ЛОГИСТИКА

# Виртуальное лекарство

технологии

(Окончание. Начало на стр. 17)

### Интернет шагает по стране

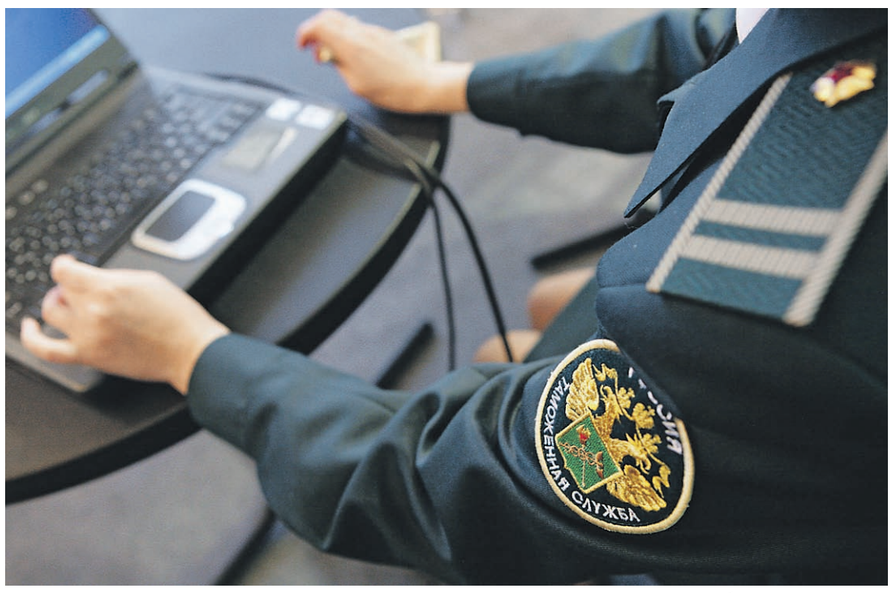
В настоящее время к системе, позволяющей передавать ГТД, подключено более половины всех постов Федеральной таможенной службы. Поскольку процесс идет неравномерно, то наряду с таможнями, которые уже наработали в рамках новой технологии солидный опыт, есть такие, которые пока не выпустили ни одного виртуального документа. Тем не менее количество подключенных точек, судя по реляциям, увеличивается быстро, не отстает и число пользователей. В ближайшем будущем альтернативы электронному декларированию, скорее всего, не останется.

Например, 11 марта произошло знаковое событие на Борзинском посту Забайкальской таможни: первая электронная декларация позволила оформить партию товара всего за один час. На Челябинской таможне весь процесс занял и вовсе 20 минут.

Приволжское таможенное управление рапортует о том, что на некоторых постах объем работы в режиме онлайн уже превышает 50%, а где-то зашкаливает за 90%. Братская таможня работает в виртуальном режиме с начала марта, но доля электронных ГТД составляет уже 14%, а к концу года, когда к информационной системе будут подключены все посты, должна вырасти до 25%.

### В сговор не вступишь

Однако, как и в случае с любым технологическим нововведением, перспективная новинка столкнулась с рядом проблем, пусть и не фатальных, но существенно осложнивших жизнь бизнесу.



**Внедрение электронного декларирования тормозится самими таможенниками по простой причине: в сговор-то не вступишь**

ФОТО СЕРГЕЯ ШАХИДЖАНЯНА

Участники рынка рассказывают, что не все таможенные посты смогли быстро освоить новую технологию, поэтому некоторое время совмещали работу в виртуальном режиме и использовали бумажные носители. То же можно сказать и о самих декларантах: они изрядно потрудились, чтобы освоить преобразование документов в требуемый ЭД2-формат. «Безусловно, нельзя сказать, что электронное декларирование в том виде, в котором оно существует сегодня, сильно облегчает нам жизнь. Значительное время необходимо затратить на предварительную подготовительную работу по формализации документов, то есть приведение их в тот формат, который воспринимает электронная система»,— говорит госпожа Шпитальникова.

Александр Северилов, в свою очередь, сетует на то, что «электронное декларирование невозможно использовать в отношении товаров, которые попадают под профили рисков ФТС, а это основная часть сложных многотоварных грузов, для оформления которых безбумажная технология значительно бы упростила и ускорила таможенные операции». Дело в том, что груз «ниже риска» автоматически идет на стопроцентный досмотр, что делает его виртуальное декларирование бессмысленным.

Другой существенный момент заключается в том, что взаимодействие с ФТС является лишь одним из звеньев всей логистической цепочки, поэтому ГТД в бумажном виде все равно требуется — иногда для предоставления в банк, если финансовый институт не работает с ЭД2, или, например, если груз на каком-то этапе перевозится автомобильным транспортом. Необходимы документы в «твердой копии» и для склада временного хранения. «Целесообразно объединить различные системы — налоговые, банковские, сертификационные и т. д. Ведь сейчас электронное декларирование без бумаги все равно невозможно: тот или иной документ необходимо предоставить в бумажном виде. Нужно развивать ЭД2 дальше для того, чтобы иметь возможность электронного обращения к разным базам данных»,— отмечает госпожа Шпитальникова.

Наконец, есть и более заметный фактор, на него обращает внимание известный специалист, генерал-майор таможенной службы Александр Пучков — по его мнению, активное внедрение электронного декларирования тормозится самими таможенниками по простой причине: в сговор-то не вступишь.

**Алексей Стригин**

# Таможенные риски объединили в союз

геополитика

(Окончание. Начало на стр. 17)

Участники рынка выдвигают предположение, что предназначенный для российских грузоотправителей товар поедет растаможиваться в Россию же, стало быть тут-то его как надо и оприходуют. Этот тезис не лишен основания, но только при том условии, что в рамках своей концепции переноса операций в приграничные районы Федеральная таможенная служба РФ окончательно не закроет все свои подразделения, находящиеся в глубинке. В противном случае, въехав в Россию через Казахстан с грузом для Москвы, логистам придется сначала транспортировать товарную партию на границу (видимо, в Псковскую или Ленинградскую область, куда перенесут терминалы), а уже потом двигаться в столицу.

Между тем получается так, что в провинции постов скоро совсем не останется. Знаменитый эпизод с закрытием сразу нескольких таможен в Москве, вызвавший транспортный коллапс в Подмосковье в марте 2009 года, повторился в Санкт-Петербурге, и с теми же последствиями. Закрытие постов в Москве и Санкт-Петербурге не связано непосредственно с формированием Таможенного союза, но начало его действия — 1 июля — приведет к перераспределению грузовых потоков.

С открытием границ часть грузопотока, который сейчас идет через Санкт-Петербург на Москву и другие регионы, давая работу местным терминалам и логистическим компаниям, отправится через Белоруссию.

В среднем, по оценке Министерства экономического развития РФ, транзит через территорию Казахстана и Белоруссии дешевле, чем через Россию, на 30%, не говоря уже о большей лояльности казахских и белорусских таможенников и пограничников к участникам ВЭД. По оценке первого вице-премьера Сергея Иванова, прозвучавшей недавно, весь рынок транспортно-логистических услуг составляет сейчас в России $48,5 млрд. Даже если Таможенный союз уведет хотя бы десятую часть потока благодаря вышеуказанным причинам, потери окажутся серьезными.

### Китайская угроза

В конце 2008 года в России были закрыты почти все предприятия по сборке китайских автомобилей: и уже действовавшие, и только готовившиеся к запуску. Остался только завод в Карачаево-Черкесии, который необходимо было сохранить, чтобы не усиливать социальную напряженность в регионе. Основная бытующая в нашей стране версия причин исхода китайцев — заградительные пошлины на импорт автокомпонентов. Сами китайские компании указывают на другую проблему — введение российскими властями новых, более жестких требований к сертификации легковушек из КНР. Знакомые с ситуацией собеседники предлагают смотреть глубже: пошлины и требования — всего лишь инструмент, а фундаментальная причина — политическое решение защитить внутренний рынок от дешевых товаров, конкурирующих с отечественными.

Однако, как рассказывают эксперты, своих намерений закрепиться в России производители из Китая не оставили. Поскольку Таможенный союз затрагивает только один пласт государственной политики — торговый, а другие, например промышленный, нет, то этой «вилкой» китайцы как раз и могут воспользоваться. Кто же запретит им построить заводы в Казахстане, а потом без проблем осваивать открывшийся российский рынок, особенно с учетом того, что дешевая и качественная рабочая сила, равно как и транспортная и производственная инфраструктура, в среднеазиатской республике имеется? К тому же Казахстан едва ли будет против такого варианта развития событий.

Разумеется, как справедливо указывает господин Колесов из Optim Consult, остается вопрос высоких пошлин, однако если речь и в самом деле идет больше о политическом решении, а не экономических барьерах, то вариант с Казахстаном, а может быть, и с Белоруссией, действительно подходящий для китайцев выход из ситуации. А точнее, вход в Россию, которая, утомившись от согласовательных процедур, раздела пошлин и тяжелых переговоров с белорусами, похоже, не заметила системных рисков.

**Алексей Стригин**

# «До 30% импортных пошлин будет оседать в бюджетах республик»

экспертиза

**С 1 июля вступает в силу соглашение о Таможенном союзе. Новое объединение призвано упростить правила работы для участников внешнеэкономической деятельности всех стран. Но пока в отраслевых компаниях готовятся к серьезному усложнению работы, отмечая проблемы на всех этапах, связанных с таможенным оформлением. О том, как готовятся к работе в новых условиях таможенные брокеры, рассказывает генеральный директор ЗАО «Русский логистический провайдер» РУСЛАН КИСС.**

**— Что принесет таможенное объединение трех стран?**

— Сейчас можно только спрогнозировать ожидаемые преимущества, реально оправданные и обоснованные надежды. Создание общей таможенной территории трех стран — Беларуси, Казахстана и России — это рациональный и стратегически оправданный шаг. При этом сегодня вопрос ставится не столько о конкретных выгодах для каждой из стран, а о принципиальном признании того, что эти выгоды есть и они значительно превышают издержки. Среди положительных моментов, которые мы ожидаем,— существенное снижение издержек на таможенные процедуры, причем как временных, так и финансовых, упрощение торговых процедур, транспортно-логистических операций в экономических отношениях между странами—участницами Таможенного союза, а также унификация и единообразие транспортно-логистических и таможенных услуг на территории стран—участниц Таможенного союза. Кроме того, произойдет значительное снижение количества прохождения таможенных формальностей, что, в свою очередь, должно значительно улучшить управление цепями поставок. Также произойдет выпрямление транспортных путей, в том числе транзитных. Начнется упрощение, прозрачность и управляемость материальным потоком в логистике и управлении цепями поставок. Нужно отметить и снижение издержек в финансовых потоках при международных торговых операциях, повышение прозрачности финансовых процедур, снижение рисков и криминальности в этой сфере. Новое объединение увеличит инвестиционную привлекательность приграничных территорий, создав предпосылки для создания и развития промышленно-производственных кластеров и межгосударственных производственных зон. Наконец, единый таможенный тариф, а также единообразные технические и прочие регламенты должны создать хорошие условия для здоровой и честной конкуренции, вытеснения с рынков стран поставщиков некачественных товаров и недобросовестных предпринимателей, а также дать возможность развитию глобальной транспортно-логистической системы (дорог, ТЛК, пограничных переходов, инфраструктуры) на территории стран—участниц ТС.

**— Чего стоит опасаться?**

— Исходя из складывающейся ситуации, с 1 июля, скорее всего, ВЭД получит огромный набор проблем. Единственное, чем остается себя тешить, что эти проблемы будут оперативно решаться. Скоротечность и сжатые сроки подготовки начала реализации соглашения по Таможенному союзу, отсутствие единой точки зрения на решение поставленной задачи, разработка технологий и процедур пока создают условия появления новых проблем и сложностей в работе. Какие проблемы ВЭД стоит ожидать: несогласованность технических регламентов может создать сложности российским импортерам при пересечении грузов на въезде в Казахстан и Белоруссию, особенно в части соответствия требованиям и нетарифного регулирования, то есть возможных запретов; отсутствие диалога с бизнесом, особенно с профильным (таможенные брокеры, таможенные перевозчики, страховые компании и пр.), которые не знают, как работать в условиях ТС. С нами никто не обсуждает технологии, методики, способы, тарифы и т. п. Соответственно, с 1 июля мы можем получить глобальные проблемы образца 1 января 2010 года, когда ни бизнес, ни таможня не знали, что и как делать, что разрешено, а что запрещено; отсутствие единой платежной системы для возможности единообразной и оперативной уплаты таможенных платежей на всей территории ТС, скорее всего, бизнесу потребуется привлечение дополнительных финансовых средств для обеспечения уплаты таможенных платежей; возможная конкуренция между таможенными службами стран—участниц ТС при наличии в Таможенном кодексе объединения огромного количества отсылочных норм к национальному таможенному законодательству, что, скорее всего, создаст двойное или даже тройное давление на бизнес; страх ФТС перед либерализацией таможенных правил и ее попытки ввести двойной контроль, что значительно усложнит прохождение таможенных процедур вместо их упрощения; сильное административное давление со стороны ФТС на бизнес в сфере ВЭД создает условия для перетекания существенной части российского бизнеса на территорию Белоруссии и Казахстана.

**— С какими трудностями сегодня сталкиваются импортеры?**

— На сегодняшний день отдельного внимания заслуживает ситуация, которая сложилась вокруг закрытия таможенных терминалов, в частности, в зоне работы Северо-Западной таможни. Ведь эти складские мощности построены на кредиты, их необходимость длительное время навязывалась бизнесу. В итоге были построены огромные комплексы, а потом в одночасье их работа была прекращена административными распоряжениями. При этом мнение бизнеса никто не стал учитывать, а уж тем более не было речи о компенсации расходов. В результате теперь эта ситуация затрагивает и множество других участников ВЭД, которые вынуждены искать новые пути решения возникших проблем: дефицит площадей, отсутствие квалифицированных кадров, сложная логистика. И такая ситуация не только в одном регионе, она распространяется по всей стране.

К чему привела концепция переноса таможенных постов, затеянная год назад? На 1 марта вдоль КАД в Петербурге работало три терминала совокупной мощностью 1,5–2 тыс. машиномест. Средняя ставка машиноместа составляла 3–5 тыс. рублей. На этих площадях были организованы все виды контроля, включая, разумеется, таможенный. На сегодняшний день они закрыты и всех загоняют для проверки на два выборгских таможенных терминала общей мощностью 120 машиномест, а цена простоя выросла до 20–25 тыс. рублей. Другой показатель: в ноябре 2009 года на Выборгской таможне работало более 1 тыс. компаний—таможенных брокеров. Это вполне сформированный пласт рынка, сегодня в этой среде работает две компании. Плечо доставки между Хельсинки и Петербургом составляло 5–7 дней, сегодня — 14 дней. Между тем все это недополученные деньги. Ведь груз куда-то уходит. А это значит, что с 1 июля этот самый груз начнет производить таможенную очистку на складах в Белоруссии и Казахстане, где давление государственных структур меньше. На границах этих государств возникнет целая индустрия упаковочных, сборочных, фасовочных производств, не говоря уже о складах, хранилищах и мощных логопарках. Это значит, что до 30% импортных пошлин будет оседать в бюджетах этих республик.

Другая характеристика сегодняшнего рынка — это постепенное выдавливание давно работающих в этой сфере компаний—таможенных брокеров с целью монополизации этой сферы деятельности. То есть компании, которые исторически заняты в этой нише, поэтапно заменяются на окологосударственные структуры, лояльные к определенным чиновникам. В конечном итоге это мешает здоровой конкуренции, влияет на стоимость услуг, скорость оформления товара и доставку его конечному потребителю.

**— Пути ввоза и вывоза товаров могут серьезно измениться после начала работы ТС. Куда уйдет груз?**

— Хочется надеяться, что принципиальных и системных изменений не произойдет, но на некоторых направлениях они могут существенно поменяться. Нынешнее состояние таможенного администрирования на северо-западе может создать предпосылки для перетекания импортного потока товаров народного потребления (ТНП), идущего сейчас через Большой морской порт Санкт-Петербурга. В частности, до 50% товаров и грузов ТНП, идущих из стран Юго-Восточной Азии через финские порты, может уйти на казахстанское направление с российско-финских таможенных терминалов. Да и в целом я предполагаю, что более 50% грузопотока ТНП из Китая и стран Юго-Восточной Азии тоже, скорее всего, переориентируется на казахстанское направление.

В Центральном федеральном округе стоит ожидать значительного смещения на белорусское направление импортного потока, который сегодня поступает в Россию через российско-украинские таможенные пункты. Причина данного перетекания в неподготовленности пограничных и таможенных переходов, а также отсутствии логистической инфраструктуры. В сфере европейского грузопотока тоже стоит ожидать переориентации импортных потоков с российско-украинского на белорусское направление. Не менее важен тот факт, что изменение произойдет и в части экспортного направления. И если в сегменте вывоза энергоносителей смены траекторий движения грузов произойти не должно, так как оформление по трубе и проводам меняться не должно, то в части вывоза сырья картина совсем иная. Если нынешняя позиция ФТС сохранится, то стоит ожидать кардинального изменения траектории экспортных грузопотоков таких номенклатур, как лес, пиломатериалы, удобрения, химия, металлы и т. п. Причинами становятся сложная и громоздкая система контроля экспорта, предлагаемая ФТС, ее отказ от упрощения процедур оформления для экспортеров, что может создать и, скорее всего, создаст условия, когда бизнес вынужден будет уходить на территорию стран—участниц ТС, где условия проще, понятнее и прозрачнее, а ситуация в целом комфортнее.

**— Что участники ВЭД ждут от новых правил игры?**

— Можно сказать, что бизнес замер в ожидании. И ожидание это скорее тревожное, чем спокойное. Во-первых, царит полное неведение, что бизнесу ждать и в каком виде, официальная информация является крайне скудной, а та, что подается бизнесу, противоречива и однобока. Во-вторых, организаторы и ответственные ведомства находятся в серьезных противостояниях и несогласии, что не позволяет им до сих пор выработать единую позицию и единую точку зрения на поставленные вопросы в рамках организации работы ТС. В-третьих, позиция ФТС и реализуемые ею программы и концепции идут вразрез с самой идеей ТС. Все это наводит на мысль, что с 1 июля бизнесу стоит ожидать больших проблем, трудностей, сложностей, непонимания.

**Записал Андрей Михайлов**

Major auto trans

Международные и региональные перевозки автомобилей
Обработка и хранение автомобилей
Экспедирование различными видами транспорта
Организация таможенного оформления и страхования
PDI-сервис
Эвакуация легковых и грузовых автомобилей

www.major-autotrans.ru

реклама

Реклама | Почтовая лицензия № 73228

ГАРАНТПОСТ
ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКА

Срочная доставка почты и грузов по городу, России и миру

Москва, Варшавское шоссе, д. 13 б, стр.1
Отдел продаж +7(495) 956-24-54, 745-01-53
Вызов курьера +7(495) 728-41-51, 925-55-88

8-800-200-65-65 www.garantpost.ru