

*Довженко П.В.,  
старший преподаватель кафедры Экономической теории  
и мировой экономики  
Российская таможенная академия, Владивостокский филиал  
Россия, г. Владивосток*

*Завадская А.П.,  
Студент  
2 курс, Экономический факультет  
Российская таможенная академия, Владивостокский филиал  
Россия, г. Владивосток*

*Костина А.А.  
студент  
2 курс, Экономический факультет  
Российская таможенная академия, Владивостокский филиал  
Россия, г. Владивосток*

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ МОДЕЛИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ТАМОЖЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ**

*Аннотация:* Развитие системы органов таможенного контроля охватывает все звенья организационной структуры. Её пространственное развитие привносит специфические особенности как для самой организации, так и для территорий, на которых эти структуры располагаются. Увеличение товарооборота между Россией и Китаем, Республикой Корея, Вьетнамом потребует от Дальневосточного таможенного управления не только инвестиций в таможенную инфраструктуру, но и совершенствование технологий таможенного контроля на основе современных цифровых таможенных технологий.

**Ключевые слова:** Региональные таможенные управления, Таможенная инфраструктура, таможенный контроль, блокчейн-технологии, проблемы управления, эффективность таможенного контроля

**Annotation:** *The development of the customs control system covers all parts of the organizational structure. Its spatial development introduces specific features both for the organization itself and for the territories in which these structures are located. Increasing trade turnover between Russia and China, the Republic of Korea, and Vietnam will require the Far Eastern Customs Administration not only to invest in customs infrastructure, but also to improve customs control technologies based on modern digital customs technologies.*

**Keywords:** *Regional customs administrations, Customs infrastructure, customs control, blockchain technologies, management problems, effectiveness of customs control*

**Введение.** Дальневосточное таможенное управление (далее – ДВТУ) является одним из семи территориальных таможенных управлений (далее – РТУ), наряду с Приволжским РТУ, Северо-западным РТУ, Сибирским РТУ, Уральским РТУ, Центральным РТУ, Северо-Кавказским РТУ и Южным РТУ. Региональные таможенные управления представляют собой государственный орган, который непосредственно осуществляет руководство организацией таможенного контроля на соответствующих территориях. Исключения составляют таможенные организации, которые прямо подчиняются высшему органу управления таможенной службой России – Федеральной таможенной службе (далее – ФТС). На ДВТУ, как на территориальный орган управления таможенным делом возложены задачи по разработке и реализации мер, обеспечивающие целостность таможенной территории России, обеспечение экономической безопасности и экономических интересов в пределах компетенции ДВТУ, обеспечения эффективной работы в области таможенного дела, обеспечение однообразия в применении законодательства и нормативно-

правовых актов в области таможенного контроля, пресечения таможенной контрабанды и иных преступлений в таможенном деле, обеспечение, организацию, координацию и контроля деятельности самих таможенных органов на вверенной ДВТУ территории, активизации и налаживанию международных связей в области экономики и таможенного контроля.

**Доказательство тезиса.** Если характеризовать деятельность ДВФУ по функциональным признакам, то следует выделить по направлениям:

- обеспечение реализации таможенной политики;
- организация и осуществление таможенной деятельности;
- организации эффективного административного контроля за деятельностью подчинённых таможен, таможенных постов и иных структур, подотчетных ДВТУ;
- развитие системы целенаправленного повышения эффективности функционирования всей системы таможенного контроля;
- Совершенствование работы с кадрами.

Управленческая проблема лежит в том, что функции контроля функционально и содержательно пересекаются с функциями ФТС страны.

Сложность управленческой системы таможенного контроля усиливается тем обстоятельством, что наряду с территориальными таможенными управлениями функции контроля реализуются специализированными РТУ, что позволяет добиваться большей эффективности за счет специализации и разделения отдельных операций таможенного контроля за специальными контрольными органами. К последним следует отнести: оперативно-пусковое РТУ, РТУ радиоэлектронной безопасности, экспертно-криминалистическое РТУ, РТУ специальных операций. В 1994 году в соответствии с Приказом ФТС России были создано Центральное экспертно-криминалистическое управление, которое позволило в полной мере обеспечивать таможенные органы в России

соответствующими методическими и практическими результатами в части экспертных заключений. [1]

Каждое региональное таможенное управление тем не менее обладает своей спецификой. Так особенностью деятельности ДВТУ является громадная протяженность государственной границы (протяженность государственной границы составляет 28 862, 42 км. или 55 % всей протяженности государственной границы). В зону компетенций ДВТУ включены одиннадцать субъектов Дальневосточного федерального округа (далее -- ДФО), площадь региона почти 7 млн кв<sup>2</sup>, что составляет около 40,6 % всей территории Российской Федерации. ДФО граничит с США в зоне деятельности Сахалинской таможни (49,0 км), Китайской народной республикой (3 634, 07 км, в зоне ответственности Уссурийской, Хабаровский и Читинской таможен), Монголией (1906, 65 км), Японией (194,3 км по проливам Лаперуза, Кунаширскому, Советскому), Корейской Народно-Демократической Республикой (78,4 км в районе ответственности Уссурийской таможни).

Проблема таможенной инфраструктуры лежит в слабой оснащенности некоторых таможен. Так, в зоне ответственности ДВТУ расположено: 9 таможен, в том числе, Дальневосточная оперативная таможня (далее – ДВОТ), 62 таможенных поста, 80 пунктов пропуска, в том числе, морских – 30, воздушных – 11, смешанных – 10, автомобильных – 20, железнодорожных – 7, речных --- 7, переходных – 1. Из них полноценно функционируют 59, не функционируют – 21 (на этих пунктах пропуска деятельность не осуществляется, таможенные органы не располагаются, таможенная инфраструктура отсутствует. К последним относятся:

- морские (Александров-Сахалинский, Крабозаводской, Октябрьский, Поронайск, Углегорск, Певек, Лаврентия, Уэлен);
- смешанные ( Джалинда, Константиновка, Ушаково, Пашково);

- автомобильные (Марково, Большой Уссурийский, Абагатуй, Алтан, Убур\_Тохтор, Покровка (Забайкальский край), Айнек-Гол, Желтура);
- пешеходный (Благовещенск-1).

Все воздушные, железнодорожные, морские и речные пункты пропуска являются многосторонними. Однако большая доля этой инфраструктуры не соответствует существующим нормам по обустройству. Они нуждаются в реконструкции или новом строительстве.

Следует признать полезную инициативу Министерства транспорта России по модернизации 23 пунктов пропуска на территории ДФО. Если в известной китайской мудрости известна фраза о том, что тот, кто желает стать богатым, начинает строить дорогу, то для Дальнего Востока России эта идея должна получить своё иное выражение, приобретая при этом богатый содержательный смысл.

Дорога, пересекающая государственную и таможенную границу должна иметь функционирующие пункты пропуска. Это позволит увеличить внешнеторговый оборот в регионе. Торговля позволяет уже практически извлекать преимущества от международного разделения труда, развития туризма, культурного обмена между сопредельными странами. Особый акцент следует сделать на то, что товарооборот в зоне ответственности ДВТУ осуществляется в период реализации жёстко санкционной политики по отношению к России. Тем не менее он вырос с 42 млрд долларов в 2021 году до 51,8 млрд долларов США. При этом экспорт вырос на большую долю по сравнению с импортом. Это объясняется тем, что ведущими странами во внешнеторговом обороте являются Китай (68,1 % от стоимостного оборота) Республика Корея (13,2 %) Вьетнам (2,2 %), Тайвань - Китай (1,6 %).

К внутренним факторам, которые позволили бы улучшить эффективность деятельности таможенных органов следует отнести искоренение фактор коррупции некоторых недобросовестных участников внешнеэкономической деятельности. Интересы работников таможенных

органов должны доминировать над интересами личными, другими словами, для каждого должностного лица интересы таможенной службы должны иметь доминирующее значение и приоритет. [2, 3] В этом связи следует усилить работу по купированию рисков недобросовестного поведения должностных лиц таможенных органов на принципах селективного подхода. [4] Наконец, следует продолжать наращивать усилия по дальнейшему внедрению передовых форм таможенного контроля на основе цифровизации процедур таможенного контроля [5; 6]

### **Использованные источники:**

1. Виды региональных таможенных управлений РФ // [Электронный ресурс]. URL:<https://zaochnik.com/spravochnik/pravo/tamozhennoe-pravo/vidy-regionalnyh-tamozhennyh-upravlenij/> (дата обращения: 12.12.2023).
2. Останин В.А. Общая и частная экономическая политика государства: проблемы взаимоотношения и взаимообусловленности // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. -- 2013. -- № 4 (65). -- С. 23-27.
3. Глухов В.В., Останин В.А., Рожков Ю.В. Оппортунизм современной геофинансовой политики // Вестник Хабаровской государственной академии экономики и права. -- 2014. -- № 4-5. -- С. 23-27.
4. Морозов В.Г., Останин В.А. Управление рисками в селективном таможенном контроле. Монография. -- Владивосток, 2013.
5. Довженко П.В., Останин В.А. Цифровизация в реализации Стратегии развития таможенной службы до 2030 года // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. -- 2022. № 1. -- (98). -- С. 23-29;
6. Останин В.А. Возможности и ограничения применения блокчейн-технологий в таможенном деле // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. -- 2017. -- № 4 (81). -- С. 56-61.