

Реальная картина, обрисованная рыбопромышленниками, разительно отличается от представленной генералом. Так, по словам специалиста по связям с общественностью ООО УК «Находкинская БАМР» Варвары Насырь, первое из трех судов, пришедших в порт Владивосток с экспортным грузом рыбы, оформлялось неделю. Она отметила, что причинами задержек являются как человеческий фактор, так и пробелы в законодательстве. «Так, нет единой формы для отдельных документов, некоторые приказы внутри таможни по их приему противоречат друг другу. Это касается, в частности, приема копий либо оригиналов документов, приема деклараций по заявлению или в ином порядке», — рассказала госпожа Насырь. Со своей стороны, компания, по ее словам, проведет своеобразную «работу над ошибками» и постарается готовить набор документов «на каждый случай».

То, что реальный срок оформления на таможне составляет неделю, подтвердили и другие источники. По их мнению, задержки — не случайность и не просто недоработки отдельных сотрудников.

Промысловики отмечают, что на самом деле на работу с ними были все же переброшены специалисты из других отделов таможни. Сейчас таможня стоит незагруженная, поскольку снизился до нуля поток иномарок из Японии. Поэтому на усиление рыбной растаможки пошли как раз те, кто привык иметь дело с автомашинами. «Они ничего не понимают в рыбе. И „безголовку“, и неразделанный минтай метят по одной цене», — рассказал Г один из приморских предпринимателей. По его словам, таможня негласно приняла для себя, что отсчет трех часов надо вести после оформления грузовых таможенных деклараций (ГТД), а на это как раз и уходит больше всего времени — до недели. На одно судно обычно оформляется по 10–12 ГТД, что отнимает много времени и денег. Таможенники даже предлагали предпринимателям создать оффшорную компанию и подавать от нее всего одну ГТД.

«Когда декларанты показывают им закон и документы, те только руками разводят, начинают от одного специалиста к другому посылать, потом к начальнику, потом говорят, что не верят подписи начальника, разрешающей оформление груза и т.д. Сегодня им нужны копии документов, завтра оригиналы, послезавтра — копии с оригиналами. Точный порядок нигде не зафиксирован», — пожаловался бизнесмен.

К тому же внутренние приказы ФТС РФ противоречат друг другу. Например, 578-й говорит, что экспортная продукция может оформляться до прихода судна в порт, а 960-й — что не может. Кроме того, нормативная база ФТС не установила детальные коды для водных биоресурсов с учетом глубины ее переработки и объема добавленной стоимости. Это приводит к неоправданному завышению размера таможенных платежей, к спорам между таможенниками и декларантами. Кроме того, выставляемые для расчета пошлин ценники зачастую не имеют ничего общего с реальной ситуацией на рынке и абсолютно не учитывают сезонные колебания спроса на морепродукты, рассказали в Ассоциации добытчиков минтая.

Как сообщили Г в «Находкинской БАМР», таможня не по всем видам продукции разрешает делать «условный выпуск» (когда в документах ставится одна цена контракта, но затем, по факту сделки, ее можно изменить). Если раньше для условного выпуска требовалось предоставить контракт, то сегодня инспекторы требуют предоставить еще целый пакет самых разных справок (причем установленной отчетности в этом вопросе никто не предусмотрел). Также таможня продолжает требовать акт фитосанитарного контроля или фитосанитарный сертификат, хотя руководство Россельхознадзора уже отменило этот порядок.

Не могут таможенники определить, является ли рыбная продукция экспортной или импортной. Когда она приходит в порт, ее требуют оформлять как экспортную, а когда начисляют таможенные пошлины, заставляют писать «импорт». Улов из экономзоны не в полной мере соответствует статусу «российского товара», прописанного в Таможенном кодексе. А если так, то рыбопродукцию, доставленную в порт, вполне можно оформить по упрощенной схеме как транзитный груз. Если же, как на том настаивают представители таможни, это товар отечественного производства, тогда НДС, который уплатили предприятия, должен быть возвратным. Вместе с тем, чтобы претендовать на возврат налога, необходимо предоставить в налоговые органы поручение на разгрузку. Но разгрузка на самом деле не осуществляется. Это противоречие не позволит предпринимателям составлять сметы, планировать расходы, подавать налоговую отчетность.

По словам промысловиков, неясна ситуация и с ответственностью за испорченный товар при принудительной разгрузке судна — например,

для проверки информации о возможной подмене видового состава вывозимой рыбопродукции. Обычно на одном транспортном судне следует груз более десяти отправителей. «Если один из отправителей действительно нарушает закон, как быть остальным? — заметил член совета директоров „Исток-Групп“ Сергей Иванов. — Ведь по всему Дальнему Востоку необходимый температурный режим хранения скоропортящейся море- и рыбопродукции могут обеспечить едва ли не единичные холодильники. Риск, как и убытки, в данном случае неизбежны. Только кто нам их будет компенсировать?» До принятия поправок в закон «О рыболовстве» продукция, перегруженная с добывающего судна на транспорт, считалась уже купленной, и ответственность и все издержки ложилась на покупателя. Сейчас она на рыбаках, и пока неизвестно, насколько это увеличит цену на рыбу, будут ли ее брать по новой цене.

По словам руководителя Приморского территориального управления Росрыболовства Александра Иванкова, помимо проблем с нормативно-правовой базой, работу органов контроля затрудняет неэффективная деятельность агентских компаний. Очень сложно уложиться в положенные три часа, если, например, судно подошло раньше заявленного времени. При этом ответственность правоохранительных органов и силовых ведомств за возможные задержки в постановлении правительства четко прописана, а ответственность и обязательства судовладельца за своевременное прибытие — нет.

ВЫБОР КУРСА К 28 февраля ожидается прибытие в порты Приморья еще 12 транспортных судов с минтаевой путины. При сложившемся порядке оформления суммарные потери времени составят не менее 30 суток, считают в АДМ. Вскоре, полагают эксперты, такие задержки с оформлением транспортных судов могут привести к остановке работы промыслового флота. Особенностью нынешнего промысла является то, что подавляющую часть (около 700 тыс. т) запланированного улова предстоит добыть до 10 апреля. Промысел минтая в Охотском море ведут 160 крупно- и среднетоннажных судов, работают 30 транспортников. Весь этот флот в апреле непременно забьет порты, и его простой обернется убытками.

Таможенники предлагают упростить процедуры с помощью внедрения электронного декларирования уловов. В настоящий момент подразделения

ДВТУ, по словам промысловиков, буквально навязывают эту систему — готовы приехать и установить за деньги. При этом заявляют, что вскоре перестанут принимать декларации в бумажном виде. Однако предприниматели опасаются новшества, поскольку в судебных разбирательствах электронные декларации не будут приниматься в качестве доказательств.

Президент Ассоциации добытчиков минтая Герман Зверев сообщил Г о создании рабочей группы из рыбодобытчиков, таможенников и чиновников для мониторинга поставок водных биоресурсов и продуктов их переработки на таможенную территорию РФ. Также группа контролирует исполнение порядка оформления судов, уловов и продуктов переработки, пытается разобраться во всех обнаруженных противоречиях и максимально скорректировать и облегчить работу рыбаков.

В ассоциации считают, что для изменения ситуации и снятия барьеров необходимо разрешить таможенным органам осуществлять предварительное декларирование судов до их подхода в порт — по радиоконосаментам. Также там предлагают ввести практику временного периодического декларирования, которая позволит урегулировать все формальности по оформлению груза, не задерживая отправление судна, и увеличить количество кодов продукции из водных биоресурсов, чтобы исключить случаи необоснованного применения завышенных размеров таможенных платежей применительно к продукции с низкой степенью обработки. Эти и другие предложения обсуждались на селекторных совещаниях в ФТС и Росрыболовстве в первой декаде февраля. По информации АДМ, идеи получили предварительное одобрение таможенников и чиновников.

Вместе с тем, по словам господина Зверева, реализация правительственных постановлений «отнюдь не является главным условием наращивания поставок рыбы и морепродуктов на российский рынок». По оценкам совета ассоциации, важнее поддерживать именно экспортный потенциал предприятий. Усложнение и затруднение оформления экспортной продукции ухудшает финансовое состояние предприятий и приведет, по мнению промысловиков, через год-полтора к резкому падению поставок продукции и на внутренний рынок. ■

