EC) No 648/2005. Европейская комиссия. Брюссель, 29 октября 2010 г. URL: [http://ec.europa.eu/ecip/documents/procedures/import\\_entry\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/ecip/documents/procedures/import_entry_guidelines_en.pdf) (дата обращения: 20.02.2011).

9. Paul-Hervé Theunissen. Benefit of automated Risk Management in a Customs Union. WCO Risk Management Forum. 2010. URL: [http://www.wcoomd.org/RiskManagementForum\\_28\\_29June2010/wco\\_risk\\_management\\_forum.htm](http://www.wcoomd.org/RiskManagementForum_28_29June2010/wco_risk_management_forum.htm) (дата обращения: 10.10.2010).

10. Doc. TAXUD C/4 D/1480. Authorised economic operator. Project report by the customs 2007 project group. Европейская комиссия. Брюссель, 04 июля 2005 г. URL: /Project\_report\_Authorised\_Economic\_Operator.pdf (дата обращения: 20.10.2010).
11. Там же.
12. Официальный сайт компании COTECNA. URL: <http://www.cotecna.ru/RU/RU/home.aspx> (дата обращения: 15.11.2010).
13. Doc. TAXUD/2006/1450. Authorised Economic Operators. Guidelines on standards and criteria. Европейская комиссия. Брюссель, 12 июня 2006 г. URL: <http://www.revenue.ie/en/customs/businesses/economic/aeo.html>
14. Doc. TAXUD/2006/1452. Working document. Authorised economic operator. The AEO COMPACT model. Европейская комиссия. Брюссель, 13 июня 2006 г. URL: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/policy\\_issues/customs\\_security/aeo\\_compact\\_model\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_compact_model_en.pdf) (дата обращения: 05.10.2010).
15. AEO Pilot Report, 24 августа 2006 г. URL: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/policy\\_issues/customs\\_security/aeo\\_pilot\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_pilot_report_en.pdf) (дата обращения: 01.10.2010).
16. TAXUD/A2/SDC/D(2010). Annual Work Programme 2010 for the Implementation of Customs 2013. URL: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/common/tenders\\_grants/tenders/ao-2010-06/awp\\_2010\\_cus2013.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/tenders_grants/tenders/ao-2010-06/awp_2010_cus2013.pdf) (дата обращения: 02.02.2010).
17. Annex to the Proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council establishing an action programme for customs in the Community (Customs 2013). Commission staff working document. Брюссель, 17 мая 2006 г. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006SC0570:EN:NOT> (дата обращения: 10.10.2010).

**Колесинская Мария Романовна,  
Макарова Екатерина Олеговна**  
студенты 4 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Афонин Петр Николаевич**  
заведующий кафедрой технических средств  
таможенного контроля, д.т.н., доцент,  
академик Международной академии прогнозирования,  
член-корреспондент Российской академии  
медико-технических наук

## **ИНСПЕКЦИОННО-ДОСМОТРОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ КАК ФАКТОР БЕЗОПАСНОСТИ В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА**

*В данной работе рассматриваются инспекционно-досмотровые комплексы как фактор безопасности в странах-членах Таможенного союза; также в работе приведен краткий анализ бэкскаттерных систем и рассмотрены возможные перспективы их внедрения в таможенном контроле в странах-членах Таможенного союза.*

*This article discusses the X-ray inspection systems as a factor of safety in member countries of the Customs Union, article gives a brief analysis of the backscatter systems and examined the possible prospects of their implementation in the customs control in member countries of the Customs Union.*

*Ключевые слова: ИДК, бэкскаттерные системы, экономическая безопасность, Таможенный союз*

*Key words: X-ray inspection system, Z-Beckskatter systems, economical safety, Customs Union*

Присоединение России к Рамочным стандартам безопасности, принятым в июне 2005 года Всемирной таможенной организацией, определило необходимость дальнейшего обустройства пунктов пропуска на границе, оснащение их современными техническими средствами таможенного контроля. В этой связи, внедрение инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК, X-ray Cargo Vision Systems – англ.) является одним из приоритетных направлений деятельности ФТС России в ближайшей и отдаленной перспективе.

Целью данной работы является рассмотрение ИДК в качестве фактора обеспечения безопасности в странах-членах Таможенного союза в условиях повышения эффективности государственного контроля и улучшения качества работы участников внешнеэкономической деятельности.

Для достижения поставленной цели определены следующие задачи:

- провести анализ результативности применения ИДК в России;
- исследовать магистральные направления развития технологий X-ray Cargo Vision Systems в странах-членах Всемирной таможенной организации;
- определить возможности применения зарубежного прогрессивного опыта применения X-ray Cargo Vision Systems в странах-членах Таможенного союза.

Внедрение ИДК началось с августа 2007 года в рамках реализации федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2003-2010 годов)». На сегодняшний день инфраструктура ФТС России располагает значительным парком стационарных, легковозводимых и мобильных ИДК различных производителей, в том числе отечественных [1].

Как неинтрузивная технология, ИДК позволяет значительно повысить как темп, так и эффективность таможенного контроля, открывая возможность для оптимизации процедур таможенного оформления, способствуя выявлению и профилактике таможенных правонарушений, снижению затрат участников ВЭД.

Доступные статистические данные свидетельствуют, что в результате работы таможенных органов в 2009 году с использованием ИДК было возбуждено 121 уголовное дело и 2665 дел об административных правонарушениях (в 2008 году эти цифры составили 64 и 1718 соответственно). Общая сумма штрафов, наложенных в 2009 году – 20,6 млн. руб. – почти вдвое превышает результат предшествующего года (11,1 млн. руб.). В 2009 году было проведено около 503 тыс. осмотров с использованием ИДК при въезде в Россию и порядка 188 тыс. при выезде. Итого, свыше 690 тыс. осмотров (против 253 тыс. в 2008 году).

Стоит отдельно отметить успехи в борьбе с контрабандой наркотиков. За 2008-2009 годы было изъято более 1,5 тонн наркотиков (733 и 804 кг соответственно), из которых порядка 740 кг приходится на долю героина (415 кг и 325 кг соответственно) [2].

С начала 2010 года на таможенный осмотр с применением ИДК на российско-казахстанском участке границы было направлено более 13



тысяч объектов контроля, по результатам анализа сканированных изображений проведено 123 таможенных досмотра, в итоге возбуждено 37 дел об административных правонарушениях. Количество объектов, осматриваемых с применением ИДК на российско-казахстанской границе, в течение года постоянно увеличивалось.

Анализ применения комплексов в таможенных службах и службах безопасности ряда государств-членов Всемирной таможенной организации показывает их высокую эффективность в противодействии контрабанде и незаконному перемещению грузов, надёжному выявлению оружия и боеприпасов, наркотических и взрывчатых веществ.

Анализ оснащённости таможенных служб различных государств показывает широкий ассортимент применяемых технологий X-ray Cargo Vision Systems. Особое внимание в последние годы уделяется распространению в мире так называемых бэкскаттерных систем (Z-Backscatter), обеспечивающих высококачественную визуализацию регистрируемого отраженного рассеянного рентгеновского излучения [3].

Обладая сравнительно невысокой стоимостью, бэкскаттерные системы обеспечивают получение уникального по своему качеству теневое рентгеновское изображение, сравнимого по качеству лишь с фотографическим. Использование сверхнизких энергий позволяет осуществлять сканирование автотранспортных средств вместе с водителем и пассажирами без нанесения какого-либо фактического вреда их здоровью. Пропускная способность бэкскаттерных систем составляет до 1100 автомобилей в сутки, что значительно превышает характеристики традиционных аналогов. Преимуществом данных систем является также возможность обнаружения делящихся и радиоактивных материалов с непосредственным указанием места нахождения источника повышенного радиационного фона [4]. В опциональной поставке бэкскаттерные системы способны даже в автоматизированном режиме осуществлять поиск скрытых вложений в типовых местах контейнеров и автотранспортных средств, что значительно облегчает работу оператора станции анализа изображений [5].

Особый интерес представляют мобильные реализации бэкскаттерных систем, производимых, в частности американской корпорацией American Science & Engineering. Установленная на шасси легкового автомобиля система сканирования, не содержащая никаких выносных элементов, позволяет скрытно проводить сканирование в любых условиях в процессе движения вдоль интересующего объекта. Такого рода системы нашли применение не только в Таможенной и пограничной службе, но и в армейских подразделениях Соединенных Штатов.

ФТС России изучает накопленный опыт применения ИДК, эксплуатируемых таможенными органами в различных регионах мира, однако внедрению бэкскаттерных систем на границах Таможенного союза препятствуют отдельные законодательные акты, определяющие, в том числе, необходимость получения разрешения от людей на их рентгеновское сканирование.

Однако следует предположить, основываясь на опыте передовых индустриальных стран, таких как Соединенные Штаты Америки, что эффективность внедрения бэкскаттерных систем могла бы компенсировать любые экологические риски, связанные с их эксплуатацией.

Особенно перспективным следует рассматривать внедрение комплексных устройств, включающих как традиционные высокоэнергетичные ускорители, так и вспомогательные бэкскаттерные системы, поскольку технология их применения исключает необходимость просвечивания водителя и пассажиров, что снимает имеющиеся в странах-членах Таможенного союза правовые ограничения.

Таким образом, уровень экономической безопасности стран-членов Таможенного союза может быть значительно повышен за счет применения инновационных бэкскаттерных ИДК-систем.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Информационно консультационная система Виртуальная таможня. Электронное декларирование через Интернет: серьезный скачок <http://www.vch.ru/>
2. Группа Техно. Об эффективности работы инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК) <http://dosmotr.group techno.ru/>
3. American Science and Engineering, Inc. The ABCs of Z <http://www.as-e.com/>
4. American Science and Engineering, Inc. Z Backscatter Van Mobile Screening System <http://www.as-e.com/>
5. Defense Industry Daily. Better Than X-Rays: The Z-Backscatter Scan-Van <http://www.defenseindustrydaily.com/>

**Коннова Татьяна Витальевна**  
студент 3 курса юридического факультета

**Научный руководитель**  
**Максимов Юрий Анатольевич**  
доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин,  
к.т.н., к.э.н., доцент

**Заведующий кафедрой**  
**Семенов Алексей Викторович**  
заведующий кафедрой гражданско-правовых дисциплин,  
к.ю.н., доцент

**ЗАЩИТА ПРАВ ДОЛЬЩИКОВ НА ОБЪЕКТЫ  
НЕЗАВЕРШЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ПРИ БАНКРОТСТВЕ  
ОРГАНИЗАЦИЙ-ЗАСТРОЙЩИКОВ**

*В работе на основе анализа нормативно-правовых актов и судебной практике дается характеристика наиболее целесообразных и действенных способов защиты прав участников долевого строительства на объекты незавершенного строительства при банкротстве организации-застройщика.*

*In the article on the basis of the analysis of regulatory legal acts the characteristic of the most expedient ways of protection of the rights of shareholders on objects of incomplete building is given at bankruptcy of the builder.*

**Ключевые слова:** *гражданско-правовые отношения, банкротство застройщика, процедуры банкротства, договор долевого участия в строительстве, признание права собственности на объект незавершенного строительства*

**Key words:** *civil-law relations, bankruptcy of the builder, bankruptcy procedure, the individual share contract in building, a recognition the property right to object of incomplete building*

Федеральный закон Российской Федерации от 30.12.2004 № 214-ФЗ «Об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости Российской Федерации» [1] устанавливает гарантии защиты прав, законных интересов и имущества участников долевого строительства.

Однако, в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 26.10.2002 № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» [2] (далее – Закон о банкротстве), любое юридическое лицо, имеющее признаки банкротства, может быть признано несостоятельным. Кроме того, требования кредиторов по обязательствам, обеспеченным залогом имущества должника, удовлетворяются в составе требований кредиторов третьей очереди [3].

Для участия в деле о банкротстве необходимо обладать денежным требованием к должнику, в связи с чем возникают вопросы о том, при каких обстоятельствах и какие права имеет тот или иной дольщик. По общему правилу, дольщик имеет право на получение определенного объекта недвижимости, т.е. его требование носит «неденежный» характер, а подлежит в конечном итоге выражению в натуре. Однако такое требование может быть преобразовано в «денежное», но для этого необходимо расторгнуть договор долевого участия в строительстве и заявить требование о возврате уплаченных денежных средств по договору, в том числе с учетом неустойки и возмещения убытков.

Следует отметить, что не все денежные требования к застройщику в данном случае приемлемы. Дольщику в этом случае необходимо требовать возврата уплаченной суммы, но не причиненных ему убытков или упущенной выгоды, поскольку в силу абзаца второго п. 3 ст. 12 Закона о банкротстве они не учитываются для определения числа голосов на собрании кредиторов и вообще удовлетворяются после того, как удовлетворены требования всех кредиторов в сумме основного долга.

Учитывая, что целью заключения договора долевого участия в строительстве многоквартирного дома является приобретение жилого помещения, необходимо рассмотреть порядок удовлетворения застройщиком обязательственных требований.

Для того чтобы получить какое-либо удовлетворение в конкурсном производстве, необходимо быть признанным кредитором в реестре должника. В соответствии с п. 1 ст. 137 Закона о банкротстве к третьей очереди кредиторов отнесены требования конкурсных кредиторов по денежным обязательствам и требования уполномоченных органов. Таким образом, дольщик, не обладающий установленным правом собственности на квартиру или долю, должен стать «конкурсным кредитором», по средствам преобразования имеющегося у него обязательства (требования квартиры) в денежное обязательство (требования денег). В противном случае, получить удовлетворение требований при банкротстве застройщика невозможно без соответствующего законного судебного решения.

Таким образом, у дольщика имеются два пути защиты своего права: во-первых, обратиться в суд с иском о признании права собственности на квартиру в не завершенном строительством доме, во-вторых, обратиться в арбитражный суд с заявлением о включении в реестр требований суммы, уплаченной по договору долевого участия в строительстве.

Очевидно, что наличие одновременно двух путей решения проблемы, приводит к конфликту интересов и, без особого законного регулирования, неизбежно приведет к ущемлению интересов одних по сравнению с интересами других.

Актуальность признания права собственности на долю в объекте незавершенного строительства или на объект в целом очевидна в свете того, что банкротство организации-застройщика повлечет включение в конкурсную массу незавершенного строительством объекта, за счет реализации которого будут удовлетворены требования кредиторов застройщика, дольщики же не получают свои квартиры.

Даже в случае признания судом за дольщиком права на передачу причитающегося объекта недвижимости с момента введения процедуры наблюдения, в соответствии со ст. 63 Закона о банкротстве исполнение исполнительных документов по имущественным взысканиям приостанавливается.

Однако, у дольщика имеется возможность получить заветное жилое помещения или по крайней мере оградить его от включения его в конкурсную массу, путем признания различных прав в судебном порядке, чем активно и пользуются многие участники процесса.

При условии полной оплаты цены договора у дольщика возникает право требования к застройщику о передаче квартиры в собственность. В случае выдвижения подобных требований необходимо также иметь в виду уровень достроенности дома. Так, в случае договора долевого участия в строительстве жилого дома, для признания права собственности на квартиру, как на незвершенный строительством объект, необходимо, чтобы квартира была достроена для того, чтобы возможно было представить в суд акты обмера квартиры техниками проектно-инвентаризационного бюро или бюро технической инвентаризации. В ином случае могут быть выдвинуты требования о признании права собственности на идеальную долю в объекте незавершенного строительства.

С точки зрения гражданского права России, в недостроенном доме квартир юридически еще не существует, они «появляются» после принятия дома в эксплуатацию. Единственным (и единым) объектом

недвижимости может признаваться только здание как объект незавершенного строительства. Данный не завершенный строительством объект ни в теории права, ни в законодательстве не рассматривается как «совокупность незавершенных строительством квартир» [4]. Некоторые цивилисты полагают, что условия удовлетворения требований в отношении объектов незавершенного строительства практически одинаковы – наличие помещения как объекта гражданских прав в натуре у застройщика к моменту удовлетворения иска. Однако в судебной практике имеется немало прецедентов признания права собственности на квартиру в доме, который еще не сдан в эксплуатацию. Здесь важно, чтобы квартира существовала «физически», и была индивидуализирована.

К числу спорных относится, прежде всего, вопрос о возможности выдела в натуре доли в праве собственности на объект незавершенного строительства, поскольку признание права собственности на часть объекта недвижимости, незавершенного строительством, на будущий период невозможно, так как право собственности может быть признано лишь на индивидуально-определённую вещь. До ввода здания в эксплуатацию индивидуальные признаки отсутствуют.

Вопрос возникновения у дольщиков права собственности на объекты долевого строительства и права общей долевой собственности имущества в многоквартирном доме или ином объекте недвижимости в случае признания застройщика банкротом, не определен законодателем и требует скорейшего решения.

Ещё в 2007 году в статье А.В.Егорова «Банкротство организации-застройщика» по итогам обобщения проблем судебной-арбитражной практики были обозначены серьезные предложения по совершенствованию действующего законодательства о несостоятельности, которые актуальны и на сегодняшний день.

Во-первых, необходимо создать механизм равного и пропорционального удовлетворения требований дольщиков. Иными словами необходимо закрепление правила, согласно которому все требования, возникшие из принятых застройщиком обязательств по договорам долевого участия в строительстве, заключенным до возбуждения дела о банкротстве, могут быть заявлены лишь в рамках дела о банкротстве путем предъявления соответствующих денежных требований.

Во-вторых, следует законодательно предусмотреть особенности банкротства организаций-застройщиков, и изложить это отдельным разделом закона о банкротстве, как то, например, сделано при банкротстве сельскохозяйственных организаций, или предпринимателей [5].

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон Российской Федерации от 30.12.2004 № 214-ФЗ «Об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости Российской Федерации» (в действ. ред.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2005. № 1 (часть 1). Ст. 4260.
2. Федеральный закон Российской Федерации от 26.10.2002 № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» (в действ. ред.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 43. Ст. 4190.
3. Контроль за долевым участием в строительстве. [Электронный ресурс]: Официальный сайт Министерства строительного комплекса Московской области. 2005. <http://www.mskmo.ru/kontrol/4727.html> (дата обращения: 12.12.2010)
4. Д.М.Натариус. Банкротство застройщика. Долевое строительство. Право и реалии [Электронный ресурс]: Официальный сайт адвоката Д.М.Натариуса. 2010. <http://www.advokat-natarius.ru/bankrot> (дата обращения 12.12.2010)
5. А.В.Егоров. Банкротство организаций-застройщиков // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2007. № 4.

**Крупница Максим Сергеевич,  
Федоров Владимир Николаевич**  
студенты 2 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Соломенн Аркадий Юрьевич**  
доцент кафедры гуманитарных дисциплин, к.и.н.

**Заведующий кафедрой  
Качалова Виктория Геннадьевна**  
заведующий кафедрой гуманитарных дисциплин,  
д.и.н., профессор

## **ТОРГОВЛЯ ДРЕВНЕЙ РУСИ: ВЗГЛЯД «ИЗВНЕ»**

*Работа раскрывает номенклатуру внешней торговли Древней Руси с государствами-партнерами глазами иностранцев сопоставлением археологических и письменных доказательств: скандинавских саг, европейских памятников средневекового права, а также свидетельств путешественников («Записки» Ибн Фадлана).*

*The report depicts contents of Ancient Rus' foreign trade from outside the border by comparison of archaeological and written sources: Scandinavian sagas, European law monuments and voyagers' tales (Ibn Fadlan's "Notes").*

*Ключевые слова: Древняя Русь, торговля, партнерство, Скандинавия, Европа, Византия, путешествия, описания*

*Key words: Ancient Rus', Byzantine, trade, Scandinavia, Ibn Fadlan, depiction, archaeology*

Начало торговых отношений Руси с другими странами теряется в веках, когда отдельные земли – Полянская, Словенская и др., расположенные на перекрестке древних путей мировой торговли, соединявших Балтийское море с Черным и Кордову с Багдадом, – участвовали и в европейской, и в азиатской торговле. Первоначально торговля шла по древним путям, ведущим в Рим. Но собственно упорядоченные внешнеторговые сношения начались лишь с образованием Древнерусского государства, которое взяло на себя руководство ими и их юридическую защиту.

Россия и поныне является перепутьем международных торговых маршрутов. В условиях современного мира особенно важно



сохранить преемственность традиций и не утратить славу одной из главнейших торговых держав. Богатейшая история внешнеторговой деятельности действительно позволяет заявить, что Россия по праву заслуживает стать одним из ведущих членов ВТО.

Целью данной работы обозначим изучение и анализ зарубежных памятников права и литературных источников для оценки торговли Древней Руси глазами иностранцев.

Круг торговых связей Руси широк и в основном совпадает с ареалом ее внешнеполитических союзов и сношений. Мы коснемся двух вопросов: во-первых, с кем торговала Русь, во-вторых, что составляло предмет торговли.

## **Европа: взгляд «извне»**

### **1. Торговля со скандинавами**

Само образование Древнерусского государства многие исследователи склонны связывать со Скандинавией. Согласно норманнской теории образования древнерусского государства трое братьев – Рюрик, Синеус, Трувор – являлись варяжскими конунгами, приглашенными на княжение новгородцами для прекращения междоусобиц. Сам факт приглашения варяжских наемников на княжение говорит о существовавших тесных отношениях между Новгородской землей и варяжскими землями; очень маловероятно, что эти страны не имели налаженных торговых связей.

В качестве материала для исследования мы использовали ряд скандинавских письменных источников, повествующих о рейдах варяжских купцов в «Гардарику». Количество их настолько велико, что по их числу они могут конкурировать лишь с рассказами о пребывании на Руси скандинавских конунгов и воинов, нанимавшихся на службу древнерусским князьям. Уже в рунических надписях многократно отмечаются торговые поездки в Гарды «с дорогими товарами» [1]. Более подробно рассказывают о скандинавских купцах саги, которые содержат ценнейшие сведения о торговле с Русью, ее организации и масштабах.

«Королевская сага» весьма информативна, так как она позволяет установить предметы русско-норвежской торговли, а именно те товары, которые скандинавы покупали в Новгороде: драгоценные ткани, дорогие меха, роскошная столовая утварь. Одной из главных целей торговых поездок скандинавов на Русь можно считать приобретение для конунгов и знати тканей византийского производства, поступление

которых из Византии на Русь засвидетельствовано как археологическими, так и лингвистическими данными. Вывоз тканей из Византии русскими купцами регламентируется в договоре Руси с Византией 944 г. Весьма характерным предметом новгородского экспорта были меха. Как свидетельствуют письменные памятники IX-XIII вв., русские меха были хорошо известны в Византии, Германии, Франции, Англии, а также в Хорезме. Показателем масштабности меховой торговли Древней Руси может служить наличие в ряде европейских языков заимствованного из древнерусского языка слова соболь. Указание на то, что следует понимать под «роскошной столовой утварью», содержат, как кажется, материалы из раскопок в Новгороде. Это ближневосточная керамика иранского производства (из центров Рея, Кашана и др.), произведения византийского художественного ремесла, возможно, местная новгородская посуда [2].

В тексте «Королевской саги» упомянуто «товарищество» (*felag*), в которое вступают герои Олаф и Гудлейк. Это едва ли не древнейшее упоминание ранних купеческих объединений, сведения о которых присутствуют во многих источниках [3].

Правовое оформление торговых отношений между Древней Русью и скандинавскими странами, по общему мнению, возникает в XII в., к концу которого (1191-1192 гг.) относится первый сохранившийся договор между Новгородом и Готским берегом (г. Висбю на Готланде) [4].

Итак, руководствуясь в рассуждениях доказательствами и фактами из фольклорных источников, подведем следующие итоги:

1. Скандинавы имели отлаженные торговые отношения с Древнерусским государством.
2. В основу их были положены официально закрепленные договоренности – прообраз современных торговых соглашений.

Как свидетельствуют археологические источники, в середине XIII в. в Новгороде существует подворье готландских купцов. Однако, как отмечают исследователи, при всем обилии археологических свидетельств о торговле с Новгородом, скандинавские письменные источники не содержат упоминаний о Готском дворе, несмотря на то, что их авторы неплохо знакомы с особенностями городской архитектуры (наличествуют упоминания о церкви св. Олафа – новгородском храме, построенном скандинавами) [5].

Вместе с тем есть свидетельства и того, что в Новгороде существовало некое подворье, предназначенное для варягов. В Новгороде конца X - первой половины XI в. постоянно находился больший или

меньший контингент скандинавов: дружинников новгородских князей и наместников великого киевского князя, новоприбывших искателей богатства и славы, торговых людей. Особенно широко, как мы знаем, привлекал их на свою службу Ярослав Мудрый. Но, как это ни парадоксально, археологические находки скандинавских вещей в Новгороде крайне немногочисленны (в отличие от Городища и Ладоги). Противоречие между материальными свидетельствами и данными письменных источников не находит иного объяснения, кроме предположения, что скандинавы не были рассредоточены по городу, а жили, по крайней мере большинство из них, в каком-то одном месте [6].

Как свидетельствуют археологические источники, варяги привозили для торговли на Руси следующие товары:

1. морские продукты, в том числе рыбу и моржовую кость;
2. сырье и орудия труда;
3. предметы домашнего обихода и утварь;
4. украшения, предметы гигиены и ухода за телом, в том числе костяные и деревянные гребни, пинцеты, палочки из серебра для «чистки» ушей (так называемые копоушки), притирания, масла и мази, а также краска для глаз;
5. оружие [7].

Таким образом, совокупность древнескандинавских и древнерусских источников позволяет более или менее уверенно реконструировать основные этапы истории скандинавского подворья в Новгороде: палаты, построенные Ярославом для своих дружинников-варягов около 1016 г., церковь св. Олафа, основанная, вероятно, в 1030-х - начале 1040-х гг., Готский двор с особой юрисдикцией и разнообразными владениями в XII в.

## **2. Торговля с Западной Европой**

Одним из самых первых документов в области торговли периода раннего средневековья является «Раффельштеттенский таможенный устав».

Было бы ошибочным полагать, что «Устав» представляет собой документ локального значения (Раффельштеттен представлял собой местечко в районе г. Линц, Австрия): в нем оговариваются таможенные правила на территории Баварской восточной марки в целом, которая занимала территории примерно от современной немецко-австрийской границы на западе до г. Вена на востоке – довольно солидной по размерам территории.

Однако нас интересует лишь то, какое отражение нашла Русь – совсем еще молодое государство, в те времена преуспевавшее в военном деле и торговле – на его страницах.

В «Раффельштеттенском уставе» упоминаются «руги». Ряд исследователей считают таковыми местное славянское население, а не далекую от этих мест Русь. В пользу этой теории говорит факт существования здесь в середине V в. германского племени «ругов»; сами руги как племенное образование просуществовали весьма недолгий срок – в 488 г. они исчезли «стараниями» римского полководца Одоакра. Прижился лишь топоним местности обитания «ругов» – «страна ругов» (нем. Rugiland), который и дал имя пришедшим сюда несколько позднее (VI в.) славянам. Однако анализируя текст «Устава» в целом, А.В.Назаренко указывает на разграничение «баваров и славян этой страны» (славянского населения Марки) и иностранных купцов: первые освобождались от таможенных сборов, вторые же платили их в полном объеме. «Ругов» составители относят к последней категории. Отсюда вывод, что «руги» есть не кто иные, как купцы из Киевской Руси [8].

Анализ источников «по нашу сторону границы» позволяет установить интенсивность торговли. О вывозе из Руси коней древнерусские источники молчат, но зато о том, что рабы (челядь) и воск были, наряду с мехами, преимущественными статьями древнерусского экспорта в раннее средневековье, они сообщают не раз.

Какие выводы позволяет нам сделать все вышесказанное? Прежде всего, это наличие отлаженных торговых связей Киевской Руси с Западной Европой. Упоминание Руси намного позднее (XI в.) в таможенных уставах Австрийского герцогства в том же контексте говорит в пользу этого. Далее, вместе называние «ругов» в паре с богемами (чехами) позволяет предположить, что торговый путь из восточной Европы в западную пролегал именно здесь, через Чехию. В-третьих, сопоставив дату издания «Устава» и некоторые вехи истории Древнерусского государства, логично заключить, что его торговые связи были уже достаточно развитыми в этот период, что, несомненно, говорит об экономической мощи Киевской Руси.

В целом же «Устав» имеет огромное значение для характеристики Древнерусского государства на данном этапе развития. Взгляд «извне» как нельзя более объективно отражает состояние экономики государства на тот момент.

### 3. Торговля в восточных источниках

Разумеется, Русь упоминается на страницах не только северно- и западноевропейских источников. Не стоит забывать, что не менее важным вектором развития торговли также был Восток. Одним из источников, имеющимся в нашем распоряжении, является «Записка» арабского посла Ибн Фадлана. Что привело арабское посольство так далеко на север? Внешнеполитическая ситуация обернулась таким образом, что правитель Волжской Булгарии решил прибегнуть к помощи арабских халифов в борьбе против владычества хазар. Ибн Фадлан же являлся членом дипломатической миссии арабов на Волгу. В связи с этим следует обрабатывать всю информацию о «славянах» с поправкой на то, что далеко не все, обозначаемые Ибн Фадланом как славяне, таковыми на самом деле являлись. Ибн Фадлан описывает скорее собирательный образ северян: историки отмечают сходство жителей с финно-уграми и прочими народностями.

Итак, перейдем к анализу предоставленных Ибн Фадланом сведений. По тексту «Записок» он неоднократно затрагивает – прямо или косвенно – торговые отношения русов с восточными народами, в т.ч. с Хазарским Каганатом и Волжской Булгарией.

Исследуя труд Ибн Фадлана, можно заключить, что охотничья добыча веси активно скупалась болгарскими купцами. Из материала следует, что одним из самых востребованных булгарами товаров являлась пушнина. Вероятно, пушнина и скот составляли значительную часть товарооборота русов. Упоминая об амуниции варягов бегло и вскользь, Ибн Фадлан, тем не менее, дает четко понять, что русы закупали предметы вооружения в Европе, в том числе и у франков. Также даются указания на предметы роскоши, очевидно, что русы покупали в восточных странах предметы роскоши, определявшие социальный статус жителя [9].

Упоминания о торговле с Русью также могут быть найдены и на страницах византийских источников. Константин Багрянородный – византийский император (родился в 905 г., правил с 944 по 959 г.) – внес весомый вклад в историографию 10 века. Мы обратим особое внимание на 9 главу его сочинения «О народах». Здесь византийский император рисует информативную картину полюдья современного ему русского князя [10].

Император не указывает на товары, которые везли с собой росы, однако, читая этот рассказ [«Об управлении империей» - К.М., Ф.В.], можно понять, какие товары отправляла Русь со своими торговыми ка-

раванами, на лодках, сплававшихся летом к Царьграду: это была дань натурой, собранная князем и его дружиной во время зимнего объезда: произведения лесных промыслов, меха, мед и воск [11].

В главе 3 «О печенегах и руссах» есть указания на торговлю крупным рогатым скотом. Археологические исследования показали, что скотоводство было важной отраслью сельского хозяйства Древней Руси. Как свидетельствуют остеологические материалы, именно оно обеспечивало население большей частью мясной пищи. К упомянутым товарам присоединялась челядь и добыча дружины.

Славяне вывозили через путь «из варяг в греки» хлеб, медь, воск, а также рабов. Развивалась и внутренняя торговля. Росло число торговых людей. Появляются элементы таможенного дела – торговые пошлины, распространенным видом которого было «мыто». При Ярославе Мудром возникает таможенное законодательство [12].

Итак, попытаемся синтезировать целостный образ Руси того времени в зарубежных источниках. Без сомнения, Русь имела налаженные торговые связи с сопредельными государствами: все источники – и археологические, и письменные – прямо или косвенно указывают их наличие и активное использование. Основными статьями внешней торговли в зависимости от ее направления являлись: пушнина, воск, лес, зерно, оружие, предметы роскоши (бусы, ювелирные изделия и пр.), рабы, ткани, керамические изделия. Причем письменные и археологические источники зачастую называют разные наименования товаров, что позволяет воссоздать более полный образ древней Руси.

Наличествуют также торговые соглашения между русскими городами и сопредельными странами. Примером является договор между Новгородом и варяжскими княжествами. Датировка зарубежных источников – конец IX-XI вв. – позволяет говорить о том, что уже на весьма раннем этапе своего существования Древнерусское государство было развитой торговой державой. Пожалуй, главной посылкой развития древнерусской торговли являлось все же выгодное физико-географическое положение. Транзитный товаропоток установил, а затем и упрочил экономические отношения с государствами как к северу, так и к югу от Древней Руси.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Королевские саги: «Сага об Олафе Святом. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://norse.ulver.com/heimskringla/h7.html>
2. Древняя Русь в свете зарубежных источников. М. 1997. С. 537.

3. Сага об Одде Стреле. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://norse.ulver.com/src/forn/orvarodd/ru.html>
4. Древняя Русь в свете зарубежных источников. М. 1997. С. 549.
5. Грамоты Великого Новгорода и Пскова. М.; Л., 1949. С. 31.
6. Сборник саг «Круг земной» Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://norse.ulver.com/heimskringla/>
7. Будур Н. Повседневная жизнь викингов IX-XI века. М. 2007. С. 29.
8. Древняя Русь в свете зарубежных источников. М. 1997. С. 265.
9. Ибн-Фадлан. Путешествие на Волгу. С. 74. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/fadlan.htm>
10. Константин Багрянородный «Об управлении империей». Режим доступа: World Wide Web. URL: [http://krotov.info/acts/10/porfirog/konst\\_01.html#09](http://krotov.info/acts/10/porfirog/konst_01.html#09)
11. Там же.
12. Бахрах Д.Н., Кивалов С.В. Таможенное право России. – М., 1995. С. 119.

**Лямкина Анна Юрьевна**  
студент 4 курса экономического факультета

**Научный руководитель**  
**Афонин Петр Николаевич**  
заведующий кафедрой технических средств  
таможенного контроля, д.т.н., доцент,  
академик Международной академии прогнозирования,  
член-корреспондент Российской академии  
медико-технических наук

**ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ С ПРИМЕНЕНИЕМ  
ИНСПЕКЦИОННО-ДОСМОТРОВЫХ КОМПЛЕКСОВ  
В РАМКАХ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ  
СТРАНАМИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА**

*В данной работе проведен анализ особенностей и эффективности совместного применения СУР и ИДК таможенными органами Российской Федерации, отмечены проблемы и найдены пути их разрешения, основным из которых является установление единых требований по обмену информацией и опыту применения ИДК между членами ТС в рамках системы управления рисками. Автором определены основные направления дальнейшего развития и совершенствования создаваемой системы таможенного контроля.*

*In given article the analysis of features and efficiency of joint application risk management system and X-ray inspection has been carried out by customs bodies of the Russian Federation, problems are defined and ways of their permission are found, the establishment of uniform requirements on information interchange and experience of application X-ray inspection system between members of the HARDWARE within the limits of a control system of risks is basic of which. The author defines the basic directions of the further development and perfection of created system of customs control.*

**Ключевые слова:** *таможенный контроль, ИДК, СУР, Таможенный союз, эффективность, профиль риска*

**Key words:** *Customs control, X-ray inspection system, Customs Union, efficiency, risk profile*

В трех государствах: Российской Федерации, Республике Беларусь и Республике Казахстан, сформировавших Таможенный союз (далее – ТС), существуют различные по наполняемости, содержанию и условиям системы управления рисками (далее – СУР), позволяющие при-



менять различные формы таможенного контроля (далее – ТК). Причем в Казахстане СУР находится на начальной стадии развития, что признано и подтверждено участниками внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД), в Республике Беларусь такая система существует, но принципы, заложенные в ней, отличаются от СУР, применяемой в таможенных органах РФ. При этом в контуре управления СУР в странах-участницах ТС применяются технические средства таможенного контроля, в том числе инспекционно-досмотровые комплексы (далее – ИДК). Но результаты осмотров с помощью ИДК и применяемые на их основе необходимые формы таможенного контроля в настоящее время используются только в том государстве, где данные действия были проведены.

Установление единых требований по обмену информацией и опыту применения ИДК между членами ТС в рамках СУР является актуальным вопросом эффективного функционирования ТС.

Целью исследования является выявление особенностей совместного применения СУР и ИДК таможенными органами РФ, как страны участницы ТС, проблем и путей их решения, перспектив дальнейшего использования в практике ТС.

Для достижения поставленной цели в ходе исследования предполагается решение следующих задач:

1. Анализ взаимодействия ИДК и СУР в РФ.
2. Характеристика эффективности применения ИДК в РФ.
3. Исследование проблем и поиск путей их разрешения странами ТС.
4. Анализ перспективных направлений развития ИДК в рамках СУР.

Важное значение в системе таможенного контроля занимают современные технические средства ТК, значительно повышающие качество таможенного контроля без существенного повышения издержек бизнеса, связанных с таможенным администрированием внешнеэкономической деятельности. К таким средствам, прежде всего, относятся ИДК.

Полученное с помощью ИДК рентгеновское изображение товаров и транспортных средств позволяет идентифицировать перемещаемые товары, просмотреть узлы и агрегаты транспортного средства, обнаружить в них предметы, перемещаемые с нарушением таможенно-го законодательства.

В рамках реализации Федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2003-2010 годы)», Концепции развития таможенных органов Российской Федерации [1] и Концепции создания системы таможенного контроля крупногабаритных

грузов и транспортных средств [2], начиная с 2007 года производится оснащение таможенных органов РФ легковозводимыми, стационарными и мобильными инспекционно-досмотровыми комплексами.

При эксплуатации ИДК уделяется пристальное внимание повышению эффективности их использования на основе сочетания двух составляющих – интенсивность эксплуатации и выявление (пресечение) правонарушений.

Интенсивность применения ИДК таможенными органами России постоянно возрастает. Так интенсивность эксплуатации ИДК в 2010 году (среднее 5,3) в сравнении с 2009 годом (среднее 5,1) выросла, достигнув в октябре 2010 года максимального значения – 6 осмотров в час [3].

С применением ИДК таможенной службой РФ за 10 месяцев 2011 года проведено 680 тысяч осмотров товаров и транспортных средств. По их результатам возбуждено 1884 дела об административных нарушениях и 30 уголовных дел. В частности, с помощью ИДК за три последних года из незаконного оборота изъято более 1,6 тонн наркотических средств, из которых половина приходилась на долю героина [4].

В настоящий момент использование ИДК при таможенных осмотрах недостаточно эффективно, например, в регионе деятельности СЗТУ на постах, где они эксплуатируются, данный показатель составляет всего 26%. В этих условиях с целью повышения эффективности эксплуатации данного средства таможенного контроля применяется принцип выборочности, в том числе с использованием системы управления рисками. Для осмотра с применением ИДК направляются объекты контроля в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов ФТС России. Должностные лица таможенных органов при принятии решения по проведению осмотра с применением ИДК руководствуются критериями, установленными в Методических рекомендациях по применению так называемых «интуитивных профилей рисков».

Основными признаками, при наличии которых принимается решение о проведении осмотра с использованием ИДК, являются:

- 1) по особенностям транспортировки товаров:
  - незначительная загрузка грузового отсека транспортного средства или загрузка транспортного средства значительно меньше его грузоподъемности;
  - товар перевозится в упаковке, не характерной для данного вида товара;
  - товарная партия представляет собой сборный груз, состоящий из товаров риска и товаров прикрытия, или перемещаются

товары с различными требованиями к условиям транспортировки.

2) по транспортным средствам, на которых осуществляется транспортировка товаров:

- неравномерное распределение нагрузок на оси транспортного средства (прицеп, полуприцеп), загруженного однородным товаром;
- общий фактический вес транспортного средства с товаром превышает вес транспортного средства и перемещаемых в его грузовом отделении товаров, определенный на основании документов.

3) по документам, представленным таможенному органу:

- при прибытии товаров и транспортных средств перевозчиком предоставляются документы, оформленные ненадлежащим образом;
- вес единицы товаров, указанный в представленных документах, не является характерным для данного товара или идентичных, однородных товаров и др.

4) по таможенным процедурам:

- помещение товаров под режим реэкспорта в упрощенном порядке (в случаях нахождения товаров в пунктах пропуска);
- прибытие на таможенную территорию Российской Федерации товаров, ранее вывезенных с таможенной территории РФ в соответствии с таможенным режимом реэкспорта и т.д.

5) по лицам, перемещающим товары (отправитель/получатель/перевозчик являются нарушителями таможенного законодательства).

Применение данных рекомендаций способствует систематизации и обоснованному выбору должностными лицами таможенных органов объектов контроля с использованием ИДК.

К основным проблемам на пути выполнения общей задачи по эффективному применению ИДК в текущем периоде можно отнести следующие:

1. Наличие объективной необходимости одновременного решения двух задач – обеспечивать постоянное наличие объектов перед ИДК, не создавая при этом значительной очереди и обеспечивать целенаправленный выбор объектов на основе применения СУР.

2. Отсутствие взаимного обмена информацией между членами ТС, что может приводить к повторному осмотру объектов, и соответственно отвлекает силы и средства, вызывает нарекания и увеличивает

издержки при таможенном оформлении и таможенном контроле участников ВЭД.

3. Перетекание товаропотоков между членами ТС из государств, где в полной мере применяется СУР, например РФ, в государства с более лояльным таможенным контролем и с более низкой его эффективностью, в первую очередь это Республика Казахстан.

Начальные тенденции такого перетекания были отмечены в 3 и 4 кварталах 2010 года и, соответственно, данные обстоятельства не могут устраивать таможенную службу РФ, т.к. теряются объемы поступления таможенных платежей за счет того, что при ввозе выплачиваются таможенные платежи в виде НДС, таможенных пошлин и акцизов, а перераспределение в процентном отношении между государствами идет только по таможенным пошлинам, соответственно это приводит к уменьшению поступлений таможенных платежей в Федеральный бюджет РФ при таможенном оформлении.

4. Необходимость постоянного повышения уровня профессиональной подготовки операторов ИДК, осуществляющих анализ изображений, так как недобросовестные участники ВЭД оперативно реагируют на предпринимаемые таможенными органами меры, направленные на усиление таможенного контроля.

5. Необходимость организации непрерывной эксплуатации ИДК (в режиме, соответствующем режиму функционирования пункта пропуска).

Главный путь решения проблем в области совместного применения СУР и ИДК странами ТС – это процесс унификации принципов и условий функционирования СУР в странах ТС.

Таможенным службам России, Беларуси и Казахстана необходимо установить порядок обмена информацией между таможенными органами государств. В настоящее время такого порядка нет, но проводимая таможенными службами данных государств работа, в первую очередь по инициативе таможенной службы РФ, даст в ближайшее время положительный результат по установлению единых требований в сфере обмена информацией в рамках применения СУР.

В ФТС РФ создана Рабочая группа по подготовке стратегии единого порядка, условий и правил применения СУР. Уже проведены плановые совещания данной группы по вопросам совместного применения СУР в рамках взаимодействия таможенных служб ТС, по итогам которых имеется разработанный план реализации предложений по решению существенных разногласий в рамках СУР.

В ходе реализации мероприятий по внедрению СУР и системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств определены основные направления дальнейшего развития и совершенствования создаваемой системы.

1. Дальнейшая интеграция ИДК с единой автоматизированной информационной системой (ЕАИС) таможенных органов и СУР.

2. Минимизация влияния «человеческого фактора» при использовании ИДК при таможенном контроле товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу РФ.

3. Построение эффективной вертикали администрирования системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств, в том числе результатов сканирования, полученных при использовании ИДК.

4. Совершенствование системы подготовки и переподготовки специалистов для работы на ИДК.

5. Развитие таможенной инфраструктуры, строительство стационарных ИДК и широкомасштабное оборудование пунктов пропуска через государственную границу РФ площадками для использования мобильных ИДК.

6. Организация своевременного и качественного технического обслуживания, мониторинга и контроля за состоянием элементов системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств.

7. Освоение технологии таможенного контроля товаров и транспортных средств с использованием ИДК на различных видах международного сообщения.

8. Активизация международного сотрудничества в сфере применения ИДК в целях обеспечения региональной и глобальной безопасности.

9. Организация передислокации мобильных ИДК из одних пунктов пропуска в другие с учетом оперативной обстановки, интенсивности грузопотока и т.д.

Решение существующих проблем и вопросов позволит увеличить коэффициент охвата товаров и транспортных средств таможенным контролем в форме таможенного осмотра с использованием ИДК при одновременном повышении эффективности применения ИДК. Важным показателем эффективности использования ИДК будет являться декриминализация внешнеэкономической деятельности, что еще более актуально с учетом реализации концепции переноса таможенного оформления в места, приближенные к государственной границе РФ [5].

Таким образом, до осуществления 100% охвата осмотром с использованием ИДК всех объектов контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза, таможенный контроль на основе системы управления рисками с применением данного высокотехнологического средства ТК будет оставаться одним из основных инструментов пресечения случаев нарушения таможенного законодательства.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Концепция развития таможенных органов Российской Федерации: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2005 года № 2225-р // Российская газета. 20 января 2006.
2. Приказ ФТС России от 24 января 2005 года № 52 «Об утверждении Концепции создания системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств».
3. Материалы расширенного заседания коллегии СЗТУ «О результатах оперативно-служебной деятельности таможенных органов СЗТУ в 2010 году и задачах на 2011 год». Санкт-Петербург, 01 февраля 2011 года.
4. <http://www.tks.ru/news/nearby/2011/01/12/0007> - Федеральная таможенная служба в 2010 году: цифры и факты.
5. Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации, одобренной решением коллегии ФТС России от 29 августа 2008 года.

**Можуга Виктория Викторовна**  
студент 5 курса юридического факультета

**Научный руководитель**  
**Терентьев Роман Владимирович**  
заведующий кафедрой административного  
и таможенного права, к.ю.н.

**СТАНДАРТЫ ВТО И ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
В РАМКАХ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА:  
ВОПРОСЫ СООТВЕТСТВИЯ**

*Работа посвящена вопросам соответствия таможенного законодательства Таможенного союза стандартам Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур. Кроме того, в работе анализируются возможные проблемы, связанные с присоединением стран-участниц Таможенного союза к ВТО.*

*This work is devoted questions of conformity of the customs legislation of The Customs Union to standards of the International Convention on the simplification and harmonization of Customs procedures. Besides, the author analyzes possible problems of joining of The Customs Union to the WTO.*

*Ключевые слова: Таможенный союз, ВТО, Киотская конвенция*

*Key words: The Customs Union, the WTO, International Convention on the simplification and harmonization of Customs procedures*

Последнее десятилетие Россия ведет активные переговоры по присоединению к Всемирной торговой организации (ВТО). Необходимость этого присоединения обусловлена задачами интеграции в мировую экономическую систему, создания более благоприятных условий доступа на иностранные рынки, привлечения зарубежных инвестиций и технологий в Россию.

Процесс присоединения к ВТО основывается, прежде всего, на унификации внутреннего правового и экономического пространства с мировым. Поэтому основной задачей России является приведение своего национального законодательства в соответствие со стандартами ВТО.

Хотя основополагающим документом в рамках ВТО считается Генеральное соглашение о тарифах и торговле 1947 г. (ГАТТ), оно содержит только общие принципы функционирования содружества и

реализации таможенной политики, которые конкретизируются в различных документах, объединенных термином «Многосторонние торговые соглашения» (МТС).

С точки зрения стандартизации таможенного дела особое значение имеет Международная Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур в редакции Протокола о внесении изменений от 26 июня 1999 г. (Киотская Конвенция), являющаяся основой унификации таможенного законодательства стран-участниц ВТО.

Она была разработана в целях гармонизации и упрощения таможенных процедур, содействия развитию международной торговли, внедрения таможенных принципов, сформулированных в ГАТТ и в соглашениях ВТО, относящихся к таможенному делу.

Структурно Конвенция состоит из Протокола об изменении Международной Конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 г., самого текста Конвенции и приложений к ней – Генерального приложения и Специальных приложений, которые посвящены отдельным таможенным процедурам и режимам [1].

Непосредственно в самом тексте Киотской Конвенции содержатся наиболее важные общие положения, касающиеся ее структуры, порядка и сферы применения, устанавливается процедура присоединения к ней.

Генеральное приложение является ключевым элементом Конвенции и содержит базовые принципы и правила таможенного регулирования, его положения применяются ко всем институтам таможенного дела.

Принятие Генерального приложения, также как и собственно текста Конвенции, является обязательным для присоединения к Конвенции, кроме того, все стандарты Генерального приложения должны быть приняты полностью и без оговорок.

Что касается Специальных приложений, то при присоединении договаривающаяся сторона вправе принять любое из них, либо какую-либо главу специального приложения, либо вообще не принимать ничего из специальных приложений.

В то же время, активное сотрудничество в рамках ЕврАзЭС привело к созданию Таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии. В результате чего был принят Таможенный кодекс Таможенного союза, основанный на принципах Киотской конвенции и ориентированный на развитие отношений Таможенного союза и ВТО. В этой связи встает вопрос о соответствии Таможенного кодекса Таможенного союза требованиям Киотской конвенции.



Кроме этого, в странах-членах Союза сохранилось национальное законодательство по вопросам, не урегулированным данным кодексом.

Такое положение, с одной стороны, отсрочило процесс вступления России в ВТО, а с другой – породило новые перспективы развития союзных отношений России и ВТО, теперь уже в составе Таможенного союза.

Сравнение положений Генерального приложения и Таможенного Кодекса ТС показывает, что существенных расхождений между ними нет. Кроме того, в Таможенном Кодексе ТС устранены противоречия, существовавшие между Таможенным Кодексом РФ и Конвенцией.

Например, в Киотской конвенции, в отличие от Таможенного кодекса РФ не существует понятия «таможенный режим» – употребляется более широкий термин «таможенная процедура». В Таможенном кодексе ТС данный терминологический пробел был исправлен.

В то же время Генеральное приложение содержит только общие принципы организации таможенного дела и по результатам сравнения можно заключить, что Таможенный кодекс ТС более ориентирован на них, нежели предыдущее законодательство.

Так, например, в Генеральном приложении предусмотрено, что «проверка декларации на товары производится одновременно или в возможно короткие сроки после регистрации декларации» (ст. 3.30). В ст. 196 Таможенного кодекса ТС данный срок определен не позднее одного рабочего дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации. Согласно ранее действовавшей статье 359 Таможенного кодекса РФ такой срок составлял три дня. Можно предположить, что такое существенное сокращение сроков было сделано в контексте стремления соответствовать стандартам ВТО.

Однако некоторые пробелы Таможенного кодекса РФ так и не были устранены в Таможенном кодексе ТС. Например, при закреплении положения о консультировании по таможенным вопросам, не нашло отражения положение Конвенции о том, что при консультировании должна предоставляться не только запрошенная информация, но и любая другая относящаяся к делу информация. Между тем, такой подход представляется важным, поскольку обращающееся с запросом лицо не всегда, в силу неосведомленности, ставит все необходимые вопросы.

В месте с тем, можно говорить о том, что, таможенное законодательство Таможенного союза в целом соответствует требованиям Киотской конвенции. Данного мнения придерживается и руководитель ФТС России А.Бельянинов [2].

Формально правовых препятствий присоединения к ВТО Таможенного союза нет. Ст. XXIV ГАТТ прямо закрепляет возможность участия в ВТО таможенных союзов: «Положения настоящего Соглашения применяются к таможенным территориям метрополий договаривающихся сторон и к любым другим таможенным территориям, в отношении которых настоящее Соглашение было принято ... Каждая такая таможенная территория... рассматривается, как если бы она была договаривающейся стороной» [3].

При этом под «таможенной территорией» в ГАТТ понимается «любая территория, в отношении которой применяются отдельные тарифы или другие меры регулирования торговли для существенной части торговли такой территории с другими территориями».

Данные положения позволили странам-участницам Таможенного союза претендовать на вступление в ВТО всеми тремя странами, тем более что правовых препятствий этому не возникало. Однако такой путь породил ряд экономических и политических проблем.

Самым главным препятствием этому является различная степень подготовки к вступлению в эту организацию. Россия на 90% согласовала с ВТО условия вступления, Казахстан – на 60%, а Беларусь – на 50% [4].

Например, переговоры по присоединению России к ВТО завершены практически со всеми членами Рабочей группы, в то время как Беларусь в настоящее время подписала итоговые протоколы о завершении двусторонних переговоров по доступу на рынок только с десятью членами ВТО [5].

Кроме того, до сих пор еще не было случая, чтобы в ВТО принимали коллективных участников. В связи с этим было принято решение, что члены Таможенного союза присоединятся к ВТО на полностью согласованных позициях, но как отдельные государства.

В результате рассмотрения данного вопроса можно сделать ряд выводов о развитии таможенного законодательства Таможенного союза в контексте требований международных договоров, которые являются основополагающими договорами ВТО, прежде всего Киотской конвенции.

Во-первых, нормативно-правовая база Таможенного союза базируется на стандартах ВТО и в целом соответствует их требованиям. Это относится, прежде всего, к Таможенному кодексу ТС, выступающему правовой основой реализации таможенной политики Таможенного союза.

Во-вторых, проанализировав ситуацию, сложившуюся на сегодняшний день, можно говорить о том, что препятствием к вступлению в ВТО служат, прежде всего, политические разногласия, а также

проблемы, связанные с параллельным развитием отношений в рамках Таможенного союза.

Таким образом, в настоящее время перспективным направлением при присоединении Таможенного союза к ВТО является налаживание партнерских отношений при осуществлении таможенной и экономической политики. От того, насколько страны-члены Таможенного союза смогут согласовать интересы сторон, зависит в итоге то место, которое Таможенный союз займет в мировой экономике.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года в редакции Протокола от 26 июня 1999 года [Электрон. ресурс]: Федеральная таможенная служба: участникам ВЭД. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://www.wto.ru/ru/content/documents/docs/gatt47ru.doc>

2. Доклад руководителя ФТС России Андрея Бельянинова «Долгосрочная программа ФТС России по реализации политики руководства Российской Федерации по формированию Таможенного союза» [Электрон. ресурс]: Виртуальная таможня. Режим доступа: World Wide Web. URL: [http://www.vch.ru/cgi-bin/guide.cgi?table\\_code=12&action=show&id=20664](http://www.vch.ru/cgi-bin/guide.cgi?table_code=12&action=show&id=20664)

3. Генеральное соглашение о тарифах и торговле от 1994 года [Электрон. ресурс]: Россия и Всемирная торговая организация. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://ved.customs.ru/ved/info/acts/8-2008-10-01-11-37-03/3-2008-09-30-18-34-04.html>

4. Таможенный союз споткнулся о ВТО [Электрон. ресурс]: Новая политика: Интернет-журнал. Режим доступа: World Wide Web, URL: <http://www.novopol.ru/-tamojennyiy-soyuz-spotknulsya-o-vto-text84625.html> 13.05.2010.

5. Беларусь и ВТО: переговорный процесс [Электрон. ресурс]: Министерство иностранных дел Республики Беларусь. World Wide Web, URL: <http://www.mfa.gov.by/ru/economic/foreign-trade/wto/2/>

**Никульникова Наталья Александровна**  
студент 4 курса экономического факультета

**Научный руководитель**  
**Афонин Петр Николаевич**  
заведующий кафедрой технических средств  
таможенного контроля, д.т.н., доцент,  
академик Международной академии прогнозирования,  
член-корреспондент Российской академии  
медико-технических наук

## **ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕГРАЦИИ ТЕХНОЛОГИИ «ЗЕЛЕНЬКИЙ КОРИДОР» В ПРОЦЕССЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В СТРАНАХ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА**

*В данной работе проведен анализ состояния технологии «Зеленый коридор», определены основные преимущества ее использования, а также кратко описана процедура оплаты таможенных платежей с помощью карты «Зеленый коридор». Рассмотрены предпосылки, определяющие готовность России, Белоруссии и Казахстана создать единую платежную систему, и выделены основные проблемы и перспективы развития, связанные с внедрением таможенной платежной системы «Зеленый коридор» на территории Таможенного союза.*

*In given article the analysis of a condition of technology «Green corridor» is carried out, the basic advantages of its use are defined, and also procedure of payment of customs payments by means of a penalty «the Green corridor» is short described. Then the preconditions defining readiness of the Russian Federation are considered, Belarus and Kazakhstan to create uniform payment system, and the basic problems and the prospects of development connected with introduction of customs payment system «Green corridor» are allocated for territories of the Customs Union.*

*Ключевые слова: «Зеленый коридор», таможенная карта, платежная система, технология*

*Key words: Green corridor, customs card, payment system, technology*

С начала 2010 года начал функционировать Таможенный союз (далее ТС) России, Белоруссии и Казахстана, а 2012 году планируется создать Единое экономическое пространство, в пределах которого будет функционировать единая платежная система.

В этой связи на данный момент является актуальным вопрос внедрения в ТС единой платежно-расчетной системы. Основой для создания такой системы может стать технология «Зеленый коридор»,

используемая в настоящее время на территории Российской Федерации (РФ) в качестве таможенной платежной системы (далее – ТПС).

Целью данной работы является выявление проблем и перспектив внедрения технологии «Зеленый коридор» в процесс таможенного оформления и таможенного контроля на территории Таможенного союза.

Для достижения поставленной цели в работе предполагается решение следующих задач:

- 1) Проведение анализа состояния технологии «Зеленый коридор»;
- 2) Выявление предпосылок для внедрения технологии «Зеленый коридор» в ТС;
- 3) Исследование проблем и перспектив развития технологии «Зеленый коридор».

Впервые технология «Зеленого коридора» была представлена 21 июня 2004 года на конференции: «Перспективные технологии в таможенном оформлении и таможенном контроле» [1], где позиционировалась как система, обеспечивающая добросовестным участникам ВЭД применение минимального уровня таможенного контроля.

Практически, технология «Зеленый коридор» была разработана в соответствии с приказом ФТС РФ от 21 июля 2008 года № 888 «О координаторе эмиссии таможенных карт» [2]. Координатором эмиссии микропроцессорных пластиковых карт (таможенных карт), используемых для уплаты таможенных и иных платежей, является ООО «Таможенная платежная система». Несмотря на небольшой срок ее существования, карта «Зеленый коридор» стала популярной среди участников внешнеэкономической деятельности.

«НОТА-Банк» 31 декабря 2008 года первым приступил к выпуску этих карт [3], а к началу 2011 года таких банков насчитывается около 70 [4]. Среди пользователей имеются крупнейшие компании с объемом платежей более 1 млрд. рублей в месяц [5].

Стимулом для банков эмитировать карту «Зеленый коридор» стали следующие преимущества, связанные с ее использованием:

- 1) Удобство и экономия времени таможенного оформления товаров;
- 2) Оплата таможенных платежей 24 часа в сутки 7 дней в неделю;
- 3) Отсутствие необходимости перечисления авансовых платежей за несколько дней до начала таможенного оформления;
- 4) Контроль за осуществлением расчетов в режиме реального времени;
- 5) Снятие лимита с банковского счета, возможность получения денежных средств в течение дня;

6) Оплата таможенных платежей за третьих лиц (только для таможенных брокеров, имеющих свидетельство ФТС России);

7) Таможенное оформление одновременно на различных таможнях с нескольких карт, выпущенных к одному или нескольким банковским счетам.

Технология применения таможенной карты состоит в следующем. При подаче документов, необходимых для таможенного оформления, вместе с ними предоставляется и таможенная карта. На этапе контроля уплаты таможенных платежей должностное лицо таможенного органа приглашает держателя карты для подтверждения суммы и ввода PIN-кода, и в этот момент происходит уплата. Наличие чека, сформированного платежным терминалом, подписанного держателем карты и инспектором таможни, является основанием для выпуска груза. Важным преимуществом использования карты является отсутствие необходимости изъятия денежных средств из оборота для внесения таможенных платежей авансом, теперь их можно внести по факту прибытия груза.

Таким образом, на данный момент:

1) ТПС «Зеленый коридор» это платежная система, которая позволяет участникам ВЭД производить таможенные и иные платежи в процессе таможенного оформления товаров непосредственно на таможенных постах [6];

2) ТПС «Зеленый коридор» способна обеспечить прозрачность расчетов, высокую безопасность информации, оперативность и простоту расчетов в работе с таможенными платежами;

3) Работы по оснащению электронными терминалами для приема таможенных карт охватывают все региональные таможенные управления. Платежными терминалами системы оснащены более 400 таможенных постов России от Калининграда до Владивостока;

4) ТПС «Зеленый коридор» имеет статус международной платежной системы. Таможенные службы государств, входящих в ЕвразЭС (Россия, Белоруссия, Казахстан, Таджикистан и Киргизия), используют данную технологию при транзите товаров через территории государств-членов Евразийского экономического сообщества [7].

Для того, чтобы сделать ТПС «Зеленый коридор» единой платежно-расчетной системой в рамках ТС необходимо решить проблемы, с которыми таможенные органы трех стран столкнутся в рамках развития ТС. Автор выделил следующие проблемы, связанные с этим:

1) Отсутствие единого механизма оплаты таможенных платежей;

2) Низкий уровень информационного обмена между странами-участницами ТС – информационные системы до настоящего времени не интегрированы друг с другом;

3) Отсутствие требуемой подготовки таможенных органов к совместной работе.

Несмотря на эти проблем, по мнению автора, для создания единой платежной системы в рамках Таможенного союза имеются все предпосылки:

1) В Беларуси создана единая база данных различных ведомств, благодаря которой возможна реализация принципа «одного окна», заложенного в Европейской Конвенции ООН № 33. К ЭД-системе подключены Минторг, Минздрав, Минсвязи, Минприроды и др. ведомства республики;

2) Существующая в Казахстане платежная система совместима со всеми международными платежными системами. Ее техническое и программное обеспечение постоянно обновляется;

3) Россия, обладатель одной из самых крупных в мире таможенных информационных систем, усовершенствованию последних уделяет большое внимание: регулярно устраиваются конференции, семинары, выставки, направленные на поиск перспективных путей развития таможенных технологий;

4) Между Россией и Белоруссией существует единая информационная автоматизированная система.

В связи с существующими перспективами внедрения единой платежно-расчетной системы, автор выделяет следующие основные направления развития ТПС «Зеленый коридор» как наиболее перспективной, прошедшей серьезную апробацию для того, чтобы стать единой платежно-расчетной системой в рамках ТС:

1) Разработка правовой основы, позволяющей включать банки-нерезиденты в платежную систему;

2) Проведение ООО «Таможенной платежной системой» для участников внешнеэкономической деятельности семинаров для привлечения новых пользователей банковских карт «Зеленый коридор»;

3) Развитие сотрудничества банков ТС между собой для ускоренного внедрения технологии «Зеленый коридор» в рамках ТС;

4) Объединение ЭД-технологии с ТПС «Зеленый коридор»;

5) Объединение программы «ГТД-PRO» с ТПС «Зеленый коридор». В результате реализации, так называемой технологии «ЭД-3», платежная система будет непосредственно интегрирована в технологию электронного декларирования;

6) Внедрение платежных шлюзов, которые позволят участникам ВЭД общаться с таможенной удаленно не только по вопросу подачи деклараций, но и в рамках уплаты таможенных платежей;

7) Организация своевременного технического и информационного обмена между участниками ТПС «Зеленый коридор».

Таким образом, проведя анализ состояния технологии «Зеленый коридор», проблем и перспектив ее развития, можно с высокой степенью достоверности прогнозировать, что именно она станет единой таможенной платежной системой на территории Таможенного союза.

### **СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. <http://www.seanews.ru> - Конференция: «Перспективные технологии в таможенном оформлении и таможенном контроле» 21 июня 2004 года.

2. Приказ ФТС РФ от 21 июля 2008 года № 888 «О координаторе эмиссии таможенных карт».

3. <http://www.nota-bank.ru> - сайт «НОТА-БАНК».

4. <http://www.cpocard.ru> - официальный сайт таможенной платежной системы «Зеленый коридор».

5. <http://www.vbank.ru/press/news> – совместный семинар ТПС «Зеленый коридор» с банком «Возрождение».

6. <http://www.lockobank.ru> – сайт «ЛЮКО - БАНК».

7. <http://www.tamognia.ru> - Итоги выставки «Таможенная служба – 2010».



**Крупича Максим Сергеевич,  
Федоров Владимир Николаевич**  
студенты 2 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Захаренко Татьяна Анисимовна**  
доцент кафедры товароведения и таможенной экспертизы, к.т.н.

**Заведующий кафедрой  
Николаева Светлана Леонидовна**  
заведующий кафедрой товароведения и таможенной экспертизы,  
к.т.н., доцент

## **АНАЛИЗ ИДЕНТИФИКАЦИОННЫХ ПРИЗНАКОВ И ВЫЯВЛЕНИЕ ФАЛЬСИФИКАТА ВИН В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ**

*В работе на основе анализа стандартов, тематических статей и энологической литературы авторами систематизированы методы выявления фальсификации вин и разработаны соответствующие рекомендации по разработке интерактивных учебных материалов.*

*The report based on authors' state standards, thematic abstracts and enological literature analysis, systematizes wine falsification methods and offers prominent recommendations on the subject of interactive tutorials' development.*

*Ключевые слова: вина, идентификация, классификация, фальсификация, таможенная экспертиза, органолептические методы, стандарт, единые санитарные правила и нормы*

*Key words: wine, identification, classification, falsification, customs examination, organoleptic methods, state standard, sanitary rules and norms*

Человечество употребляет вино уже более 7000 лет. Археологические находки V тысячелетия до н.э. позволяют с уверенностью заявить, что уже тогда древние жители Ирана обладали секретом производства вин [1].

Сегодня под вином понимают напиток, получаемый в результате спиртового брожения виноградного суслу и мезги. Разнообразие ассортимента вин, их потребительские свойства и исторический статус «напитка богов» открывают широкие возможности для развития рынка винной продукции, в том числе и в России. Импортная винная

продукция становится все более популярной по сравнению с крепкими спиртными напитками.

Обращаясь к статистике, отметим, что значительная доля поставок вин на российский рынок приходится из-за рубежа, и темпы импорта возрастают. Например, в 2009 году импорт зарубежных вин составил 235,1 млн. литров, а в 2010 году 300,9 млн. литров [2].

Рост объемов поставок неизменно приводит к росту фальсифицированной винной продукции, что требует своевременного выявления фальсификата и не только таможенными органами, но и всеми участниками потребительского рынка.

Логично, что выявление некачественной продукции требует выработки определенного надёжного инструментария приемов экспертизы и оценки образцов, повышения компетентности ответственных лиц, да и самих потребителей.

Цель данного исследования – анализ методов фальсификации вин и их выявления, а также разработка рекомендаций по проведению экспертиз.

## ВИДЫ ФАЛЬСИФИКАЦИИ

Для того, чтобы эффективно выявлять некачественную продукцию, в нашем случае - вин, сначала необходимо проанализировать основные способы фальсификации.

Наиболее распространенный способ фальсификации вин – разбавление виноградного вина малоценными продуктами (дешевым плодово-ягодным вином и др.) для увеличения его объема. В результате изменяются интенсивность цвета, насыщенность букета, уменьшается крепость вин. Как правило, такие вина «исправляют» введением различных химических компонентов (спирта, чаще технического, содержащего сивушные масла; сахарозаменителей; искусственных красителей и др.) [3].

Также распространена галлизация вин. Этот способ фальсификации заключается в том, что неудачные, кислые вина «улучшаются» добавлением воды до известного объема и последующим доведением крепости и кислотности до определенных пределов, регламентируемых действующим стандартом [4].

Зачастую злоумышленники шаптализируют вина. Этот прием заключается в обработке кислого сула щелочными агентами, а также в добавлении сахара до или во время брожения [5].

Еще один не менее распространенный способ фальсификации – петиотизация вин. Исходный продукт при этом получают путем настаивания и брожения сахарного сиропа на мезге, оставшейся после отделения сока. Подобный прием фальсификации весьма и весьма изощрен, т.к. петиотизированное вино по крепости, мягкости и букету весьма похоже на выдержанное [6].

Недобросовестные производители часто используют шееллизацию, или добавление глицерина. Этим приемом пользуются для уменьшения кислотности, горечи, увеличения процентного содержания сахара [7].

В некоторых случаях применяют введение консервантов (салициловой кислоты и других антисептиков) с целью ускорения технологического процесса. Так, салициловая кислота используется для консервации дешевых, легко закисающих вин, а также вин, не прошедших стадии выдержки и хранения [8].

Следующий из наиболее распространенных способов фальсификации – окрашивание. Применяется он для сокрытия других фальсификаций (например, разбавления). Однако известны случаи переокрашивания отдельных сортов малоценных белых вин в красные. Для окрашивания вин используются природные (ягоды бузины, черники, водный свекловичный настой и др.) и синтетические (анилиновая, нафталиновая, антраценовая краски, индигокармин, фуксин) красители, многие из которых являются не только вредными, но подчас даже ядовитыми соединениями (фуксин) [9].

Иногда недобросовестные производители подделывают букет вин. Так же, как и окрашивание, подделка букета используется в комплексе с другими видами фальсификации. С этой целью применяют смеси различных сложных эфиров (энантового, валерианового, валериано-амилового, масляного и др.), а также засушенные цветы винограда [10].

Фальсификация способа производства также является очень распространенным способом фальсификации. За высококачественные выдаются вина, изготовленные с нарушением технологической схемы, разработанной и утвержденной для чанного наименования вин. Например, за сортовые выдаются вина купажные, при том, что допускается только смешивание различных фракций сусла (сусло-самотек, самая высококачественная фракция, смешивается с низкосортными прессовыми фракциями). Фальсифицируется срок выдержки вин – за марочные выдаются вина ординарные, и т.д. Нередко эти виды фальсификации довольно трудно распознать [11].

Еще один способ фальсификации – приготовление «искусственных вин». Для производства таких вин не требуется виноградный сок, так как они представляют собой хорошо подобранную смесь компонентов, органолептически воспринимаемую как виноградное вино. В состав ее могут входить вода, дрожжи, сахар, виннокислый калий, кристаллическая винная и лимонная кислоты, танин, глицерин, этиловый спирт, энантовый эфир и другие соединения в зависимости от «рецептуры» [12].

Однако следует отметить, что не всегда фальсификация включает в себя определенные действия над продуктом. Весьма и весьма часто имеет место недостоверное декларирование, когда вместо конечного продукта заявляется полуфабрикат (винное сусло) или продукт заведомо низшего качества (ординарное вино вместо марочного).

## ИДЕНТИФИКАЦИЯ И ВЫЯВЛЕНИЕ ФАЛЬСИФИКАЦИИ ВИН

В основе любой оценочной деятельности – контроля качества, экспертизы, сертификации – лежит идентификация. Идентификация – это установление тождественности характеристик продукции ее существенным признакам. Сюда можно отнести и деятельность, направленную на установление соответствия характеристик продукции, указанных в маркировке или других средствах информации, предъявляемым к ней требованиям. Перед проведением испытаний виноградных вин проводят несколько видов идентификации.

В первую очередь осуществляется партионная идентификация продукции – на принадлежность к заявляемой партии, законность ее производства (наличие лицензии на право производства, торговли), а также на соответствие требованиям ГОСТ Р 51074-2003 «Продукты пищевые. Информация для потребителя. Общие требования». На этом этапе, отмечают исследователи, фальсифицированную продукцию выявить очень тяжело потому, что подделать маркировку виноградных вин в соответствии с указанными необходимыми требованиями для опытных фальсификаторов не составляет большого труда. Исключить подобные явления позволила бы система обозначения соответствия товара установленному уровню качества, имеющая единый источник нумерации подобно денежным банкнотам. В практике проведения таможенных экспертиз идентификации товара по информации для потребителя на этикетках, в т.ч. товарным знакам, целесообразно уделять больше внимания. Несоответствие информации на этикетке (упаковке) и в прилагаемой сопроводительной документации хотя бы по одной

позиции может служить основанием для признания результатов идентификации неудовлетворительными.

Следующим этапом являются ассортиментная и качественная идентификации. Эти виды идентификации не разделены во времени, так как установление соответствия указанного наименования информации, указанной на этикетке (ассортиментная идентификация), осуществляется путем оценки органолептических показателей отобранных образцов, а также изучения данных о составе продукции (качественная идентификация).

Для подтверждения ассортиментной характеристики вин, приведенной на этикетке, проводят органолептический анализ и определение основных и наиболее характерных показателей физико-химического состава вин.

При органолептическом исследовании качества виноградных вин определяют прозрачность, цвет, букет, вкус, типичность (или «мусс» для игристых вин). Прозрачность вин определяют в проходящем свете. Степень прозрачности может быть разной и зависит от возраста вин и качества его обработки. Для молодых вин допускается опалесценция (усиление потока проходящего через них света), так как они содержат в своем составе остатки дрожжевых клеток и крупные коллоидные частицы.

При незначительном разбавлении водой алкогольных напитков обнаружить фальсификацию органолептическим методом непросто. В этом случае лучше использовать физический метод определения крепости с помощью спиртометра [13].

Цвет позволяет идентифицировать тип вин и его возраст. По цвету различают виноградные вина – белые, розовые и красные, однако каждый тип вин имеет обширную гамму оттенков. Для характеристики цветности вин в последние годы разработаны различные инструментальные методы [14].

Заключительным этапом дегустации является оценка букета и вкуса вин. Букет представляет собой комплексное восприятие вкусоароматических свойств вин органами чувств. Букет в винах формируется в процессе созревания и зависит от сорта винограда, способов обработки виноматериалов, условий созревания и срока выдержки вин. Большое значение при характеристике букета вин имеют обнаружение и идентификация посторонних запахов, которые возникают либо вследствие заболеваний вин, либо из-за погрешностей технологии, либо при внесении в вино посторонних ароматических веществ.

При характеристике вкуса вин обращают внимание на его послевкусие, что позволяет установить некоторые пороки вин (мышинный привкус, прогоркание), а также обнаружить присутствие добавок, не свойственных натуральному вину (глицерина, ванилина и других).

Каждый оцениваемый показатель выражается количественно в баллах в соответствии с принятой в каждой стране балльной системой оценки качества вин. В странах СНГ действует единая десятибалльная система, в которой баллы распределяются по показателям качества следующим образом: прозрачность – 0,5 балла, цвет – 0,5 балла, букет – 3 балла, вкус – 5 баллов, типичность (или «мусс» – для игристых вин) – 1 балл [15].

Кроме того, как свидетельствует опыт исследований качества вин, органолептический метод не всегда является надежным для выявления некоторых способов фальсификации, поэтому согласно единым санитарно-эпидемиологическим и гигиеническим требованиям Таможенного союза предусматривается перечень физико-химических показателей, необходимых для идентификации и подтверждения безопасности виноградных вин, в том числе содержание токсичных элементов (свинца, мышьяка, кадмия, ртути) [15, 16, 13].

Наиболее применимым в условиях работы таможенной службы следует признать высокоэффективную жидкостную хроматографию (ВЭЖХ). Сроки проведения довольно сжаты (35 минут) и дают возможность выявить до нескольких видов фальсификации одновременно.

В то же время другие из стандартных методов достаточно сложны. Сами эксперты отмечают, что такие показатели, как фальсифицированные букет и состав вин, очень тяжело поддаются идентификации. Для их выявления требуется лишь глубочайший лабораторный анализ, который весьма и весьма трудоемкий и затратный. Учитывая возникающие сложности, авторы предлагают компенсировать данный недостаток путем применения системы управления рисками, в качестве критериев риска учитывая происхождение, срок выдержки и место назначения партий.

Подведем итог. На данный момент существует около десятка методов фальсификации вин. Они могут включать как введение посторонних веществ, так и «хитрости» в технологическом процессе и т.п. Сложность их варьируется в широких пределах: от банального разбавления водой до физико-химических манипуляций.

По мнению авторов, вышеуказанные методы целесообразно условно разделить на 2 группы: выявляемые в условиях работы таможенной службы в течение суток, и не выявляемые в течение этого

периода. Такое разделение объясняется объемом поставок и содействием международной торговле. Слишком большая задержка товара при таможенном контроле неприемлема как для участников внешнеторговой деятельности, так и для таможенных органов.

Повышению оперативности и эффективности идентификации и выявлению фальсификата вин будут способствовать и разработанные авторами данной статьи, обучающимися на II курсе (по кафедре товароведения и таможенной экспертизы), в рамках дисциплины «Товароведение и экспертиза в таможенном деле», учебные интерактивные видеоматериалы, раскрывающие основы производства вин, используемые сорта винограда, национальные особенности маркировки, страны, являющиеся их основными производителями и другие наглядные материалы.

### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Филлипс Р. История вин. – М.: ЭКСМО, 2004. – С. 11.
2. Исследования маркетинговой компании Sostav.ru. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://www.sostav.ru/news/2011/02/16/ko1/>.
3. Эксперт-химик лабораторий ФГУЗ Пайзерова Л.В. ФГУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Чувашской Республике». Режим доступа: World Wide Web. URL: [http://gov.cap.ru/list4/publication/rec.aspx?gov\\_id=7&pos=1&id=97929](http://gov.cap.ru/list4/publication/rec.aspx?gov_id=7&pos=1&id=97929).
4. Экспертиза алкогольных напитков. // Наше дело. – 2009. – № 1-2. – С. 34-35.
5. Там же.
6. Там же.
7. Пехтерева Н.Т. Экспертиза алкогольных напитков. – Белгород: Кооперативное образование, 2000.- С. 127.
8. Там же.
9. Русских В.Г. Идентификация, способы и методы выявления фальсификации алкогольной продукции. // Криминалистический вестник. – 2010. – № 1. – С. 163-164.
10. Там же.
11. Там же.
12. Экспертиза алкогольных напитков // Наше дело. – 2009. – № 1-2. – С. 36.
13. ГОСТ Р 52523-2006. Вина столовые и виноматериалы столовые. Общие технические условия.

14. Русских В.Г. Идентификация, способы и методы выявления фальсификации алкогольной продукции // Криминалистический вестник. – 2010. – № 1. – С. 164-169.

15. Положишникова М.А. Идентификация виноградных вин // Методы оценки соответствия. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://ria-stk.ru/mos/adetail.php?ID=8246>

16. Единые санитарно-эпидемиологические и гигиенические требования к товарам, подлежащим санитарно-эпидемиологическому надзору (контролю): Утверждено Решением Комиссии Таможенного союза от 28.05.2010 № 299.



**Топкова Ирина Александровна**  
студент 4 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель**  
**Каретникова Светлана Васильевна**  
старший преподаватель кафедры  
уголовно-правовых дисциплин

**Заведующий кафедрой**  
**Белоусова Евгения Алексеевна**  
заведующий кафедрой уголовно-правовых  
дисциплин, к.ю.н.

## **ПРОКУРОРСКИЙ НАДЗОР ЗА УГОЛОВНО- ПРОЦЕССУАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ НА СТАДИИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ**

*В работе определяется понятие функции надзора прокурора и раскрывается ее содержание на стадии предварительного расследования. Также автор рассматривает соотношение прокурорского надзора и судебного контроля и предлагает пути повышения качества функции надзора прокурора в досудебном производстве.*

*The article defines the concept of oversight prosecutor and discloses its contents during the preliminary investigation. Also, the author examines the relationship prosecutorial oversight and judicial control and suggests ways to improve the quality of the oversight function of the prosecutor in pretrial proceedings.*

**Ключевые слова:** *функция, уголовно-процессуальный кодекс, прокурор, прокурорский надзор, предварительное расследование, судебный контроль*

**Key words:** *function, Code of Criminal Procedure, the prosecutor, public prosecutor's supervision, the preliminary investigation, judicial review*

В настоящее время Конституция Российской Федерации, в отличие от Конституции СССР 1977 г., не содержит прямого указания на обязанность прокуратуры осуществлять надзор за исполнением законов, а лишь ссылается на Федеральный закон, который должен регламентировать ее деятельность. Таковым является Федеральный закон «О прокуратуре Российской Федерации», где и предусмотрена функция надзора. Однако сейчас ее нельзя назвать конституционной, поскольку

она, как уже было сказано выше, закреплена не в Конституции РФ, а в текущем Федеральном законе. Эта функция может быть в любой момент упразднена в отдельных направлениях деятельности прокуратуры, что не будет противоречить Конституции РФ.

Н.В.Мельников определяет прокурорский надзор как совокупность правозащитной, упорядочивающей, правоприменительной и прочих функций [1], при этом неясно, является ли функция прокурорского надзора отдельной функцией, и какая деятельность прокурора включена в упорядочивающую и правоприменительную функции. По мнению автора, все функции прокурора в уголовном процессе являются самостоятельными и их нельзя смешивать друг с другом. Функции характеризуются следующими показателями: цель, задачи, сущность, формы, пределы действия. Надзорная функция прокурора, как уже было сказано ранее, закреплена в ч. 2 ст. 1 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации» и ч. 1 ст. 37 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (далее – УПК РФ). Ее сущность заключается в наблюдении за кем-либо или за чем-либо. Надзирать – значит наблюдать с целью присмотра, проверки [2].

Утверждение о том, что прокурор не имеет права надзирать за судом, потому что по статусу судебная власть выше прокурорской, противоречиво. Прокурор обязан выявлять все нарушения закона в любых стадиях уголовного процесса. Отличие его правового статуса от статуса других участников судебных стадий, исключая, конечно, суд, состоит в том, что он является представителем государства. На него возложены дополнительные обязанности, которые не могут быть возложены на лиц, защищающих частный интерес.

Соблюдение законности, защита прав и свобод граждан – это обязанность всех государственных органов и должностных лиц, в том числе ведущих уголовный процесс. Поэтому прокурор, как, впрочем, и суд, должен реагировать на нарушения закона, от кого бы они ни исходили. Но прежде чем реагировать, их надо выявить, т.е. осуществить надзор. Прокурор должен выявлять нарушения закона, допущенные как судом, так и любым другим участником судебного заседания. Какие бы аргументы ни приводили противники осуществления прокурором надзорной функции в суде, они не могут искусственно изъять у него эту обязанность, так как пришлось бы лишить его статуса представителя государства и превратить в обыкновенного негосударственного обвинителя по найму.

Таким образом, прокурорский надзор реально выступает существенной гарантией осуществления прав и законных интересов, но лишь

при условии, если в нем получают дальнейшее развитие процессуальные формы, порядок, организация, основания и надлежащие процессуальные средства, процедура реализации полномочий. Основным недостатком теории прокурорского надзора является разобщение связанных друг с другом элементов – деятельности прокурора и иных участников этой деятельности и организации прокурорского надзора, его порядок или форма. Кстати, это положение в сфере прокурорского надзора вступает в явное противоречие с необходимостью рассматривать прокурорский надзор (как и всякое явление объективной действительности) прежде всего с позиций органической связи в нем содержания и формы.

Статус прокурора в уголовном судопроизводстве, а также полномочия прокурора на стадии предварительного расследования по надзору за процессуальной деятельностью органов предварительного следствия были существенно изменены с принятием Федерального закона от 5 июня 2007 г. № 87 – ФЗ «О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» и Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации».

Данный закон оставил без изменения ч. 1 ст. 37 УПК РФ, отражающую двойственный характер назначения прокурора в уголовном судопроизводстве (осуществление уголовного преследования и надзора), но практически лишил прокурора права участвовать в производстве предварительного расследования. В связи с этим встал вопрос и о правомерности участия прокурора в следственных действиях.

Выскажем мнение по поводу обоснованности данного решения законодателя. Законодатель лишил прокурора права на участие в следственных действиях в качестве руководителя уголовного преследования и активного субъекта доказывания, а также процессуального руководителя расследования. Данное решение не лишено оснований. Отметим, что на протяжении длительного времени ряд авторов последовательно высказывался за то, что на досудебных стадиях прокурор должен быть сосредоточен только на надзоре за законностью предварительного расследования [3].

По сути, осуществление прокурором в ходе следственного действия функции процессуального руководителя (организатора уголовного преследования), как обоснованно отмечалось рядом авторов, противоречит процессуальной самостоятельности следователя, причиняет ущерб выполнению им своих непосредственных обязанностей по надзору, приводит к замене прокурором руководителя следственного отдела при осуществлении им ведомственного контроля. Так, в соответствии с ч.2 ст. 37 УПК РФ в ходе досудебного производства

по уголовному делу прокурор уполномочен давать дознавателю письменные указания о направлении расследования, производстве процессуальных действий; изымать любое уголовное дело у органа дознания и передавать его следователю с обязательным указанием оснований такой передачи; возвращать уголовное дело дознавателю, следователю со своими письменными указаниями о производстве дополнительного расследования, об изменении объема обвинения либо квалификации действий обвиняемых или для пересоставления обвинительного заключения или обвинительного акта и устранения выявленных недостатков.

Таким образом, деятельность прокурора при производстве следственных действий в качестве процессуального руководителя уголовного преследования, мягко говоря, затрудняет осуществление эффективного надзора за законностью предварительного следствия.

Поэтому произошедшее согласно Федеральному закону от 5 июня 2007 г. № 87 – ФЗ «О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» процессуальное разделение функции прокурорского надзора и уголовного преследования в досудебном производстве является обоснованным. Это позволяет повысить объективность прокурорского надзора за процессуальной деятельностью органов предварительного следствия и освободить прокурора от не свойственной ему функции «процессуального руководителя расследования».

Однако данные изменения привели к резкому сокращению полномочий прокурора по осуществлению уголовного преследования на досудебных стадиях уголовного судопроизводства. Таким образом, основной процессуальной функцией прокурора на данной стадии, по логике законодателя, остается надзор прокурора за процессуальной деятельностью органов дознания и органов предварительного следствия.

В связи с произошедшими изменениями в законодательстве возникает вопрос: насколько обоснованно решение законодателя. Не следовало ли согласиться с теми авторами, которые предлагали кардинально иное решение проблемы процессуальной функции прокурора на досудебных стадиях, а именно, сосредоточение прокурора исключительно на организации и активном участии в уголовном преследовании? Как правило, основная аргументация в пользу такого подхода заключается в том, что прокурорский надзор вполне успешно заменяется судебным контролем [4].

По мнению Д.В.Левченко, ответ на данный вопрос должен быть отрицательным. Судебный контроль не может полностью заменить собой прокурорский надзор по следующим основаниям:

1. Прокурорский надзор за процессуальной деятельностью органов предварительного следствия, в отличие от судебного контроля, является постоянным.

2. В отличие от судебного контроля, прокурорский надзор на досудебной стадии является оперативным. Прокурор немедленно может отреагировать на нарушения закона, допущенные органами предварительного следствия. Судья, осуществляющий судебный контроль, должен ожидать, когда ему будут представлены соответствующие материалы для осуществления контроля. Нельзя не учитывать те требования, которые предъявляются к надзорной деятельности. Она заключается в том, что надзор должен носить постоянный характер. А в ряде ситуаций требуется, чтобы эта деятельность была оперативной. В этом качестве прокурорский надзор незаменим.

3. Инициатива при осуществлении прокурорского надзора принадлежит надзирающему прокурору. Иными словами, прокурорский надзор является наступательным. Судья, осуществляющий судебные контрольные действия, связан инициативой должностных органов, осуществляющих предварительное расследование. Без принятия ими соответствующих процессуальных действий и решений указанный контроль вовсе не осуществляется.

4. Прокурорский надзор по сравнению с судебным контролем обладает таким преимуществом, как использование фактора внезапности. Не секрет, что значительная часть нарушений закона, допускаемых сотрудниками органов предварительного расследования, носит умышленный характер. Следователи, иные сотрудники следственных подразделений в таких случаях предпринимают меры для затруднения обнаружения нарушений закона (прибегают к фальсификации доказательственной информации, ее уничтожению, иным методам противодействия установлению таких нарушений). Внезапно проведенная прокурорская проверка позволяет свести к минимуму возможность сокрытия доказательств, подтверждающих нарушение закона.

5. Прокурорский надзор обеспечивает соблюдение законности следователями и дознавателями. Судья, осуществляющий судебный контроль, действует «постфактум», он может в ходе судебно-контрольной деятельности лишь выявлять допущенные нарушения закона.

6. В ходе осуществления прокурорского надзора прокурор непосредственно воспринимает источники и носители доказательственной информации, подтверждающие либо опровергающие факты нарушения закона. Причем в число таких источников входят материальные следы и обстановка на месте совершения нарушения закона [5].

Все вышеизложенное позволяет сделать вывод о том, что в силу принципа состязательности прокурорский надзор и судебный контроль не исключают, а взаимодополняют друг друга, поскольку эти виды деятельности являются проявлением различных процессуальных функций. Четкое разграничение пределов их реализации при взаимодействии различных видов контрольно-надзорной деятельности обеспечивает дополнительные гарантии защиты прав и законных интересов участников уголовного процесса, а соответственно, и реализацию задач уголовного судопроизводства, закрепленных в ст. 6 УПК РФ. Вместе с тем нельзя согласиться с решением законодателя о резком сокращении полномочий прокурора по осуществлению прокурорского надзора за процессуальной деятельностью органов предварительного расследования.

В связи с этим среди путей повышения качества предварительного расследования и снижения количества допускаемых нарушений закона в досудебном производстве следует назвать:

- внесение определенных уточнений в концепцию прокурорского надзора с целью разграничения функций прокурорского надзора и процессуального контроля;

- расширение полномочий прокурорского надзора за следствием в досудебном производстве в части возможности отмены необоснованных, немотивированных процессуальных действий и решений;

- корректировка надзорной практики;

- внесение дополнений и уточнений в уголовно-процессуальный закон, отражающих различие обязанностей прокурора и руководителя следственного органа в обеспечении всесторонности и полноты расследования;

- повышение профессионализма будущих и действующих дознавателей и следователей, что является актуальным в свете совершенствования уголовно-процессуального законодательства, в частности, введением в УПК РФ нового института «делки с правосудием» [6].

Таким образом, представляется, что прокурорский надзор в досудебном производстве не является эффективным, а поэтому требует дальнейшего совершенствования, в том числе и конкретизации его в законодательных и ведомственных нормативных актах.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Мельников Н.В. Прокурорская власть // Государство и право. 2002. № 2. С. 19.
2. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. 1996. С. 371.
3. Якимович Ю.К. Прокурорский надзор и судебный контроль за предварительным расследованием: Избранные статьи (1985-2009 гг.). – Томск, 1997. С. 55.
4. Петрухин И.Л. Теоретические основы реформы уголовного процесса в России. – М., 2004. Ч. 1. С. 54-55.
5. Левченко Д.В. Надзор как уголовно-процессуальная функция прокурора // Вестник ОГУ. № 3 (109). 2010. С. 88-91.
6. Куликов В. Бонус за раскаяние // Российская газета. 2009. 17 июня.

**Тышов Александр Александрович,  
Яковлев Дмитрий Игоревич**  
студенты 2 курса юридического факультета

**Научные руководители**  
**Калинина Ольга Владимировна**  
старший преподаватель кафедры экономической  
теории, к.э.н.

**Кудрявцева Лариса Германовна**  
старший преподаватель кафедры иностранных языков  
**Кальченко Людмила Николаевна**  
старший преподаватель кафедры иностранных языков

**Заведующие кафедрами**  
**Горляков Петр Юрьевич**  
заведующий кафедрой иностранных языков, к.п.н.  
**Селезнев Александр Алексеевич**  
заведующий кафедрой экономической теории, к.э.н., доцент

## **СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЕ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ**

*В данной работе на основе англоязычных первоисточников (материалы правительственных сайтов) рассматривается система управления рисками в таможенной службе Соединенных Штатов Америки, ее становление, структурные компоненты и ресурсы, которые таможенная служба использует сегодня для контроля над уровнем рисков и достижения требуемых результатов в этой области. Особое внимание в работе уделяется автоматизации процесса выявления и анализа риска как одного из важнейших элементов успешного пресечения правонарушений в таможенной сфере.*

*This report is based on such original English Internet-sources as the official governmental web-sites. It is devoted to risk management in the U.S. Customs Service, its foundation, structural components and resources used by the customs today in order to control the level of risks and to achieve the required results in this sphere. Automation of the process of risk establishment and analysis is the subject of a special attention in the report, as this process is one of the most important elements for preventing customs violations.*

**Ключевые слова:** *риск, система управления рисками, автоматическая система, автоматизация, целенаправленность, ресурсы, поставки, груз, импорт, модернизация, торговля, безопасность, терроризм, агентство, информация, угроза*



*Key words: risk, risk management system, automated system, automation, targeting, resources, shipment, cargo, import, modernization, trade, security, terrorism, agency, information, threat*

История таможенной службы США берет начало в 1789 году, когда она была создана Американским Конгрессом. В то время физическому досмотру подвергался любой груз, пересекающий границу. Эта тенденция сохранилась до второй половины XX в., а именно до начала автоматизации основных технических процессов, в частности, анализа риска.

В 1970 году руководство таможенной службы приняло решение перейти к автоматизации работы. Началась разработка нескольких автоматизированных систем. Спустя 13 лет, в 1983 году, начала формироваться автоматизированная система обработки грузов, а также была введена общенациональная система выборочных проверок.

Еще через 10 лет, в 1993 году, произошло событие, имеющее решающее значение для всего процесса автоматизации. На уровне Конгресса США был утвержден Акт о модернизации таможенной службы, который позволил усовершенствовать многие процедуры таможенного оформления и использовать преимущество информационных технологий. Главным положением этого документа является концепция того, что для максимального соблюдения законов таможня должна нести солидарную ответственность с импортерами. В 1998 году произошло внедрение нового поколения автоматизированной системы обработки товаров и замена разработанной в 1980-х годах системы.

Наконец, в 2003 году, под началом Министерства Национальной Безопасности (МНБ) создается Таможенная Пограничная Служба Соединенных Штатов Америки (ТПС США), основной задачей которой является предотвращение любой террористической деятельности на территории государства.

В результате, для создания комплексной системы управления таможенными процессами понадобилось около 20 лет, потрачено свыше 3 млрд. долларов, что, в конечном итоге, позволило ежегодно оформлять более 20 млн. партий товаров. Такой объем был бы невозможным без использования автоматизированной системы таможенного оформления и таможенного контроля, а также без созданной на ее базе системы управления и анализа рисками.

Система управления рисками (СУР) само по себе явление не новое, оно лишь объединяет некоторые таможенные программы для повышения их общей производительности. Благодаря СУР любой из сотрудников таможни может увидеть, как и насколько результаты его

деятельности сказываются на работе его таможи. Однако успешное функционирование СУР требует достаточно высокого уровня надежности и ответственности за каждую проводимую операцию или действие. Среди программ, которые использовали и используют СУР сегодня, можно отметить программу ведения информации по Контрагентам, программу оценки нормативно-правового соответствия и другие подобные программы.

Для внедрения системы анализа и управления рисками в таможенной службе США была создана рабочая группа управления рисками при Центральном аппарате, которая стала полноценно заниматься выявлением и управлением рисками, связанными с процессом соблюдения законодательства.

Национальный целевой центр (НЦЦ) был создан 21 октября 2001 года, спустя некоторое время после событий 11 сентября. С тех пор он стал ведущим отделом борьбы с терроризмом в ТПС США. В настоящее время в НЦЦ работает 60 сотрудников, из которых 46 – эксперты-аналитики.

Национальный целевой центр подчинен Подразделению полевых операций, в его функции входит:

- анализ и оперативный контроль за лицами и внешнеэкономическими операциями в части обеспечения национальной безопасности (контроль за ввозом товаров двойного назначения, оружия массового поражения, въезда на территорию США причастных к терроризму лиц и т.д.);
- осуществление оперативного взаимодействия с федеральными (правоохранительными) органами и другими подразделениями МНБ и ТПС;
- тактическая работа по выявлению рисков национальной безопасности, терроризма;
- формирование указаний и рекомендаций сотрудникам местных таможенных органов;

Работа НЦЦ осуществляется в круглосуточном режиме по двум выделенным направлениям: грузы и физические лица. В НЦЦ присутствуют представители из федеральных органов (ФБР, «Федеральные авиационные маршалы», Министерство энергетики США, Служба транспортной безопасности и т.д.), а также представители из других подразделений ТПС (Таможенной лаборатории, Подразделения разведки и т.д.).

Весь процесс таможенного оформления и таможенного контроля построен на применении системы управления рисками. На

центральном уровне осуществляется разработка и контроль за применением моделей рисков по различным направлениям деятельности (стратегическая работа). Для каждой поставки в автоматическом режиме на основе моделей рисков рассчитываются баллы, имеющие несколько уровней: минимальный, возможный и максимальный риск. Специалисты в НЦЦ осуществляют также дополнительный оперативный экспертный контроль над поставками, которым соответствует, возможно, максимальный риск (тактическая работа). Их решения обязательны для сотрудников таможенных органов.

На уровне таможенных органов уполномоченные лица либо специальные группы целеполагания (нацеливания), курируемые НЦЦ, параллельно осуществляют оперативную экспертную оценку (тактическую работу) поставок товаров, которые будут оформляться в данном таможенном органе. Таможенный досмотр осуществляется в объеме 1-5% перемещаемых партий товаров, в зависимости от таможенного органа. Эффективность досмотра составляет около 10%.

Таможенной Пограничной Службой США разработаны и успешно внедрены различные программы, направленные на реализацию управления рисками:

1. Программа сотрудничества с торговым сообществом по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ).
2. Программа безопасности контейнерной транспортировки.
3. Правило 24 часов.
4. Программа SENTRI (the Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection).

Программа С-ТРАТ направлена на добровольную инициативу всех участников перевозки товаров содействовать организации безопасности поставки товаров при их ввозе на территорию США. Является развитием действовавших с 1984 года программ Carrier Initiative Program (CIP), Land Border Carrier Initiative Program (LBCIP), Business Anti-Smuggling Coalition (BASC), Americas' Counter Smuggling Initiative (ACSI).

С-ТРАТ предусматривает совмещение всех четырех элементов, участвующих в перемещении товаров: производитель, перевозчик (экспедитор), импортер и продавец товара на территории США.

Для участников программы С-ТРАТ устанавливаются 3 уровня безопасности, которые они должны соблюдать и которые контролируются специальными сотрудниками ТПС – специалистами по безопасности цепочек поставок. Для выполнения третьего (высшего) уровня необходимо использовать при перемещении контейнеров специальные

устройства, обеспечивающие контроль над вскрытием контейнеров, также обеспечивать отправки из портов, участвующих в программе CSI, иметь безупречную практику таможенного оформления.

C-TPAT имеет подпрограммы, например Free and Secure Trade Initiative (FAST) – при ввозе товаров из Канады и Мексики автомобильным транспортом. В данной подпрограмме участвуют 2300 компаний, 100 тыс. грузовиков, около 10% грузов перемещаются в рамках FAST. Участвующим в FAST выдается регистрационная карточка, а также используется дополнительно трансмиттер для автоматической регистрации транспортного средства.

В соответствии с Программой безопасности контейнерной транспортировки контейнеры, предназначенные для отправки в США, предварительно отбираются сотрудниками ТПС в порту отправления на основе критериев оценки риска. В этой программе принимают участие 32 крупных международных порта, в том числе Антверпен и Зебрюгге (Бельгия), Гавр (Франция), Бремерхавен и Гамбург (Германия), Пирей (Греция), Специя, Генуя, Неаполь, Gioia Tauro и Ливорно (Италия), Роттердам (Нидерланды), Альхесирас (Испания), Гетеборг (Швеция), Феликстоу, Тилбери и Саутгемптон (Великобритания). В данных портах присутствуют сотрудники ТПС, которые обеспечивают дополнительный контроль за помещаемыми грузами в контейнеры.

Правило 24 часов является законодательно регламентированной обязанностью лица, занимающегося перевозкой грузов, представить информацию в электронном виде из транспортных и сопроводительных документов в ТПС за 24 часа до погрузки контейнера на борт морского судна (43% товаров на сумму 600 млрд. долл. США, возятся морским транспортом; из них 66% в контейнерах). Аналогичные правила действуют при перемещении товаров, другими видами транспортных средств: для автомобилей за 1-2 часа до пересечения границы, для авиа – за 1 час. Ежедневно в ТПС поступает предварительная информация о 310 тыс. поставках.

Программа SENTRI предполагает предварительное представление сведений о физическом лице и проверку этих сведений ТПС. В дальнейшем выдаваемая регистрационная карточка используется для ускоренной идентификации лица. Наряду с этим на лобовом стекле автомобиля устанавливается трансмиттер для автоматической регистрации сотрудником таможи транспортного средства и физического лица.

Таможенная служба США в состоянии представить полный перечень данных об импортных товарах в режиме реального времени. Компьютерная система готова не только самостоятельно принимать

решения, но и анализировать обстановку, делать прогнозы и давать исчерпывающую информацию иным государственным органам.

В автоматическом режиме оформляется 98% внешнеторговых грузов. Скорость принятия решения исчисляется секундами.

В настоящее время автоматизированная система обладает третьей по величине в мире базой данных, позволяет осуществлять таможенный контроль и оформления полностью в автоматизированном режиме без участия должностного лица таможенного органа.

Создана уникальная компьютерная телекоммуникационная система Automated Commercial System (ACS), которая связала свыше 2300 субъектов внешнеторговой деятельности и структур, ее обеспечивающих. Используются около 200 различных компьютерных подсистем, имеются 800 баз данных.

Основными критериями для использования такой процедуры является:

- получатель готов к производству таможенного оформления в пункте пропуска;
- у участника ВЭД не менее 50 отправок в год;
- получатель не должен иметь проблемы с другими контролирующими органами и должен демонстрировать надежность при транспортировке товаров в США;
- должна быть повторяемость характеристик ввозимых товаров (номенклатура, страна происхождения, таможенная стоимость).

При данной системе применяется специальный штрих код, содержащий основные сведения о товарах и получателе товаров. Штрих код формируется, как правило, таможенным брокером и наносится на инвойс. В пункте пропуска перевозчик или уполномоченное лицо импортера представляет инвойс со штрих кодом, а также иные товаросопроводительные документы. Сотрудник таможенного органа сканирует штрих код в компьютерную систему таможенной службы США. Компьютерная система расшифровывает код и производит сравнение с данными, предварительно внесенными таможенным брокером в систему. При этом также осуществляется проверка с критериями (свыше сорока критериев, по которым товар или импортер относятся к группам риска). После чего принимается решение о выпуске товаров. Время, необходимое для проверки, составляет 5-10 секунд.

На вооружении ТПС США состоят различные автоматизированные информационные системы, применяемые с целью реализации системы управления рисками. К ним относятся:

Автоматическая коммерческая система Automated Commercial System (ACS) – обеспечивает взаимодействие декларанта и таможенных органов при таможенном оформлении, в том числе и при предоставлении предварительной информации. На сегодняшний день ТПС осуществлена модернизация ACS и создана Automated Commercial Environment (ACE), на что было затрачено 1,2 млрд. долл. США.

Автоматическая система целеполагания – Automated Targeting System (ATS) – обеспечивает автоматический анализ рисков и доведение результатов для сотрудников на местах.

При осуществлении экспортного контроля применяется Автоматическая экспортная система – Automated Export System (AES) – используемая совместно с Государственным департаментом США и Министерством торговли США, содержащая сведения за выданными лицензиями на вывоз товаров, а также по вывозимым товарам стоимостью больше 2,5 тыс. долл. США. ACS, ATS и AES взаимодействуют между собой и используются на всех уровнях ТПС.

Информационная система построена на web-технологии на базе т.н. «тонкого» клиента. У всех таможенных органов имеется постоянный доступ к автоматическим системам.

Основным применяемым в НЦЦ программным средством является ATS, которое используется как единый инструмент для выявления рисков, связанных с нелегальным перемещением товаров и технологий, используемых при создании оружия массового поражения и средств его доставки, наркотиков, терроризмом и экономическими преступлениями.

На базе НЦЦ два раза в год собираются Комитеты для рассмотрения, внесения корректировок в т.н. «модели рисков» в части экономических правонарушений. В Комитеты входят специалисты из Центров стратегии торговли (Strategic Trade Centers), Подразделения стратегии торговли (Office of Strategic Trade), сотрудники из таможенных органов, специалисты по импорту. По результатам работы Комитетов осуществляется корректировка или отмена моделей рисков.

Модели предусматривают анализ всех элементов цепочки поставки: отправитель, перевозчик, экспедитор, получатель, контрактодержатель, товар, маршрут и т.д. Главная цель – разработка методик обработки информации по автоматическому выявлению рисков и их оценки (система суммирования баллов). Используется 3700 правил (индикаторов) выявления рисков. Выбор правил, а также присваивание баллов для оценки риска осуществляется на основе экспертной оценки. Разработанная или скорректированная модель риска вносится в ATS для последующей автоматической обработки информации.

Система управления и анализа рисками комплексно включает четыре элемента:

1. Формирование базы данных и сбор информации.
2. Анализ и оценка рисков.
3. Проведение мероприятий по снижению рисков.
4. Контроль и доклад.

После сбора данных следующим шагом является анализ и определение схожих при несоблюдении законов. Анализ хронологической информации и тенденций, а также применения дифференцированного подхода к значимости того или иного товара, позволяет сконцентрировать свои усилия на области наибольшего потенциального риска.

Если информация указывает на наличие проблемы, то принимаются к учету следующие факты: значимость проблемы; количество вовлеченных таможенных органов; стоимость и объем поставок; количество задействованных предприятий; законы и правила, которые могут быть нарушены; коммерческие убытки; привлечение иных таможенных органов; единичность нарушения или типовое нарушение; анализ принятых ранее решений.

Определены две ключевые, с точки зрения контроля, категории товаров: товары, которые чувствительны для интересов государства; товары, которые менее интересуют таможенную службу США. Селекция по категориям товаров, а также определение значимости видов нарушений служит для принятия одного из следующих решений, включает следующие этапы:

- 1) пропуск товаров (согласно концепции таможенной службы – это те товары, в отношении которых при производстве компьютерного контроля не возникло вопросов);
- 2) проведение документального контроля (требуется, если при ввозе товаров не представлены какие-либо документы);
- 3) проведение досмотра (применяется крайне редко, в отношении 1-2 % товаров).

В процессе анализа должны быть выявлены причины риска, выработаны соответствующие меры и выделены ресурсы для устранения ситуации риска. При выделении ресурсов принимаются к сведению такие факторы, как возможности и степень подготовки сотрудников, затраты и меры исполнения.

Этап оценки рисков включает: применение автоматизированных систем; определение значимости нарушений; выявление категорий рисков; использование принудительных мер; действия таможенной инспекции.

После того как определены и реализованы конкретные меры, результаты контролируются и поступают в банк данных программы процесса управлением рисками. Возврат информации в банк данных программы процессом управлением рисками создает условия для обратной связи, которая может использоваться на любом этапе. Смена приоритетов рисков потребует новых подходов на этапе оценки и анализа рисков.

План выполнения принудительных мер формируется на один год. К концу года проводится подробная оценка прогресса. Полученные результаты учитываются при составлении плана на следующий год.

Доклад к Конгрессу США составляется с целью обеспечить объективную оценку и определить степень выполнения законодательства. Данные этого доклада представляют основу для разработки новых подходов в целях максимального увеличения эффективности работы таможенной службы.

Послеоперационный контроль проводится для определения того, насколько меры воздействия на импортера дали желательный результат. Послеоперационный контроль проводится после того, как все мероприятия выполнены, прошло достаточно времени, и было осуществлено значительное количество сделок.

Согласно Стратегическому Плану ТПС США, в течение ближайших 4 лет (2010-2014 гг.) должен измениться подход к деятельности и операциям, проводимым ТПС. Офицеры и агенты ТПС получают возможность поддерживать безопасность и экономическое состояние государства на более высоком уровне, используя для этого специальные информацию и технологии для защиты воздушного, морского и сухопутного пространств США от терроризма и других угроз.

### **USA Risk Management System**

The United States Customs Service was established by the Congress in 1789.

For the most part risk was managed by attempting to examine or review every incoming shipment.

In the 1970s, modern information technologies were added to. However, the laws, written many years before, still require paper records.

In 1983, comprehensive release system was implemented – the Automated Commercial System. The laws requiring a paper trail were still in place. The Automated Commercial System is still in use today.

In 1993 a law was passed that enabled to streamline trade process.



In 2003 CBP was created under the Department of Homeland Security to prevent terrorists and terrorist weapons from entering the United States.

Risk Management does not create any new work, but rather combines existing programs to maximize resources. Risk Management requires clear responsibility and accountability for each program or action. Some of the programs that are currently being used to manage risk include Compliance Measurement, Compliance Assessment, Selectivity, and Account Management. Risk Management also shows field personnel how their work affects the work of the agency.

**National Targeting Centre** mission is to coordinate and support all CBP anti-terrorism activities.

### **Customs-Trade Partnership against Terrorism**

Under this program, importers, who meet certain security standards are provided expedited processing benefits. This enables CBP to facilitate legitimate trade while focusing resources on unknown or high-risk shipments.

### **Automated Targeting System**

CBP can obtain electronic information on all cargo shipped to the U.S. 24 hours before the cargo is loaded in foreign seaports. It allows the NTS to evaluate each container for terrorist risk before they are loaded and shipped to the USA.

### **Automatic Systems**

Electronic System for Travel Authorization is used to determine the eligibility of visitors from Visa Waiver (VW) countries prior traveling to the U.S.

This program allows pre-approved, low-risk U.S. citizens and lawful permanent residents expedited clearance upon arrival into the U.S., by using automated self-service kiosks and are generally exempt from routine CBP questioning.

Automated Commercial Environment is a modernized commercial trade processing system designed to consolidate and automate border processing. It provides a solid technology foundation for all security initiatives within CBP.

### **Benefits and Results**

- Compliance level is at 98,5% - this provides CBP with a measure of confidence that most imports into the USA are compliant for trade

purposes, and provides a basis for partnership programs such as Importers Self-Assessment (ISA)

- The ISA program has grown by 10% (194 importers)
- Seizures for IPR violations declined by one percent
- Regulatory Audit completed 578 audits of importers, and collected about \$26,5 million in revenue

Over the next 5 years CBP will transform the approach to border security and enforcement, operating as a fully integrated intelligence-driven agency. The officers and agents will be able to increase their focus on ensuring the security and economic vitality of the country by using advanced information, intelligence-driven planning and technology to secure the airspace, maritime and physical borders against terrorism and other threats.

CBP will streamline trade policies while accommodating the increasing volume and complexities of international trade. CBP will also protect U.S. agricultural resources via inspection activities at the ports of entry.

### **INFORMATION SOURCES**

1. Официальный сайт Министерства Национальной Безопасности США. URL: <http://www.dhs.gov> (дата обращения: 01.03.2011).
2. Официальный сайт Таможенной Пограничной Службы США. URL: <http://www.cbp.gov> (дата обращения: 01.02.2011).

**Крупича Максим Сергеевич,  
Федоров Владимир Николаевич**  
студенты 2 курса факультета таможенного дела

**Научные руководители  
Калинина Ольга Владимировна**  
старший преподаватель кафедры экономической  
теории, к.э.н.

**Кудрявцева Лариса Германовна**  
старший преподаватель кафедры иностранных языков  
**Кальченко Людмила Николаевна**  
старший преподаватель кафедры иностранных языков

**Заведующие кафедрами  
Горляков Петр Юрьевич**  
заведующий кафедрой иностранных языков, к.п.н.  
**Селезнев Александр Алексеевич**  
заведующий кафедрой экономической теории, к.э.н., доцент

## **ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА АВСТРАЛИИ КАК ИННОВАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА В ОБЛАСТИ РАЗРАБОТКИ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ТАМОЖЕННЫМИ РИСКАМИ**

*В работе на основе изучения материалов зарубежных правительственных сайтов раскрывается последовательность формирования системы управления рисками в таможенной службе Австралии не только как «первопроходца» в данной области, но и как современного лидера в организации эффективного выборочного таможенного контроля, систематизируются соответствующие практики и перспективы развития.*

*The report, which is based on foreign governmental sites materials analysis, exposes Australia's risk management system formation sequence, displays the country not only as a «trailblazer» in this field but as present efficient selective customs control organisation world's leader as well and systematizes relevant practices and development prospects.*

**Ключевые слова:** *международные стандарты таможенного контроля, приоритеты таможенного контроля, передовой опыт и перспективы Австралии в организации выборочного таможенного контроля, риск в таможенной деятельности, система управления рисками, профиль риска*

*Key words: international customs control standards, customs control priorities, Australia's selective customs control best practices and prospects, risk in customs business, risk management system, risk profile*

Принцип выборочности таможенного контроля, в основе которого лежит применение системы управления рисками (далее – СУР), провозглашается сегодня одним из основополагающих принципов в Таможенном кодексе Таможенного союза (далее – ТС). Однако, используемые российскими, белорусскими и казахстанскими коллегами методология и способы выявления риска все еще далеки от совершенства. Очевидно, существует необходимость выстраивания СУР в новых условиях функционирования ТС, поэтому необходимым представляется изучение фундаментального передового опыта в данной области.

Основополагающей теоретической базой применения СУР всеми передовыми таможенными службами мира сегодня признан международный стандарт ИСО 31000:2009, разработанный таможенными службами Австралии и Новой Зеландии. Таким образом, австралийская таможенная служба фактически является общепризнанным лидером не только в области внедрения СУР в систему таможенного контроля, но и в рамках стандартизации процедур управления рисками. На сегодняшний день все международные стандарты в области применения таможенной СУР основаны на опыте работы австралийских таможенников, что делает таможенную службу «зеленого континента» уникальной и выделяет среди остальных структур аналогичной компетенции.

По оценкам многих экспертов, австралийская Таможенная и Пограничная служба (ACBPS, Australian Customs and Border Protection Service) (далее – Служба) являет собой пример одной из лучших в мире структур подобной компетенции [1; 2]. А изучение материалов зарубежных источников по вопросам организации СУР в таможенной службе Австралии означает фактически рассмотрение передового опыта формирования СУР как основы организации выборочного таможенного контроля, что неизменно важно для последующего учета при модернизации существующей СУР Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана.

В процессе работы над данной темой авторами были проанализированы зарубежные источники информации: материалы официального веб-сайта Службы, региональных австралийско-новозеландских стандартов AS/NZS 4360:1994 и AS/NZS ISO 31000:2009, Руководства по управлению рисками Всемирной таможенной организации (далее – ВТамО), Отчета по использованию системы управления рисками австралийской таможенной службы NO:PS2008/23, Доклада департамента

Аудита при Правительстве Австралии (ANAO, Australian National Audit Office) о внедрении СУР в работу таможенной службы страны, а также материалы документального сериала «Border Security: Australia's Front Line» телеканала Channel Seven (совместно с Discovery Channel).

Управление рисками в процессе деятельности австралийской Таможенной и Пограничной службы включает четко определенные мероприятия, которые при их последовательной реализации поддерживают оптимальный процесс принятия решений путем углубленного понимания рисков и их воздействия на внешнеторговый оборот. Важно отметить, что именно Правительство Австралии первым в мире в 1996 году осознало важность применения СУР на общегосударственном уровне с целью упрощения и повышения эффективности деятельности всех государственных структур, в том числе выявления проблемных полей, их оперативного устранения, а также недопущения подобных ситуаций в дальнейшем наряду с сокращением государственных затрат на эти цели [3].

Непосредственное применение СУР на отдельных таможенных постах в Австралии началось еще раньше, в 1994 году, однако ее повсеместное внедрение в работу Службы датируется 1996 годом [4]. Основу заложил общий австралийско-новозеландский стандарт AS/NZS (Australian Standard/New Zealand Standard) 4360:1994 [5], впоследствии включенный в Рекомендации по риск-менеджменту ВТамО [6], а также отраженный в главе 6 пересмотренной Киотской конвенции (ред. 1999 года).

Внедрение принципов СУР внесло существенные изменения в работу Таможенной и Пограничной службы, значительно повысив эффективность досмотра, - такова общая точка зрения специалистов Департамента аудита при Правительстве Австралии (ANAO, Australian National Audit Office). Департамент является правительственным органом, которому подотчетны около 300 государственных и индивидуальных предпринимательских образований, так или иначе применяющих СУР в своей деятельности. Именно данный Департамент внес наибольший вклад во внедрение СУР в деятельность Таможенной и Пограничной службы Австралии [7].

Понимая важность правильного определения контекста, в рамках которого будет реализовываться СУР, в 1996 году была проведена реструктуризация девяти ключевых для ВЭД Австралии областей хозяйствования, в том числе в сфере нефтяной промышленности, табачного производства, торговли необлагаемыми пошлинами товарами, текстильной продукцией, транспортными средствами, а также в области общих вопросов содействия международному бизнесу. Для каждой из

данных областей предусматривалось четыре типовых направления накопления информации с целью применения СУР:

- подробное изучение статистики товарооборота в каждой области, с выявлением 50 крупнейших участников ВЭД;
- ведение единого национального реестра рисков и реестра рисков в каждой области, включающего оценки вероятностей рисков ситуаций и значимости их ущерба для государства в случае их реализации, а также оценку их приоритетов в каждой области;
- постоянная актуализация национального профиля риска (National risk profile), содержащего профили риска для каждого из частных рисков;
- разработка правил принятия мер по оптимизации рисков в каждой области [8].

Из широкого разнообразия рисков Служба сформировала одиннадцать наиболее важных сфер риск-наблюдения (border risks), в том числе: морская безопасность, незаконный отлов рыбы иностранными судами, терроризм, занижение таможенной стоимости и др. [9]

В целях определения приоритетов, а также более тщательно анализа каждой из областей хозяйствования в августе 1996 года на базе таможенной службы были учреждены Национальные бизнес-центры (NBC, National Business Centre). Предметом их деятельности стала координация действий таможенной службы в рамках каждой области, анализ и мониторинг динамики товарооборота, а также участие в разработке Национальной концепции развития таможенной службы [10].

Необходимо отметить, что процесс внедрения СУР в австралийской таможенной службе сопровождался и соответствующими организационно-структурными изменениями, в частности, был создан Отдел гармонизации торговли (ССО, the Commercial Compliance Office). Основной задачей отдела стала координация разработки, мониторинга и рассмотрения национальных стратегий и стандартов таможенного контроля [11].

Важным шагом в становлении СУР в таможенной службе Австралии стало принятие в 2003 году Рамочных принципов бизнес-планирования и текущей деятельности на таможне (CBPPF, the Customs Business Planning and Performance Framework) с целью согласования вопросов управления рисками и бизнес-планирования на уровне отдельного предприятия, корпорации и отрасли в целом. В любом случае при анализе рисков австралийская таможенная служба рассматривает возможности оказания содействия участнику ВЭД исходя из его торговых потребностей, и обеспечивает доступ к необходимой информации

по лицам, грузам и отраслям через основные связи с импортерами, экспортерами, таможенными брокерами, перевозчиками, другими государствами и иными задействованными сторонами [12].

На сегодняшний момент, характеризуя законодательную основу применения СУР в таможенной службе страны, авторы отмечают, что австралийская таможенная служба является не только активным участником международных соглашений в области риск-менеджмента, но и выступает инициатором нововведений в рамках совершенствования применения СУР. Австралийская таможенная служба участвует в различных семинарах, целью которых является обмен опытом в рамках Таможенной организации Океании (ОСО, Oceania customs organization), Исполнительного комитета ВТамО, Форума тихоокеанских островов (PIF, Pacific Islands Forum) [13]. В рамках мониторинга и информационного обмена Австралия сотрудничала с Кореей и Японией, а также своим ближайшим соседом – Новой Зеландией, являющейся ее важнейшим партнером и сотрудником в области риск-менеджмента. Результатом данного обмена стал уже упомянутый общий австралийско-новозеландский стандарт 4360 AS/NZS ISO 31000:2009, заложивший «фундамент» современной международной методологии выявления риска в таможенных службах всего мира.

Таможенная и Пограничная служба Австралии является единым органом исполнительной власти и находится в непосредственном подчинении Министерства внутренних дел (МоНА, Ministry of Home Affairs) [14]. Структурным подразделением, ответственным непосредственно за реализацию СУР, является Департамент совместных действий (DoCO, Department of Corporate Operations), само название которого подчеркивает многогранность и взаимоинтеграцию деятельности его сотрудников не только с другими организационными элементами в составе таможенной службы, но и с иными, внешними структурами. Например, в процессе выявления риска Служба консультируется в Министерстве обороны (DoD, Department of Defense) для поддержки и информационного обмена по вопросам, касающимся оборонной промышленности, и сотрудничает с основными экспортерами в условиях их информирования о текущей ситуации в регулировании ВЭД в соответствующей области хозяйствования [15].

При этом управление рисками в деятельности Службы включает единые для всех инстанций стандартизованные мероприятия, которые (при их последовательной реализации) поддерживают оптимальный процесс принятия решений (risk treatment) путем углубленного понимания рисков и их воздействия на внешнеторговый оборот. Для

выявления рисков используется соответствующая инфраструктура информационно-коммуникационных технологий для обеспечения автоматизированной обработки данных и оформления, а также привлекаются непосредственные свидетели нарушений требований таможенного законодательства.

При таможенном контроле используются Автоматизированная информационная система (ACIS, Automated Customs Information System) и Интегрированная грузовая система (ICS, Integrated Cargo System). Программным продуктом, обращающимся к данной системе, является Customs Connect Facility (CCF) [16], уникальная разработка Службы совместно с компанией ImprexDocs [17]. В кратчайшие сроки и с минимальными затратами она обеспечивает доступ к информации об участнике ВЭД и отрасли, в пределах которой он осуществляет свою деятельность, с использованием источников таможенных служб государств, гражданином которых является привлекающий внимание субъект.

На сегодняшний момент, характеризуя законодательную базу применения СУР, авторы отмечают, что австралийская таможенная служба является не только активным участником международных соглашений в области риск-менеджмента, но и выступает инициатором нововведений в рамках совершенствования применения СУР. Так, например, риск-менеджмент включен в Концепцию развития таможенных органов Австралии до 2015 года (CDP, Customs Development Program) [18]. Перспективой развития СУР названа разработка усовершенствованной «точечной» СУР (EBRM, Entity-based risk management system) [19]. Содержание этой модернизации занимает одну из важнейших статей Концепции.

Австралийская таможенная служба прилагает все усилия для того, чтобы не только соответствовать веяниям сегодняшнего дня, но и предвидеть дальнейшие тренды развития глобализирующейся торговли, закладывая на перспективу их основное содержание в принципы таможенного обслуживания, которые в дальнейшем становятся стандартом для международной сферы таможенного администрирования, одновременно защищая и способствуя развитию полезных мирохозяйственных связей. Именно это и делает ее одной из лучших в мире.



## **AUSTRALIAN CUSTOMS SERVICE AS AN INTERNATIONAL RISK MANAGEMENT STANDARDS INNOVATION BOARD AND DEVELOPING FOOTAGE**

The Australian Customs Service is a regulatory agency that protects the Australian community from the illegal movement of goods and people across the border and collects customs and other revenue.

All customs administrations apply some form of risk management, either formal or informal. The traditional procedures include physical border control over the movement of goods and people consisting of documentary checks and physical inspections aimed at detecting illicit trade.

Recently, the increasing complexity, speed, and volume of international trade have significantly affected the way customs authorities carry out their responsibilities.

### **What are the benefits of Risk Management to industry?**

- Reduced delays for industry, cutting the cost of doing business;
- Faster clearance through better targeting of high risk cargo;
- Facilitation of the vast majority of low risk transactions.

### **What are the benefits of Risk Management to Customs?**

- Accurate selection of high risk transactions;
- Efficient allocation of resources to high risk areas;
- Elimination of time and resource wastage;
- Ability to fast track international trade transactions, thereby contributing to the national economy;
- Greater openness and transparency in decision-making and ongoing management processes thereby meeting accountability requirements.

Risk management was formally adopted in the Australian Customs Service in 1996. Since that time the following developments have taken place:

- A corporate risk management training strategy has been successfully integrated into Customs Development Program.
- A consistent risk management process has been implemented throughout Customs, producing strategic, operational and tactical risk management plans through the Planning and Performance framework.

Customs makes extensive use of computerized profiles in order to select persons and cargo transactions for closer scrutiny. In this regard, Automated Customs Information System (ACIS) is very important.

The Australian Customs Service contributes to bilateral and multilateral risk management activities through exchange of international

visits by international Customs officials and through the World Customs Organization.

David Widdowson, Chief Executive Officer, Centre for Customs and Excise Studies and Adjunct Professor, School of Law, University of Canberra, Australia:

“Risk management allows us to be responsible and accountable in achieving our outcomes, while providing a method for realizing opportunities without exposing Customs to unidentified risks.”

Today customs targets 3 percent of arriving passengers and 2 percent of arriving goods for intervention. Meanwhile, 100 percent of marine craft (about 6,500 a year) are boarded on arrival, and 3 percent are selected for secondary search activity for risk management purposes.

#### Conclusion

After dozens of years of hard work, ACS’s risk management system was deservedly considered one of the best in the world by Center for Economics.

### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Risk Management Diagnostic Report: The Bureau of Customs. Диагностический отчет Центра по исследованиям экономической политики (США). URL: [http://pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PNADH573.pdf](http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADH573.pdf) (дата обращения: 02.02.2011).

2. David Widdowson. Managing risk in the customs context. Дэвид Виддоусон. Управление риском в таможенном деле. URL: <http://www.adb.org/Projects/TradeFacilitation/Documents/Managing-Risk.pdf> (дата обращения: 03.09.2010).

3. WCO Risk Management Guide, 2003. Рекомендации по риск-менеджменту Всемирной таможенной организации. URL: <http://www.adb.org/Documents/Events/2005/Trade-Facilitation/wco-risk-guide-eng.pdf> (дата обращения: 01.05.2010).

4. Risk Management in Commercial Compliance. URL: [http://www.anao.gov.au/uploads/documents/1997-98\\_Audit\\_Report\\_6.pdf](http://www.anao.gov.au/uploads/documents/1997-98_Audit_Report_6.pdf) (дата обращения: 05.10.2010).

5. Australian Customs Practice Statement PS2008/23. Отчет о внедрении СУР в работу австралийской таможенной службы. URL: <http://www.customs.gov.au/webdata/resources/files/practice-statement-risk-management.pdf> (дата обращения: 02.02.2011).

6. WCO Risk Management Guide, 2003. Рекомендации по риск-менеджменту Всемирной таможенной организации. URL: <http://www.adb.org/Documents/Events/2005/Trade-Facilitation/wco-risk-guide-eng.pdf>

adb.org/Documents /Events/2005/Trade-Facilitation/wco-risk-guide-eng.pdf (дата обращения: 20.09.2011).

7. Официальный интернет-портал Департамента аудита при Правительстве Австралии. URL: <http://anao.gov.au> (дата обращения: 10.05.2010).

8. Официальный интернет-портал австралийской таможенной службы. URL: <http://customs.gov.au> (дата обращения: 11.05.2010).

9. Australian Customs Service 2008-2009 Annual Report. Ежегодный Отчет австралийской таможенной службы за 2008-2009 г. URL: <http://www.customs.gov.au/webdata/minisites/annualreport0809/pages/page65.html> (дата обращения: 20.11.2010).

10. Официальный интернет-портал Департамента аудита при Правительстве Австралии. URL: <http://anao.gov.au> (дата обращения: 10.05.2010).

11. Risk Management in Commercial Compliance. URL: [http://www.anao.gov.au/uploads/documents/1997-98\\_Audit\\_Report\\_6.pdf](http://www.anao.gov.au/uploads/documents/1997-98_Audit_Report_6.pdf) (дата обращения: 05.10.2010).

12. Официальный интернет-портал австралийской таможенной службы. URL: (дата обращения: 11.05.2010).

13. Там же. <http://customs.gov.au>

14. Australian Customs Service 2008-2009 Annual Report. Ежегодный Отчет австралийской таможенной службы за 2008-2009 г. URL: <http://www.customs.gov.au/webdata/minisites/annualreport0809/pages/page65.html> (дата обращения: 20.11.2010).

15. Там же.

16. Средства информационного обмена с таможенными органами. Communicating Electronically With Customs. URL: [http://www.customs.gov.au/webdata/resources/files/communicating\\_electronically\\_with\\_customs.pdf](http://www.customs.gov.au/webdata/resources/files/communicating_electronically_with_customs.pdf) (дата обращения: 02.02.2011).

17. Официальный интернет-портал компании ImprexDocs. URL: <http://www.impexdocs.com.au/partners/partners.html> (дата обращения: 03.02.2011).

18. Официальный интернет-портал австралийской таможенной службы. URL: <http://customs.gov.au> (дата обращения: 11.05.2010).

19. Enhanced trade solutions 2015. Пути развития торговли 2015. URL: <http://www.customs.gov.au/webdata/resources/files/EnhancedTradeSolutions.pdf> (дата обращения: 05.11.2010).

**Быркова Екатерина Юрьевна,  
Гришин Юрий Дмитриевич**  
студенты 3 курса экономического факультета

**Научный руководитель  
Селезнев Александр Алексеевич**  
заведующий кафедрой экономической теории,  
к.э.н., доцент

## **ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ «СУХОЙ ПОРТ»**

*В работе рассмотрена технология «сухой порт» и показаны ее особенности, преимущества и недостатки. Акцентировано внимание на тех изменениях, которые произошли в работе таможенных органов в связи с внедрением данной технологии.*

*In article the technology «dry port» is considered and its features, advantage and lacks are shown. The attention is focused on those changes which have occurred in work of customs bodies in connection with introduction of the given technology.*

**Ключевые слова: «сухой порт», Северо-Западный регион, Таможенный союз, особенности и проблемы «сухих портов», таможенное оформление и контроль**

**Key words: «dry ports», Northwestern Region, The Customs Union, specifically, problems, customs clearance and control**

В настоящее время отмечается существенный рост объемов грузоперевозок, что отражается и на работе портовой инфраструктуры.

Порты испытывают затруднения в обработке и своевременной доставке контейнеров заказчикам. При этом зачастую расширить территорию порта не представляется возможным. Мировая практика показывает, что оптимальный выход из подобной ситуации – внедрение технологии «сухой порт» [1]. Актуальность данного вопроса очевидна – при росте товарооборота, необходима разгрузка портов и перевозка грузов на территорию внутри страны на время таможенного оформления.

На сегодняшний день термин «сухой порт» нормативно не закреплен. Четкое определение «сухой порт» существует только во французском и английском языках и обозначает внутренний терминал, который непосредственно связан с морским портом.

В России под «сухим портом» обычно понимается либо припортовая станция, либо контейнерный терминал, который через припортовую станцию формирует на порт контейнерные отправки [2].

Так, определение, озвученное на июньской конференции «FREIGHT-2008: Логистика и управление цепочками поставок» начальником отдела таможенных складов, временного ввоза и специальных таможенных режимов ФТС С.Пирогом сведено к тому, что: «сухой порт» – это крупный терминал, в первую очередь, имеющий статус склада временного хранения, со штатом брокеров, экспедиторов, людей, которые будут оказывать услуги.

Другие специалисты указывают на то, что более корректно называть эту технологию термином «сухопутный порт», как это сформулировано в профильном документе ООН от 17 августа 2006 г. В нем «сухопутный порт» интерпретируется как определенный внутренний объект, где происходит складирование и распределение товаров, и его функции аналогичны морскому порту, в котором есть служба таможенной очистки.

Третьи считают, что «сухой порт» – это, прежде всего, транспортно-логистический центр, включающий припортовые терминалы на территории пункта пропуска, созданные для сортировки, временного хранения и таможенного оформления товаров, которые доставляются по упрощенной процедуре транзита. Другими словами «сухой порт» это режим взаимодействия двух терминалов, портового и сухопутного.

Термин «сухой порт», по определению профессионалов, означает также и то, что сам порт не связан непосредственно с морем (океаном), но является как бы филиалом другого порта в традиционном его предназначении. Иногда, такой филиал может находиться даже на территории зарубежного государства, причем, на значительном расстоянии. Французская Тулуза, например, удалена от испанской Барселоны на 350 километров.

В «сухих портах» грузы накапливаются к отправке, перегружаются на другие виды транспорта, проводятся таможенные процедуры и оформление транспортных документов, производится хранение и ремонт контейнеров, подключение рефрижераторов к электропитанию. В зоне «сухих портов» могут быть предусмотрены сервисные центры для ремонта автотранспорта, осуществляющего перевозку грузов.

Внедрение технологии «сухой порт» в управление внешнеэкономическими цепями поставок не случайно. Этому способствуют следующие предпосылки:

- длительное нахождение товаров в морских (речных) портах, в основном, связано с неудовлетворительной работой экспедиторов, стивидорных компаний, отсутствием одного заинтересованного в ускорении товарооборота лица;

- возможности морских портов по дальнейшему наращиванию объемов перевозок, в том числе и контейнерных, практически исчерпаны. И в основном, это обусловлено расположением морских портов в пределах населенных пунктов [3].

Все это, в свою очередь, требует и определенной корректировки действующей нормативно-правовой базы, в том числе, возможно, и Таможенного кодекса ТС, а также решения вопросов размещения государственных контролирующих органов, в том числе таможенных, и осуществления ими своих функций на территории «сухих портов».

Расположение наиболее крупных морских портов Российской Федерации в пределах населенных пунктов существенно влияет на перспективы расширения их территорий с целью создания терминалов для хранения импортных грузов. Динамичное развитие международной торговли Российской Федерации с зарубежными партнерами, и в первую очередь со странами-членами Евросоюза, зависит от пропускной способности пунктов пропуска, которая в морских (речных) портах зависит от следующих факторов:

- уровня развития инфраструктуры;
- организации деятельности стивидорных компаний;
- наличия подъездных путей;
- организации деятельности федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих контроль в пунктах пропуска.

«Сухие порты» на территории Российской Федерации планируется вводить в 2 этапа: первый – с 2010 до 2014 гг. Второй – в 2014-2020 гг.

Первым этапом по реализации ФТС России технологии «сухого порта» стала разработка и утверждение порядка осуществления таможенных операций с товарами, прибывающими в контейнерах на территорию РФ через морские порты и их перемещения на СВХ (Приказ ФТС России от 18.03.2010 года № 510).

Согласно указанному Порядку на территории морского порта должны производиться только операции по разгрузке и перегрузке товаров с морских судов, а сортировка, временное хранение и таможенное оформление должно осуществляться в «сухих портах», расположенных вне границ территории морских портов, но находящихся в регионе деятельности одного таможенного поста или таможни.

При этом «сухой порт» должен обладать рядом характерных особенностей:

- «внутренний контейнерный терминал («сухой порт»)» - совокупность склада временного хранения (СВХ), иных зданий, строений, сооружений, автомобильных и (или) железнодорожных путей и иных объектов, расположенных за пределами территории морского (речного) порта, связанных между собой и с морским (речным) портом единым технологическим процессом, предназначенных для совершения грузовых операций с товарами и их временного хранения под таможенным контролем;

- должен быть оснащен электронной информационной системой;
- оператор морского терминала (стивидор) должен являться владельцем внутреннего контейнерного терминала;

- морской терминал и внутренний контейнерный терминал должны находиться в регионе деятельности одного таможенного поста.

Кроме того, для обеспечения жизнедеятельности «сухих портов» на первом этапе, необходимо внесение некоторых упрощений в действующий порядок перемещения товаров после их разгрузки/перегрузки с морских (речных) судов с территории морского терминала на территорию внутреннего терминала, где будет осуществляться их временное хранение, предусматривающих:

- возможность представления перевозчиком, либо иным лицом, которому будет выдаваться разрешение на внутренний таможенный транзит (ВТТ), сокращенного перечня сведений, а именно только тех сведений, которые содержатся в документах, подтверждающих заключение договора морской перевозки;

- использование в качестве транзитной декларации транспортных документов, оформляемых на плечо этой перевозки.

Второй этап – это 2014-2020 гг. Данный этап – практический, и на нем планируется совершенствование законодательной базы и методик оформления грузов.

Особенность второго этапа состоит также в том, что совершенствование таможенно-логистической инфраструктуры, и внедрение института «сухого порта», в частности, в условиях таможенного оформления в приграничных субъектах Российской Федерации предусмотрено Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации. В соответствии с Концепцией предполагается оптимизировать системы таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых автомобильным и морским транспортом (с развитием

логистических технологий «сухого порта») к 2014 г., железнодорожным транспортом – к 2020 г.

Концепция позволит совершенствовать государственный контроль в отношении товаров, пересекающих государственную границу Российской Федерации, и создаст условия для облегчения мировой торговли. При этом реализация Концепции обеспечит минимизацию рисков дальнейшей интеграции Российской Федерации в мировую экономику с учетом обеспечения её экономической безопасности.

Своеобразным полигоном, для внедрения технологии «сухой порт» является Северо-Западный регион.

В Санкт-Петербурге, как и в любом другом крупном мегаполисе мира, проблема территорий, отводимых под коммерческое использование, носит остродефицитный характер. В ситуации с Большим портом Санкт-Петербург она осложнена еще и тем, что под портовую деятельность может быть выделена только прибрежная территория. Как правило, она имеет свободный выход к урезу воды, здесь также есть возможность для создания со стороны моря соответствующей инфраструктуры – подходов каналов соответствующей глубины. При этом предъявляются определенные требования по минимальному размеру земельного участка и наличию возможности создания здесь соответствующей береговой инфраструктуры. На основании вышеизложенного, можно сделать вывод о целесообразности развития «сухих портов» с оказанием услуг по формированию и отправке контейнерных поездов между Большим портом Санкт-Петербург и расположенными вне его территории терминалами; приему, переработке и отправке грузов в контейнерах автотранспортом и по железной дороге; приему, хранению и отправке грузов в рефрижераторных контейнерах; услуг склада временного хранения.

Развитие технологии «сухого порта» применительно к Санкт-Петербургскому транспортному узлу позволит создать здесь своеобразный буфер на стыке железнодорожного и морского транспорта; принимать для хранения ввозимые на таможенную территорию РФ товары, что, в свою очередь, даст возможность существенно сократить загруженность порта, приведет к увеличению грузопотока в регионе деятельности таможни и росту взимаемых таможенных платежей. Тем самым удастся повысить пропускную способность Большого порта Санкт-Петербург в целом.

Следует отметить ещё одну особенность, в частности «сухие порты» активнее развиваются в Северо-Западном регионе, поскольку именно через Западную морскую границу проходят важнейшие товаро-



потоки. СЗТУ рассчитывает, что использование схемы «сухих портов» позволит в три раза снизить нагрузку по таможенному оформлению и время пребывания контейнера в порту и, соответственно, в три раза повысит оборот порта [6].

Выбор Санкт-Петербурга в качестве места обкатки указанной идеи вполне объективен. Здесь имеются все необходимые для этого условия. Есть морской порт, через который идет огромное количество контейнеров. На его территории действует Балтийская таможня. Как уже отмечалось, к 2010 году порт фактически исчерпал свою пропускную способность. Его инфраструктура на тот момент не давала возможности для дальнейшего наращивания объемов перевозок, особенно контейнерных.

«Сухие порты» в Санкт-Петербурге – это четыре частных контейнерных терминала вокруг Кольцевой автодороги и вдоль Западного скоростного диаметра. Грузы, приходящие морем, будут проходить через транзитные таможенные посты в порту. Каждый терминал будет сопряжен с автомобильными трассами и железной дорогой [7].

Два из них – Шушарский и Янинский – уже почти построены, Пискаревский и Выборгский готовят контейнерные площадки. Сами терминалы – коммерческие предприятия, которые могут принимать любые грузы.

**Сухой порт «Логистика-Терминал».** Определен как один из тыловых терминалов Санкт-Петербурга, где будет разрешено проводить таможенную обработку контейнеров. «Логистика-Терминал», расположенный вне границ территории порта Санкт-Петербург, работает с ним по единой технологии обработки грузов, за счет которой обеспечивается вывод с территории порта операций, не связанных с перевалкой грузов с морского транспорта [8].

Первый российский континентальный контейнерный **«сухой порт» Сормово** начал работу в Нижнем Новгороде. «Сухой контейнерный порт» Сормово будет круглосуточно открыт для приема, обработки, хранения любых типов и видов грузов в контейнерах, вагонах и автомобилях. При реализации проекта наращивания контейнерных мощностей особое значение уделяется сотрудничеству с Нижегородской таможней и Приволжским таможенным управлением. Открытие подъездного пути терминала для приема контейнеров на постоянной основе полностью соответствует реализуемой ФТС России Концепции переноса таможенного оформления в места приближенные к государственной границе РФ [9].

**«Сухой порт» на Черном море.** Исторически сложилось, что все порты черноморского побережья находятся внутри городов, и, следовательно, расширять их просто некуда. Вследствие этого первую модель

«сухого порта» планируется реализовать рядом с Новороссийском в поселке Цемдолина, поскольку он самый загруженный. Если эксперимент удастся, «сухие порты» появятся и в других портах юга России [10].

Открыт **«сухой порт» в Забайкальске**. Какова же целесообразность его создания? Терминал занимает семнадцать гектаров площади. Мощность терминала составляет свыше пятисот контейнеров в год. Это позволит до 2015 года перерабатывать весь грузопоток из стран Азиатско-тихоокеанского региона в Россию [11].

Развитие «сухих портов» имеет и ряд особенностей. Стоит отметить, что создание «сухих портов» – шаг в развитии транспортной инфраструктуры на юге России. В перспективе строительство в регионе деятельности Южного управления таких портов позволит, с одной стороны, сократить время нахождения товаров в зонах таможенного контроля, например, таких портов, как Новороссийск, Кавказ и Ейск, с другой стороны, облегчит и ускорит проведение таможенных формальностей. Это особенно важно и для Таможенного Союза, поскольку именно южные границы являются наименее защищенными.

Вопрос создания «сухих портов» особенно актуален в условиях восстановления паромного сообщения России со странами Черноморского бассейна. Уже сегодня в морском порту «Кавказ» действуют грузопассажирская паромная линия на Крым (Украина) и грузовые железнодорожные паромные линии на Армению (через Потти) и Болгарию (на Варну). Готовится к подписанию соглашение о создании паромных линий на Турцию в города Стамбул, Зонгулдак и Самсун.

Министерством транспорта России подтверждены намерения о восстановлении существовавших ранее и создании новых паромных линий из портов Тамань, Кавказ, Новороссийск и Сочи с образованием так называемого «Черноморского транспортного кольца». Развитие паромного сообщения в Черноморском бассейне определено Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. Это позволит поднять транспортную составляющую внешнеэкономической деятельности на современный уровень и избежать перевозчикам лишних погранично-таможенных формальностей при пересечении третьих стран транзита.

Концепция создания «сухих портов» является актуальной и для Таможенного союза. Изначально таможенное оформление грузов в «сухих портах» будет несколько дороже обычного – контейнер необходимо будет погрузить на машину, привезти в «сухой порт». Но после того как этот процесс будет отлажен, «сухие порты» позволят грузовладельцам значительно сократить время хранения контейнеров на основной

территории портов, что приведет к увеличению привлекательности морских перевозок. Тем самым страны смогут наиболее эффективно использовать свой географический потенциал, увеличивая ввоз товаров в различные регионы нашей страны, а также на территорию Казахстана и Беларуси. Подобные преимущества также могут способствовать тому, что расширится ассортимент ввозимых товаров.

При этом большая часть контейнерных грузов могла бы перевозиться по железной дороге к местам «сухопутных портов», не создавая транспортной перегрузки для автомобильных дорог России в пределах 500-1000 км от действующих морских: Новороссийска, Санкт-Петербурга, Архангельска, Находки, Владивостока. Условиями для работы такой технологии в России является скоростной тип железнодорожных сообщений для контейнерных грузов и освоение в значительно большем объеме, чем сейчас, интермодальных перевозок.

Тем не менее, технология «сухой порт» имеет и ряд существенных недостатков:

1) Владелец склада должен на всю территорию, которая будет использоваться для хранения импортных товаров оформить и страховку, и депозит, и все гарантии по обеспечению уплаты таможенных пошлин;

2) Клиент, забирая товар не из порта, а из терминала, будет вынужден покрывать стоимость перевозки;

3) Возможность создания их только в границах крупных морских портов;

4) Низкая информационная безопасность процедуры документального оформления грузов на этапах передачи прав, в первую очередь, между агентами судовых линий и экспедиторами;

5) Перепрофилирование морских пограничных таможенных постов в Большом порту Санкт-Петербург на выполнение только транзитных функций и выносу таможенного оформления на «сухие порты». Для решения данной проблемы необходимо:

а) Количество внутренних таможенных постов, локализованных на «сухие порты» не должно быть жестко ограничено и должно увеличиваться по мере возникновения большего числа «сухих портов». При этом необходимо выработать четкие классификационные критерии отнесения терминала к категории «сухих портов»;

б) Таможенным постам, локализованным на внутренних терминалах «сухих портов» должно быть разрешено таможенное оформление грузов, перевозимых только через порт Санкт-Петербург;

с) Создать работоспособную и экономически оправданную процедуру ВТТ при работе портовых терминалов с тыловыми терминалами «сухих портов»;

д) Для эффективного и качественного управления грузопотоками необходимо внедрять новые информационные технологии: системы управления, мобильные технологии, системы спутниковой навигации и технологии идентификации грузов;

е) Чтобы обеспечить работу модернизированной транспортной системы, нужно готовить профессиональные кадры, так как сейчас наблюдается их нехватка в этой сфере деятельности.

Ещё одна проблема состоит, прежде всего, в необходимости инвестирования значительных финансовых средств в данную технологию. Стоимость их исчисляется десятками миллионов долларов. Однако именно такие центры являются выигрышными и как логистические объекты, и как объекты недвижимости.

При этом необходимо учитывать и географические особенности России. В Европе хорошо развита морская береговая линия и речные порты. Эти водные транспортные системы связаны между собой и обеспечивают регулярные грузоперевозки. В России грузопотоки обслуживаются автомобильным и железнодорожным транспортом. Поэтому при строительстве «сухих портов» было бы идеальным сочетание автомобильного, железнодорожного и речного транспорта, потенциал которого предстоит задействовать в полной мере.

Чтобы не допустить ситуации, когда у каждого морского порта будет создаваться несколько мелких «сухих портов», необходим государственный подход. Для этого нужны:

- концепция и комплексная программа строительства и развития транспортно-логистической инфраструктуры страны, в рамках которой будет раздел, посвященный «сухим портам»;
- приоритетное развитие за счет бюджетного финансирования транспортной инфраструктуры как наиболее узкого места российской экономики;
- активное, в том числе административное, финансовое и координационное участие государства в строительстве «сухих портов».

Реализация проекта «сухого порта» требует очень больших капиталовложений, поэтому в ней должны участвовать государственные и частные структуры, в первую очередь те, которым проект будет экономически выгоден: транспортные, экспедиторские и логистические компании, а также крупные грузовладельцы.

«Сухие порты» могли бы выступать в качестве «полюсов роста», также как и морские. Это, в свою очередь, позволило бы создать новые рабочие места, повысить уровень жизни, а также рационализировать распределение доходов в географическом плане.

Таким образом, создание «сухих портов» - это один из методов совершенствования системы таможенного оформления и контроля, позволяющий разгрузить морские и речные порты и тем самым ускорить товарооборот. Несмотря на то, что законодательная база в этой области имеет ряд недостатков, данная концепция имеет широкие перспективы в будущем.

### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Официальный сайт информационно-аналитического агентства «Seanews». URL: <http://www.seanews.ru>
2. Официальный сайт строительного журнала, выпускаемого экспертным Советом при Комитете Государственной думы РФ по строительству и земельным отношениям. URL: <http://www.i-stroy.ru>
3. Официальный сайт ЗАО «Международная ассоциация по правовым и налоговым вопросам». URL: <http://ilts.ru>
4. Морские вести России. URL: <http://www.morvesti.ru>
5. Морской бизнес Северо-Запада. URL: <http://www.mbsz.ru>
6. Агентство информационного сервиса. URL: <http://www.advis.ru>
7. Информационно-консультационная система виртуальная таможня. URL: <http://www.vch.ru>
8. Официальный сайт ООО «Национальная контейнерная компания». URL: <http://www.container.ru/index.php>
9. Торгово-информационный портал. URL: <http://transmap.ru>
10. Сайт новостей города Новороссийск. URL: <http://www.nvros.ru>
11. Официальный сайт ЗАО «Компания инноваций и технологий». URL: <http://liverss.ru>

**Белова Анна Александровна**  
студент 4 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель**  
**Каретникова Светлана Васильевна**  
старший преподаватель кафедры  
уголовно-правовых дисциплин

**Заведующий кафедрой**  
**Белоусова Евгения Алексеевна**  
заведующий кафедрой уголовно-правовых  
дисциплин, к.ю.н.

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕДУРЫ ДОЗНАНИЯ В УГОЛОВНОМ ПРОЦЕССЕ**

*В работе рассматриваются отдельные аспекты полномочий следователя, дознавателя, прокурора, процессуальных сроков, производства предварительного расследования. Проведён сравнительно-правовой анализ форм предварительного расследования с учетом действующего законодательства.*

*In an article considerable attention to the powers of the investigator, prosecutor, procedural terms, the preliminary investigation. A comparative legal analysis of the forms of preliminary investigation in the light of current legislation.*

**Ключевые слова:** *подразделение дознания, правоохранительная деятельность таможенных органов Российской Федерации, уголовное дело, оперативно-розыскные мероприятия*

**Key words:** *inquiry division, law-enforcement activity of customs bodies of the Russian Federation, criminal case, search actions*

Сделать лучше, чем есть или усовершенствовать что - либо можно тогда, когда знаешь, что мешает считать интересующее явление совершенным. Чтобы предлагать пути по совершенствованию процесса производства дознания, нужно знать его проблемы, поэтому мы уделили внимание некоторым из них. Восполнение этих пробелов остается важнейшей задачей науки уголовного процесса и законотворчества.

После введения в действие с 1 июля 2002 г. Уголовно- процессуального кодекса Российской Федерации (далее – УПК РФ) его нормы подвергались многочисленным изменениям [1]. Поправки вносились с

целью совершенствования различных институтов уголовного судопроизводства, в том числе непосредственно главы 32 УПК РФ «Дознание».

Согласно Федеральному закону от 6 июня 2007 г. № 90-ФЗ и Федеральному закону от 5 июня 2007 г. № 87-ФЗ были внесены изменения в ст. 41 и 223 – по полномочиям дознавателя и срокам дознания. Федеральным законом от 23 июля № 172-ФЗ была введена в действие статья 223.2. «Производство дознания группой дознавателей».

Таблица 1

**Сравнительно-правовой анализ уголовно-процессуального законодательства**

<i>Статья УПК РФ</i>	<i>Уголовно-процессуальный кодекс РФ, 2002 г.[2]</i>	<i>Уголовно-процессуальный кодекс РФ, 2011г.[3]</i>
<b>Статья 223.</b> Порядок и сроки дознания	Предварительное расследование в форме дознания в соответствии с УПК РФ производится в порядке, установленном главами 22 и 24 - 29. Дознание производится в течение (от 29 мая 2002 г. № 58-ФЗ) 20 суток (от 4 июля 2003 г. № 92-ФЗ) со дня возбуждения уголовного дела. Этот срок может быть продлен прокурором, но не более чем на 10 суток (от 29 мая 2002 г. № 58-ФЗ)	Порядок дознания также стал регламентироваться и главой 21. Изменены сроки производства дознания с 20 до 30 суток, минимальный срок продления увеличен с 10 до 30 суток

<p><b>Статья 223.1. Уведомление о подозрении в совершении преступления</b></p>	<p>Нет</p>	<p>В ст. 223.1 указывается: если есть достаточные данные, дознаватель составляет письменное уведомление о подозрении в совершении преступления, копию которого вручает подозреваемому. В течение 3 суток с момента вручения лицу уведомления дознаватель должен допросить подозреваемого. Также в статье указываются данные, которые должны быть указаны в уведомлении.</p>
<p><b>Статья 223.2. Производство дознания группой дознавателей</b></p>	<p>Нет</p>	<p>Производство дознания в случае его сложности или большого объема может быть поручено группе дознавателей. Решение о производстве дознания группой дознавателей, об изменении ее состава принимает начальник органа дознания. Статья предусматривает полномочия руководителя группы дознавателей</p>



<p><b>Статья 224.</b> Особенности избрания в качестве меры пресечения заключения под стражу</p>	<p>Дознаватель вправе возбудить перед судом, с согласия прокурора, ходатайство об избрании меры пресечения в виде заключения под стражу. Если в отношении подозреваемого была избрана мера пресечения в виде заключения под стражу, то обвинительный акт составляется не позднее 10 суток со дня заключения подозреваемого под стражу.</p>	<p>Добавлен пункт о том, что при невозможности закончить дознание в срок до 30 суток и отсутствии оснований для изменения или отмены меры пресечения в виде заключения под стражу этот срок может быть продлен на срок до 6 месяцев.</p>
<p><b>Статья 225.</b> Обвинительный акт</p>	<p>По окончании дознания дознаватель составляет обвинительный акт в соответствии со ст.225. Обвиняемый, его защитник должны быть ознакомлены с обвинительным актом и материалами уголовного дела. Потерпевшему или его представителю по его ходатайству могут быть предоставлены для ознакомления обвинительный акт и материалы уголовного дела.</p>	<p>Изменений не было</p>

<p><b>Статья 226.</b> Решение прокурора по уголовному делу, поступившему с обвинительным актом</p>	<p>Прокурор рассматривает уголовное дело и в течение 2 суток принимает по нему одно из решений, предусмотренных ст. 226. При утверждении обвинительного акта прокурор вправе своим постановлением исключить из него отдельные пункты обвинения либо переквалифицировать обвинение на менее тяжкое.</p>	<p>Прокурор может устанавливать срок производства дополнительного дознания не более 10 суток, а для пересоставления обвинительного акта – не более 3 суток.</p>
--	--	---

Обобщив полученные данные, можно сделать вывод, что законодателем были внесены изменения, касающиеся срока производства дознания, а также категории расследуемых дел.

Однако отдельные проблемы еще нуждаются в законодательном разрешении, для чего предлагается:

1) изменить способ законодательной техники в регламентации порядка производства дознания, не перечисляя в ч. 1 ст. 223 УПК РФ необходимые для этого главы, указав при этом, что порядок производства дознания определяется общими условиями предварительного расследования и правилами, установленными Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации для предварительного следствия, с изъятиями, предусмотренными гл. 32 УПК РФ;

2) исключить из ч. 1 ст. 223.1 УПК РФ требование о сроке, в течение которого дознаватель должен допросить подозреваемого по существу подозрения, так как это необоснованно усложняет процедуру дознания;

3) регламентировать возможность обеспечения в ходе дознания безопасности потерпевшего, его представителя, свидетеля, их близких родственников, родственников и близких лиц в случаях, предусмотренных ч. 9 ст. 166 УПК РФ, включив как отдельное положение в ст. 223 УПК РФ.

Следует обратить внимание на то, что хотя современное дознание осталось самостоятельным видом уголовно-процессуальной деятельности, формой предварительного расследования, ошибки и просчеты законодателя вызвали в уголовно-процессуальном праве целую волну идей, связанных с его реформированием. Некоторые процессуалисты предлагали, упразднив саму процедуру дознания, наделить орган дознания лишь правом возбуждения уголовных дел и производства неотложных следственных действий (Е.А.Нагаев, В.В.Нечаев, Ж.В.Эстерлейн). Другие исследователи выход из сложившегося положения видели в устранении полномочий органа дознания по расследованию уголовных дел, с упразднением дознавателя в качестве субъекта уголовного судопроизводства, но при условии сохранения самого дознания, которое необходимо перепоручить для осуществления следователю, наряду с производством предварительного следствия (И.Г.Башинская).

Не считая упразднение дознания разумным решением, присоединяемся к мнению большинства современных исследователей о необходимости его реформирования (А.М.Баранов, Б.Я.Гаврилов, С.И.Гирько, А.В.Ковтун, С.Л.Маслѐнков, В.М.Суслов, Г.П.Химичева). Представляется, что было бы неправильным безгранично расширять дознание, заменяя им предварительное следствие, но также неверно сужать его лишь до первоначального этапа, предшествующего предварительному следствию.

Между органами дознания и предварительного следствия много общего, поэтому их часто путают. Это и неудивительно. По отношению к расследованию преступлений у них, по существу, одни и те же задачи. При обнаружении признаков состава преступления и дознаватель, и следователь обязаны возбудить уголовное дело в пределах их компетенции. В своей деятельности они руководствуются едиными требованиями уголовно-процессуального законодательства и уполномочены производить следственные действия с целью выявления, фиксации, проверки и оценки доказательств.

Но существуют также и принципиальные различия, которые систематизированы и представлены в виде таблицы.

**Сравнительно-правовой анализ  
предварительного следствия и дознания**

<i>Показатели</i>	<i>Предварительное следствие</i>	<i>Дознание</i>
Уполномоченные	Следователи	Дознаватели
Сроки	2 месяца, срок предварительного следствия может быть продлен, как минимум, до 3 месяцев (ст. 162 УПК РФ).	В течение 30 суток. При необходимости может быть продлен, как минимум, до 30 суток (ст. 223 УПК РФ).
Кто производит	Следователи Следственного комитета Российской Федерации, органов Федеральной службы безопасности, органов внутренних дел Российской Федерации (ст.151 УПК РФ).	Дознаватели органов внутренних дел Российской Федерации, пограничных органов Федеральной службы безопасности, органов Федеральной службы судебных приставов, таможенных органов Российской Федерации, органов государственного пожарного надзора Федеральной противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ, следователями Следственного комитета Российской Федерации (ст.151 УПК РФ).

Составляется	Обвинительное заключение	Обвинительный акт
<p>Производство предварительного следствия/дознания следственной группой</p>	<p>Руководитель следственной группы принимает уголовное дело к своему производству, организует работу следственной группы, руководит действиями других следователей, составляет обвинительное заключение либо выносит постановление о направлении уголовного дела в суд для рассмотрения вопроса о применении принудительных мер медицинского характера к лицу, совершившему преступление, и направляет данное постановление вместе с уголовным делом прокурору. (163 УПК РФ).</p>	<p>Руководитель группы дознавателей принимает уголовное дело к своему производству, организует работу группы дознавателей, руководит действиями других дознавателей, составляет обвинительный акт. (223.1 УПК РФ)/</p>

Проводится	По всем уголовным делам, за исключением уголовных дел о преступлениях, по которым проводится дознание.	Преступления небольшой и средней тяжести и преступления, указанные в п. 3.1 ст. 150 УПК РФ.
Подследственность	Следователь, установив, что уголовное дело ему не подследственно, передает уголовное дело руководителю следственного органа (ст.152 УПК РФ).	Дознаватель — прокурору для направления по подследственности. (ст.152 УПК РФ).

Как видно из таблицы, дознание и предварительное следствие проводятся, как правило, разными компетентными органами в зависимости от состава преступления. Предварительное следствие уполномочены вести следователи, а дознание — дознаватели. У них разный объем процессуальных полномочий. Дознание возможно в отношении только тех преступлений небольшой и средней тяжести, которые перечислены в ч. 3 ст. 150 УПК РФ [4].

Таким образом, дознание и предварительное следствие должны функционировать параллельно, не превалировать, а взаимно дополнять друг друга [5]. Поэтому нет необходимости в законодательном закреплении того, что производство предварительного следствия обязательно по всем уголовным делам, за исключением тех, по которым производится дознание. Достаточно ограничиться уже имеющимся указанием в законе, что предварительное расследование производится в форме предварительного следствия либо в форме дознания, сформулированным в ч. 1 ст. 150 УПК РФ. При этом установление в законе отчетливых критериев их разделения – залог успеха эффективности производства по уголовному делу.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- [1] Калиновский К.Б. Коррекционное толкование отдельных положений законов о внесении изменений в УПК РФ//Журнал российского права. -2008.- №8,- С.91.
- [2] Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации (с образцом процессуальных документов). – М.: Юрайт-М, 2002. - 483 с.
- [3] Кодексы и Законы РФ. Правовая навигационная система. Российское законодательство в режиме он-лайн. Актуальность: январь 2011 г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.zakonrf.info/upk/>
- [4] Кодексы и Законы РФ. Правовая навигационная система. Российское законодательство в режиме он-лайн. Актуальность: январь 2011 г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.zakonrf.info/upk/>
- [5] Мичурина О.В. Концепция дознания в уголовном процессе Российской Федерации и проблемы ее реализации в органах внутренних дел. Автореферат. М. - 2008 г. – 35 с.

**Даниличев Александр Владимирович**  
студент 2 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель**  
**Сальников Игорь Алексеевич**  
заведующий кафедрой информатики и информационных  
таможенных технологий, к.т.н., доцент

**РОЛЬ И МЕСТО ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ  
В РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ  
«РОССИЙСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ - 2020»**

*Работа посвящена рассмотрению проблемы реализации нового типа обучения, основанного на компетентностном подходе и внедрении инновационных технологий. Особое внимание уделено дистанционному обучению.*

*The article is devoted to the problem of realization of the new type of learning, based on competence approach and innovative technologies. The special attention is attracted to the problem of distance learning*

*Ключевые слова: форсайт-анализ, компетентностный подход, образовательные технологии*

*Key words: foresight analysis, competence approach, educational technologies*

Распоряжением Правительства РФ № 1662-р в 2008 году утверждена «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года». Большое внимание в ней уделяется модернизации профессионального образования. Разработана модель «Российское образование – 2020», главной характеристикой которой является фокусирование на необходимости получения образования в течение жизни.

Разработка данного документа стала возможной на основе проведения систематического формального анализа программных и нормативных документов 2000–2008 гг. в разделах, в которых образование выступало обеспечивающим ресурсом. Эксперты А.Волков (Бизнес-школа «Сколково»), И.Реморенко (Минобрнауки России), Я.Кузьминов, Б.Рудник, И.Фрумин, Л.Якобсон (ГУ ВШЭ) при участии Г.Андрущака и М.Юдкевич (ГУ ВШЭ) методом форсайт-анализа разработали модель российского образования — 2020, основанной на знаниях. Сделанный



ими доклад лег в основу вышеназванного распоряжения Правительства в части «российское образование».

На Западе форсайт (дословно «взгляд в будущее») — это способ «стратегического, предупреждающего мышления», не являющийся прогнозированием, а лишь исследующий альтернативные варианты будущего. Экспертные группы (панели), в которые входят несколько сотен представителей государства, науки, бизнеса и потребителей, путем проведения многоступенчатых опросов (так называемых дельфи-опросов), посредством дистанционного диалога и мозговых штурмов вырабатывают общее видение перспектив развития. Полученные результаты структурируются в сценариях (обычно от трех до шести), на основе которых представители органов власти или менеджмент компаний принимают решения. Обязательным условием форсайта является наличие устойчивой обратной связи на всех этапах исследования.[1]

Модель развития отечественного образования – 2020, с нашей точки зрения, структурирована на основе методологии ответов на вызовы. Метод на практике встречается достаточно часто и имеет высокую эффективность. Суть его — выделение и четкое описание явлений и факторов, являющихся негативными или потенциально угрожающими, и построение такой системы мероприятий, которая обеспечивает ликвидацию этих явлений (факторов) или ограничение их масштаба до заранее известных приемлемых значений. Риск методологии — отсутствие комплексности, изолированность мер, а также способность учитывать только те факторы, которые уже развились до системных проблем (так называемый риск «проглядеть» потенциальные угрозы и даже породить новые угрозы в результате некомплексных мер).

Для образования подход «через вызовы» чрезвычайно важен. В силу вовлеченности в образование интересов широких слоев населения новая модель этой сферы должна отвечать на «больные» вопросы, демонстрировать, каким образом будут решены волнующие людей проблемы. Наряду с вызовами — социальными раздражителями можно выделить так называемые системные вызовы, осознаваемые на экспертном уровне и также становящиеся элементом модели. [2]

Особенностью модели «Российское образование - 2020» является реализация нового типа обучения, основанного на компетентностном подходе, который продиктован как императивами Болонской системы, так и противоречиями, сложившимися между содержанием образования и требованиями рынка к профессиональной деятельности специалистов. Необходимо учесть, что компетенции не исключают знаний, умений и навыков, хотя принципиально и отличаются от них: от знаний — тем, что

они существуют в виде деятельности, а не только в виде информации о ней; от умений – тем, что компетенции могут применяться к решению разного рода задач; от навыков – тем, что они осознаны, а не автоматизированы, что позволяет человеку действовать не только в типовой, но и в нестандартной ситуации.[3]

Условно модель подготовки любого специалиста можно сформировать, ответив на следующие вопросы: **кого учить** (модели обучаемого); **чему учить** (модель содержания образования), **как учить** (модель управления процессом обучения); **кому учить** (модель обучающего). [4]

Нам представляется наиболее интересным аспектом данной модели такая ее составляющая как «модель управления процессом обучения». Речь идет, прежде всего, о корреляции форм и методов обучения, их сочетания с целью эффективного формирования у выпускников запланированных компетенций.

Эффективность образовательного процесса в значительной мере определяется адекватным выбором и профессиональной реализацией конкретных образовательных технологий.

В России накоплен определенный опыт применения ИТ обучения. Однако любопытно, какие зарубежные технологии востребованы в нашей образовательной практике.

Цель настоящей работы – осмысление зарубежного опыта разработки инновационных образовательных технологий. Данное исследование позволит, в случае необходимости, использовать инновационный инструментарий в отечественной практике преподавания.

Дистанционная форма обучения в Западной Европе имеет более чем 40-летнюю историю развития. За это время западные дистанционные учебные заведения успешно отработали технологию данного обучения, а именно:

- модульный принцип разработки учебных материалов и методов обучения;
- систему подготовки тьюторов или учебных представительств в наиболее перспективных районах дистанционного обучения;
- принципы построения оперативной связи обучающихся с учебным заведением;
- гибкую систему оплаты обучения, удобную для обучающегося и учебного заведения;
- набор специальностей для обучения, ориентированный на популярные конкурентоспособные профессии;

- учебную программу, которая гарантировала бы возможность получения образования в соответствии с дипломом, имеющим соответствующую котировку на рынке труда.

Зарубежные образовательные учреждения, использующие дистанционные технологии, ориентируются в основном на шесть моделей. Активно внедряются теле- и радиовещание, видеозаписи, компьютерные телекоммуникации.

Первая модель — *обучение по типу экстерната*.

Обучение направлено на обеспечение нужд обучающихся, по каким-либо причинам не имеющих возможности посещать очные занятия. Обучающиеся самостоятельно изучают необходимый материал, затем сдают экзамены.

Вторая модель — *обучение на базе университета*.

В данной модели обучение осуществляется на основе информационных технологий, включая компьютерные телекоммуникации. Это целая система обучения для студентов, получающих образование заочно или дистанционно. Такая модель организации обучения характерна для многих ведущих университетов мира. Имея сильный профессорско-преподавательский состав, традиционные университеты обладают значительным потенциалом для разработки самых современных курсов дистанционного обучения. Обучение проходит в основном по кейс-технологии. Обучающиеся получают:

- печатные программы, учебные и методические пособия;
- аудио- и видеокассеты;
- компакт-диски с электронными учебниками.

Третья модель — *обучение, основанное на сотрудничестве нескольких учебных заведений*.

Такая модель в первую очередь выгодна обучающимся из-за более качественного и менее дорогостоящего процесса обучения. Здесь предусматривается совместная разработка единых программ по основным, ведущим дисциплинам. Каждое учебное заведение специализируется на организации определенных курсов. При этом программы обучения становятся более качественными и менее дорогостоящими. Обеспечивается признание сертификатов, выданных разными учебными заведениями. Сотрудничество может быть национальным или интернациональным.

Четвертая модель — *обучение в специализированных образовательных учреждениях*.

Речь идет о центрах, которые занимаются только организацией курсов дистанционного обучения и не используют других форм органи-

зации учебной деятельности. В основе обучения лежит самостоятельная работа обучаемых с учебными пособиями, специальной литературой, записями на аудио- и видеокассетах, компьютерными программами. Наряду с этими средствами обучения в учебном процессе широко используются компьютерные телеконференции.

Пятая модель — *обучение с использованием автономных обучающих систем.*

Обучение основывается целиком на радио- и телетрансляциях, а также дополнительно рассылаемых бумажных пособиях. Такой подход позволяет охватить огромное количество желающих получить знания без применения дорогостоящей техники (персональные компьютеры и необходимые периферийные устройства).

Шестая модель — *обучение в виртуальной образовательной среде.*

Для данной модели характерны удобство и простота как для обучающихся, так и для преподавателей. Возможность обучаться по индивидуальному образовательному маршруту и доступ для прохождения одного, нескольких или всех курсов, представленных на сайте. Всем участникам учебного процесса в данной модели нужно быть уверенными и активными пользователями компьютера, периферийного оборудования, Интернет.

Говоря о дистанционном обучении, нельзя не обратить внимание на феномен Салмана Хана. Хан – выпускник Гарварда, обладатель степени MBA и до недавнего времени менеджер одного из успешных хедж-фондов. Сегодня он – основатель сайта [khanacademy.org](http://khanacademy.org). На этом сайте Хан с помощью записей, создаваемых с помощью графического редактора Paint делает десятиминутные учебные видеокурсы, разъясняющие людям то, чему их десятилетиями не могли научить школа, колледж и университет. Тематика: алгебра, математика, химия, физика, биология, история. Сегодня на сайте Хана, девиз которого «Все о том, как использовать видео, чтобы объяснить мир» выложено более 1,6 тыс. роликов, объясняющих решение дифференциальных уравнений, теорию эволюции, естественного отбора и многое другое. Сайт генерирует ежедневно более 70 тыс. просмотров уроков, всего же за историю сайта насчитывается более 20 млн. просмотров. По подсчетам Хана аудитория его университета превышает 200 тыс. человек, чье отношение к тому, что делает Хан можно узнать по комментариям типа: «Я узнал из этого десятиминутного видео больше, чем за два месяца посещения лекций в университете», а также «Спасибо вашей жене, что позволила бросить работу и заняться этим». Один из фанатов Салмана – сам Билл Гейтс, большой поклонник образовательных проектов и идей, способных по-

высвить эффективность в этой сфере. Ссылку на [khanacademy.org](http://khanacademy.org) Гейтсу прислал кто-то из друзей, и он ответил, что это потрясающе: «Как много смог сделать этот парень с такими небольшими ресурсами». История про реплику Гейтса, а также то, что его 11-летний сын Рори также внимательно штудирует [khanacademy.org](http://khanacademy.org) известна доподлинно оттого, что с тех пор Гейтс представляет проект Хана на различных авторитетных конференциях, что также способствует пополнению армии поклонников. Среди них – фонды и частные лица, которые финансируют [khanacademy.org](http://khanacademy.org), что позволяет Салману сохранять свой некоммерческий статус.

В чем особенность и привлекательность обучения Хана? Нам кажется, что, прежде всего, в доступности, интерактивности, доходчивости содержательной линии – просто о сложном, так можно определить кредо обучения.

Технология видеолекций широко распространена в образовательном мире. На сайте YouTube, который специализируется на размещении видео-фрагментов своих посетителей, около года назад появился раздел Edu («Образование»). В нем были объединены многие тысячи видео-лекций из 150 лучших учебных заведений мира.

Наиболее популярны среди пользователей лекции по точным, естественным и прикладным наукам – каналы Массачусетского технологического института, Гарварда, Беркли, Стэнфорда. Многие лекции организованы в плейлисты, соответствующие учебным курсам

Academic Earth – главный предшественник YouTube Edu по сбору свободного образовательного видеоконтента. Число представленных вузов гораздо меньше, зато все самые лучшие – Беркли, Гарвард, Массачусетский технологический институт, Принстон, Стэнфорд и Йель. Сайт содержит около 1,5 тыс. лекций по астрономии, биологии, экономики, математике, политическим наукам. Если выбирать между каналом Массачусетского института на YouTube и его же лекциями на Academic Earth, то преимущество за последним: он удобнее и не кажется перегруженным. Количественное преимущество остается, конечно, за YouTube Edu.

Видео-лекции на английском языке с субтитрами можно посмотреть и послушать на сайте Массачусетского технологического института. Интересен опыт видео-уроков, основанный на использовании инструментальной среды для разработки видео-уроков программном комплексе Adobe Captivate.

Данные видео-лекции демонстрируют на экране каждого студента, какие действия он должен выполнить, чтобы освоить конкретную

информационную технологию. Видео-лекция сопровождается речевым пояснением. Студент может в любой момент повторить нужный фрагмент видео-лекции. Опыт создания подобных обучающих продуктов имеется и в Санкт-Петербургском имени В.Б.Бобкова филиале Российской таможенной академии.

В свое время Нобелевский лауреат по экономике 1979 года Т.Шульц на примере Латинской Америки доказал, что национальную конкурентоспособность определяет не вещественный, а человеческий капитал. Сегодня все больше специалистов говорят о том, что образованное молодое поколение — это главный и чуть ли не единственный козырь России в мировой технологической гонке. В этой связи разработка, внедрение и использование передовых образовательных технологий становятся важнейшими составляющими процесса модернизации отечественной системы образования и ее эффективной интеграции в мировое образовательное пространство.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

[1] Кричевский Н. Ретроинноград. // Новая газета. 25 октября 2010. С. 9

[2] Российское образование — 2020: модель образования для экономики, основанной на знаниях: к IX Междунар. науч. конф. «Модернизация экономики и глобализация», Москва, 1—3 апреля 2008 г. / под ред. Я. Кузьминова, И. Фрумина: Гос. ун-т — Высшая школа экономики. — М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2008. — 9

[3] Постановление Ученого совета Уральского государственного горного университета. 30 апреля 2010 г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.ursmu.ru/about/uchyonyj-sovet/postanovlenie-ot-30.04.2010.html>

[4] Егоров А.П. Проектирование содержания образования на основе модели подготовки специалистов. // Научные труды Российского государственного торгово-экономического университета: сб. науч. тр. Том I. М., 2010. С.565

## СОДЕРЖАНИЕ

### **Архипова А.С.**

Проблемы и перспективы развития информационной инфраструктуры таможенной логистики ТЛТ (таможенно-логистических терминалов) в местах, приближенных к границе Российской Федерации ..... 4

### **Белова А.А., Романовская А.Н.**

Социологическое исследование адаптации первокурсников Филиала в первые месяцы обучения ..... 8

### **Бондаревский Д.О.**

Возможность применения опыта таможенного оформления поезда Allegro Россия-Финляндия на других направлениях ..... 14

### **Верещак Л.А.**

Опыт внедрения ZBS систем в таможенные органы стран-членов ВТО ..... 19

### **Гыртопан Д.В., Мазур Е.С.**

Роль и значение статуса уполномоченного экономического оператора в системе управления рисками европейских стран ..... 23

### **Колесинская М.Р., Макарова Е.О.**

Инспекционно-досмотровые комплексы как фактор безопасности в странах-членах Таможенного союза ..... 30

### **Коннова Т.В.**

Защита прав дольщиков на объекты незавершенного строительства при банкротстве организаций-застройщиков ..... 34

### **Крупница М.С., Федоров В.Н.**

Торговля Древней Руси: взгляд «извне» ..... 39

### **Лямкина А.Ю.**

Таможенный контроль с применением инспекционно-досмотровых комплексов в рамках системы управления рисками странами Таможенного союза ..... 47

**Можуга В.В.**

Стандарты ВТО и правовое регулирование в рамках Таможенного союза: вопросы соответствия ..... 54

**Никульникова Н.А.**

Перспективы интеграции технологии «зеленый коридор» в процессы таможенного контроля в странах Таможенного союза ..... 59

**Круница М.С., Федоров В.Н.**

Анализ идентификационных признаков и выявление фальсификата вин в таможенном деле ..... 64

**Топкова И.А.**

Прокурорский надзор за уголовно-процессуальной деятельностью на стадии предварительного расследования ..... 72

**Тышов А.А., Яковлев Д.И.**

Система управления рисками в таможенной службе Соединенных Штатов Америки ..... 79

**Тышов А.А., Яковлев Д.И.**

USA Risk Management System ..... 87

**Круница М.С., Федоров В.Н.**

Таможенная служба Австралии как инновационная площадка в области разработки международных стандартов применения систем управления таможенными рисками ..... 90

**Круница М.С., Федоров В.Н.**

Australian Customs Service As An International Risk Management Standards Innovation Board And Developing Footage ..... 96

**Быркова Е.Ю., Гришин Ю.Д.**

Особенности и проблемы внедрения технологии «сухой порт» ..... 99

**Белова А.А.**

Совершенствование процедуры дознания в уголовном процессе .. 109



*Даниличев А.В.*

Роль и место инновационных технологий в реализации Концепции  
«Российское образование – 2020» ..... 119

*ДЛЯ ЗАМЕТОК*

*ДЛЯ ЗАМЕТОК*

*ДЛЯ ЗАМЕТОК*

# **ПЕРВЫЕ ШАГИ В НАУКЕ**

Альманах научных работ студентов

## **Выпуск I**

Ответственный редактор Аграшенков А.В.

Редакторы Завьялов Д.А., Калинина О.В.

Верстка Круглова А.Н.

Подписано в печать 21.03.2011

Формат 60x84 1/16. Бумага офсетная. Печ. л. 8

Тираж 150 экз.

Подготовлено к печати и отпечатано  
редакционно-издательским отделением  
Санкт-Петербургского имени В.Б.Бобкова филиала  
Российской таможенной академии  
Санкт-Петербург, ул. Софийская, 52