



ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЛОГИСТИКА»

И КОМУ ЭТО ВЫГОДНО?

В середине недели мы летали на выставку Exhoreal в Мюнхен и на практике проверили, как действует запрет на торговлю крепким алкоголем в барах и ресторанах аэропортов. Формально крепче пива или вина не наливают. Хотя, если уж быть объективными, джин с тоником в стандартной пропорции менее крепкий напиток, нежели некоторые вина. Ну да ладно.

В меню бара действительно крепкого алкоголя нет, но официанты предлагают недогадливым гостям прогуляться до duty free за виски или водкой и пить спокойно из стаканов, которые вам любезно принесут в баре всего за 500 рублей. Пассажирам несколько неудобно, но так даже дешевле выходит. Официанты и бармены немного нервничают, но, конечно, рады прибавке к зарплате. Не понятно только — какая с этого выгода государства?

Развитие событий с запретом на продажу крепкого алкоголя в барах и ресторанах аэропортов очень напоминает политику государства в отношении таможен и импортеров. Казалось бы, работает бизнес-модель, приносит государству ощутимые сборы — собирай и радуйся. Я даже не призываю создавать для участников ВЭД комфортные условия работы, чтобы им удобно было развивать свой бизнес и, соответственно, увеличивать сборы от него в пользу государства. Это тема скорее для научно-фантастического альманаха. Но зачем же методично разрушать то, что приносит деньги?

Возьмем, к примеру, пожарные сертификаты. Их приняли фактически задним числом, и включили в список товаров, подлежащих обязательной сертификации, едва ли не всю импортируемую продукцию. Причем список товаров можно было толковать по-разному. Официальными объяснениями никто долго себя не утруждал. Таможенники требовали сертификаты на все, что можно. Оформление грузов встало. Стоимость сертификата взлетела. Прошло четыре месяца, и выяснилось, что в половине случаев пожарные сертификаты вовсе не нужны. Может ли кто-нибудь объяснить, зачем все это было нужно? Или хотя бы рассказать, почему пожарные сертификаты ввели с 1 мая 2009 года, а не с 1 июля или 1 мая 2008-го?

Другой пример из последних значимых — включение автомобилей в список товаров, подлежащих карантинному контролю. Все, кто хотел и мог, денег на этом заработали, а теперь решение отменили. Может быть, и уплаченные деньги вернут обратно?



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

НЕДОЛГИЕ СБОРЫ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА (ФТС), ВОПРЕКИ СОБСТВЕННЫМ ПРЕЖНИМ ПЕССИМИСТИЧНЫМ ПРОГНОЗАМ, ВСЕ ЖЕ ВЫПОЛНИТ ПЛАН ПО СБОРУ ДОХОДОВ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ. ГЛАВА ТАМОЖНИ АНДРЕЙ БЕЛЬЯНИНОВ ОБЪЯВИЛ, ЧТО ЕГО ВЕДОМСТВО ПО ИТОГАМ 2009 ГОДА ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕЧИСЛИТЬ В БЮДЖЕТ 3,47 ТРЛН РУБЛЕЙ, ИСПОЛНИВ ТЕМ САМЫМ ГОДОВОЕ ЗАДАНИЕ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ.

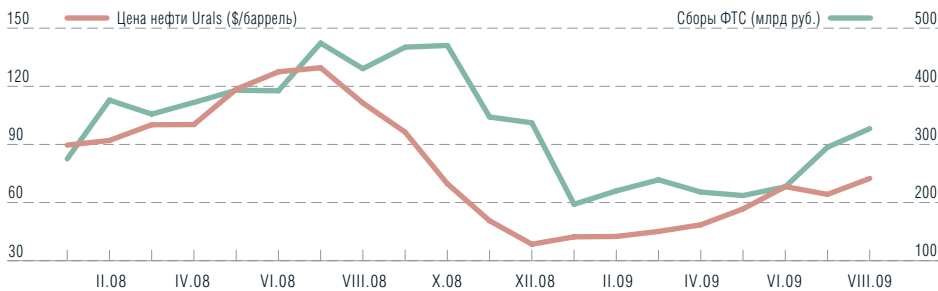
ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ

ПЕССИМИСТИЧЕСКИЙ ПРОГНОЗ

Еще в августе Андрей Бельянинов публично высказывал сомнения в реалистичности составленного Минфином задания на 2009 год и обещал собрать в госказну не более 3–3,1 трлн рублей. Тогда же его служба активно лоббировала в правительстве идею о сокращении годового задания на 300 млн рублей, мотивируя это тем, что падение импорта в целом и экспорта газа в частности оказалось большим, чем ожидалось. По данным ФТС, импорт товаров из стран дальнего зарубежья в январе—сентябре сократился на 42% относительно того же периода 2008 года, экспорт природного газа, по данным Минэкономики, в январе—августе упал на 32%.

Однако при пересмотре бюджета на текущий год задание для ФТС Минфин не уменьшил, и уже с августа сборы службы в федеральный бюджет стали расти. На 1 октября таможенные органы привлекли 2,31 трлн рублей — таким образом, за две трети года план выполнен ровно на две трети (66,6%). В сентябре таможня привлекла в бюджет 378 млрд рублей — это максимальный показатель с ноября 2008 года. Так что теперь руководство ФТС полно оптимизма. Хотя объемы импорта и цены на газ не восстановились, надежду на денежные премии по итогам года таможенникам вернула дорожающая нефть. По данным Минфина, средняя цена Urals в сентябре составила \$67 за баррель. В первой же половине года по итогам января—июня она составляла лишь \$50.

Хотя руководство ФТС в своих выступлениях проводит мысль о том, что деятельность таможни состоит не столько в «стрижке нефтяных купонов», сколько в проведении большой работы по администрированию импорта, приведенный



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЕ СБОРЫ ФТС И ЦЕНА НЕФТИ URALS В 2008-2009 ГОДАХ ИСТОЧНИК: ФТС, РАСЧЕТЫ "Ъ".

график этого не подтверждает. Как видно из него, кривые среднемесячной цены на нефть Urals в последние два года и ежемесячные сборы ФТС практически параллельны.

Максимум обоих параметров пришелся на июль 2008 года, когда баррель российской нефти стоил \$129,5, а месячные сборы ФТС достигли 474 млрд рублей. Затем с небольшим временным лагом поступления двинулись вниз за ценами на сырье. Минимум цены на Urals пришелся на декабрь 2008 года (\$38,5), минимум сборов (197 млрд рублей) — на январь 2009 года.

ВТОРОЙ ФАКТОР

Руководство ФТС настаивает, что рост сбора доходов в федеральный бюджет происходит не только благодаря импорту сырья, но и их работе. С ними готовы согласиться, по крайней мере, логистические компании, занимающиеся доставкой и оформлением импортных грузов.



PHOTOXPRESS

ЛЕТОМ, КОГДА СТАЛО ПОЯТНО, ЧТО ФТС НЕ ВЫПОЛНЯЕТ ПЛАН ПО СБОРУ ДОХОДОВ, УЧАСТНИКИ ВЭД ТУТ ЖЕ ПОЧУВСТВОВАЛИ НА СЕБЕ ИЗМЕНЕНИЯ В РАБОТЕ ТАМОЖНИ

Так, после первого полугодия 2009 года, когда стало очевидно, что сборы ФТС упали на 40% по отношению к показателям того же периода в прошлом году, рядовые участники ВЭД тут же ощутили изменение работы таможни на себе.

Таможенники усвоили критику от руководства страны — они начали активно проверять ввозимые в Россию товары, чтобы максимально сократить образовавшийся гэп.

Начальник управления федеральных таможенных доходов и таможенного регулирования ФТС Борис Шкуркин заявил: «Мы усиливаем таможенное администрирование, проводим большое число проверочных мероприятий, например в подмосковных таможнях, в балтийской, Санкт-Петербургской таможне. Кроме того, активизируем инспекторскую деятельность».

Одним из методов борьбы против занижения таможенной стоимости — базы, от которой рассчитываются платежи, — является тщательная проверка содержимого груза, например полный досмотр и взвешивание. В докризисное «мирное» время таможенники досматривают небольшую часть машин, теперь же — все, которые успевают осмотреть без риска остановить работу таможенного поста. В результате водитель фуры может провести до трех суток на пограничном переходе.

«Ужесточение мы почувствовали в начале июля, когда начались задержки грузов на один-четыре дня, что привело к срыву сроков поставок. Таможенники начали требовать дополнительные документы, подтверждающие цены, причем они обычно имеют свое представление о ценах, которые на самом деле могут быть ниже. И нам приходится доказывать свою правоту, хотя мы этого делать не должны. Они пытаются корректировать стоимость, причем если раньше ее вычислял специальный отдел, то сейчас она берется с потолка каждым отдельно взятым таможенником, который оформляет груз», — говорит руководитель отдела продаж «Межтрансавто» Сергей Раков.

Действительно, стоимость импортного товара зачастую определяется методом среднего арифметического: берем часы за \$5 и часы за \$5 тыс., складываем их стоимость, делим на два и получаем среднюю стоимость любых импортных часов. Или же цена импортного изделия устанавливается путем вычитания из цены в магазине таможенных

ДЕЙСТВИЯ ФТС ПРИВЕЛИ К ТОМУ, ЧТО НЕКОТОРЫЕ ИМПОРТЕРЫ ПРЕКРАТИЛИ ИЛИ ПРИОСТАНОВИЛИ СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ. У ОСТАЛЬНЫХ СКЛАДЫВАЕТСЯ ВПЕЧАТЛЕНИЕ, ЧТО ГОСУДАРСТВО РЕШИЛО СВЕСТИ К НУЛЮ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА