

платежей. При этом, к примеру, опускается стоимость доставки и маржа, которая определяется каждым продавцом самостоятельно.

«Таможенники делают свою работу, проводят проверки в соответствии с законом. Другое дело, что сроки проверки, предусмотренные законом, не соблюдаются: редко кто укладывается в сутки с момента принятия решения о досмотре. У нас были случаи, когда время досмотра доходило до трех суток», — отмечает заместитель руководителя северо-западного филиала Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП) Константин Шаршаков.

Усиление проверочных мероприятий стало причиной не только более длительного времяпрепровождения на границе, но и ряда правовых казусов. Так, согласно данным АСМАП, ФТС требует от транспортных компаний участвовать во взвешивании перемещаемого груза (что предполагает выполнение ряда операций с товаром), несмотря на то что у тех нет для этого соответствующего юридического статуса или законодательно закрепленных «профильных» прав и обязанностей.

Кроме того, как указывают в АСМАП, в последнее время ФТС России стала активно лишать перевозчиков допуска к процедуре МДП. При этом наказание применяется даже при незначительных однократных нарушениях, например при срыве срока доставки. В течение года допуска лишились уже семь компаний, и это число еще явно увеличится.

**МЕТОДЫ** Действия ФТС привели к тому, что некоторые импортеры прекратили или приостановили свою деятельность. У остальных складывается впечатление, что государство решило свести внешнеэкономическую деятельность к нулю. Так, участники ВЭД расценивают действия как поток специально организованных сложностей, которые свалились на них и грузоперевозчиков.

С одной стороны, можно понять действия всех сторон — таможенные сборы составляют около половины бюджета страны, и деньги эти государству необходимы. Идет реформа таможенной службы, и сотрудники на постах опасаются, что за невыполнение плана они останутся без работы. Крайними оказались участники ВЭД и в конечном счете каждый гражданин страны. Поскольку пять из десяти продающихся в России товаров — импортного производства.

На сегодняшний день низкие пошлины остались только для ввозимого в страну оборудования (0–5% от стоимости товара). Что, конечно, разумно в целях поддержки и развития производства внутри страны. Тем не менее 40–50-процентная наценка на другие группы товаров, ввозимых в страну, которая сама почти ничего уже не производит, выглядит все-таки завышенной.

Кроме того, высокие пошлины и налоги на ввозимые детали полностью исключают развитие в России высокотехнологичного производства. Отечественным компаниям выгоднее разместить производственные мощности, к примеру, в Китае, где пошлин на детали нет совсем.

Что касается офшорных контрактов, за которые так рьяно взялись таможенники на местах, они, как это ни странно, далеко не всегда используются для того, чтобы занизить стоимость товара.

Самая распространенная причина использования офшорных контрактов — работа грузовладельца с несколькими десятками компаний-изготовителей. Грузовладелец может заключить один офшорный контракт и таможить груз по одному комплекту документов. Или же ему придется готовить комплект документов на товары от каждого из поставщиков. То есть работа с 20 поставщиками — это 20 деклараций, за каждую из которых нужно заплатить от 3 тыс. до 20 тыс. рублей. Получается, что владелец груза может переложить дополнительные расходы на своих покупателей или... заключить офшорный контракт. ■

## РУКОВОДСТВО ФТС НАСТАИВАЕТ, ЧТО РОСТ СБОРА ДОХОДОВ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ ПРОИСХОДИТ НЕ ТОЛЬКО БЛАГОДАРЯ ИМПОРТУ СЫРЬЯ, НО И ИХ РАБОТЕ

Постановление правительства об увеличении пошлин на импортные легковые и грузовые

# ТРОЙСТВЕННЫЙ СОЮЗ

## НАЧНЕТ РАБОТУ ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ РОССИИ, БЕЛОРУССИИ И КАЗАХСТАНА. ОТ ТОГО, КАК БУДЕТ СТРОИТЬСЯ РАБОТА ЕДИНОГО ТАМОЖЕННОГО ПРОСТРАНСТВА МЕЖДУ ТРЕМЯ СТРАНАМИ, ЗАВИСИТ И ТО, КТО БУДЕТ КОНТРОЛИРОВАТЬ РОССИЙСКИЙ ИМПОРТ.

ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА

**ЕДИНУМУ ТАМОЖЕННОМУ ПРОСТРАНСТВУ БЫТЬ. РЕШИЛИ ГЛАВЫ ТРЕХ СТРАН СОЮЗА**



**ПРЕКРАСЕН НАШ СОЮЗ** В октябре идея Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана перестала быть просто идеей. Таможенные службы трех стран согласовали график перехода на унифицированные процедуры в рамках Таможенного союза. Сформирован единый таможенный тариф, который уже начали рассылать участникам ВЭД. Пока, правда, только для ознакомления — чиновники обещают, что до вступления в силу единого тарифа в июле 2010 года изменения в действующий тариф вноситься не будут. Предполагается, что для Казахстана и Белоруссии импортный тариф в целом повысится, для РФ, напротив, снизится — в среднем на 1%.

Единый Таможенный кодекс союза должен вступить в силу с 1 июля 2010 года. С началом действия единого тарифа должен начать работу и сам Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана. К лету 2011 года планируется завершить процедуры по формированию единой таможенной территории.

Создание Таможенного союза сделало сейчас довольно бессмысленными дальнейшие переговоры о вступлении России во Всемирную торговую организацию (ВТО). Переговоры о вступлении РФ в ВТО ведутся ни много ни мало уже 16 лет и летом, казалось, были как никогда близки к успешному завершению: глава Минэкономики РФ Эльвира Набиуллина сообщила, что у Москвы есть все шансы завершить переговоры по присоединению к ВТО до конца года. Однако инициатива по созданию тройственного союза перечеркнула всю предыдущую работу: единому таможенному пространству придется пройти практически весь путь согласования с ВТО заново. Теперь, по словам чиновников, в ВТО страны Таможенного союза будут вступать одновременно. И процесс этот может занять многие годы.

Тем более что и на пути к Таможенному союзу существует серьезная преграда. Стороны не могут договориться

### ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЕ ПОШЛИНЫ

Премьер-министр Владимир Путин продлил еще на девять месяцев действие повышенных пошлин на иномарки. По оптимистическим прогнозам, пошлины на новые машины правительство может вернуть на докризисный уровень не раньше июля 2010 года.

машины вступило в действие 12 января и действовало до 11 октября. В среднем пошлины увеличились с 25 до 30%. Вместе с тем к категории подержанных были отнесены автомобили, срок эксплуатации которых составляет пять и более лет (ранее таковыми считались машины старше семи лет). Официально сообщалось, что эти меры будут способствовать ограничению ввоза подержанных и потому небезопасных авто,

по одному из основных вопросов — как будет выглядеть механизм администрирования таможенных платежей и их распределения между бюджетами участников союза. А это не в ВТО вступить — речь идет о деньгах, которые составляют основу государственных бюджетов каждой из трех стран — России, Белоруссии и Казахстана.

«Мы сейчас находимся в стадии урегулирования, унификации, более технологичной проработки таможенных процедур», — рассказывает Андрей Бельянинов, глава Федеральной таможенной службы. — Есть достаточно много сложностей, это связано с разной нормативной базой каждой из стран. Тем не менее мы сейчас уже говорим о процедурах реальных — это и предварительное информирование, и электронное декларирование, и будущие таможенные процедуры в рамках Таможенного союза».

По его словам, уже налажен совместный таможенный контроль на российский-казахстанской границе, информационный обмен с Белоруссией, но основная задача сейчас объединить процедуры таможенного оформления трех стран.

**ПТИЦА-ТРОЙКА** Заявления о создании тройственного союза звучали давно, но мало кто из участников логистического рынка верил, что этой идее суждено осуществиться. Поскольку структура российского импорта и правила его оформления на сегодняшний день таковы, что Россия не нуждается ни в таможенном союзе, ни в какой-либо другой торговой организации.

Так, когда появился документ «Информация о ходе формирования Таможенного союза и единой таможенной территории», участники рынка с интересом узнали, что, согласно п. 3, предполагается «создание единой таможенной территории и перенос таможенной границы на внешний контур Таможенного союза». Эта новость обеспокоила декларантов, поскольку отправлять сотрудников

а также поддержать продажи отечественных автопроизводителей. Согласно новому постановлению, срок действия повышенных пошлин продлится до июня следующего года. Правительственная комиссия по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике еще в конце августа рекомендовала правительству продлить действие импортных пошлин. Тогда же Минпромторг сообщил, что повыше-

ние импортных пошлин на новые иномарки и введение заградительных пошлин на подержанные машины положительно сказались на российском автопроме. В частности, в первом полугодии за счет повышения пошлин их собираемость выросла на 3,5 млрд рублей по сравнению с прогнозируемым объемом сбора в том случае, если бы они не были повышены. По данным Федеральной таможенной службы, за полгода

с письмами (таможня работает только с оригинальными документами) придется значительно дальше, чем сегодня, — на границу Белоруссии или Казахстана. Соответственно, возрастут и расходы компаний.

В непонятной ситуации оказались компании, которые собирались (а некоторые уже начали) вкладывать деньги в создание таможенных постов на границах РФ. Тем более что поучаствовать в этих проектах в рамках государственно-частного партнерства их не раз призывали чиновники высокого ранга. В частности, заместитель главы ФТС России Сергей Шохин в мае, выступая на международной конференции в Петербурге, заявил, что, несмотря на критику и давление со стороны некоторых участников внешнеэкономической деятельности, таможенное ведомство «не изменит решения о переносе таможенного контроля к границам России». При этом он призвал бизнес «не тратить ресурсы в расчете на отмену соответствующего решения правительства, а выполнять его».

С другой стороны, во многих местах внешней границы Таможенного союза станут границы РФ. В этом смысле создание тройственного союза и концепция переноса таможен на границы страны действительно несколько не противоречат друг другу.

### В МОСКВУ ЧЕРЕЗ НИЖНИЙ НОВГОРОД

Если единое таможенное пространство и создаст какие-то преимущества для России, то они, по мнению участников рынка, находятся в области логистики. Упразднение границ между тремя странами сократит время доставки груза, поскольку сегодня таможни соседних стран фактически дублируют работу друг друга. К примеру, сотрудники Смоленской таможни делают работу, которую уже сделали их коллеги в Бресте. И переход одного поста у фуры занимает в среднем от 12 до 24 часов. Вероятно, уменьшение таможенных постов сможет снизить расходы на «урегулирование вопросов» для перевозчиков. Поскольку каждая проверка часто тянет за собой дополнительные расходы.

Кроме того, логистические услуги в Белоруссии и Казахстане обходятся дешевле, нежели аналогичная работа их российских коллег. И можно предположить, что участникам рынка удастся снизить свои расходы, пользуясь белорусскими и казахскими таможенно-брокерскими услугами, складами и т. д. С другой стороны, опыт показывает, что приход на рынок российских компаний автоматически повышает цены до уровня российских. Поэтому, скорее всего, вырастут цены на логистические услуги в соседних государствах, а не стоимость работы российских компаний подешевеет.

Огромные опасения у участников логистического рынка вызывает отсутствие необходимой инфраструктуры в приграничных районах, которую, особенно в условиях кризиса, быстро создать невозможно. Смогут ли таможенники, привыкшие оформлять большую часть грузов как транзитный, эффективно проводить его растаможку? Квалификация их тоже вызывает сомнения. Логисты опасаются, что успешность в создании Таможенного союза приведет к новым очередям на границах. Только уже не от Смоленска до Гамбурга, а прямо от Бреста. ■

импорт легковых машин упал на 73%, грузовиков — на 84%. Но отечественный автопром все еще в минусе: за семь месяцев производство грузовых авто снизилось почти на 70%, легковых — на 60%. Однако в июле наметился рост: грузовиков было выпущено на 24% больше, чем в июне, легковушек — на 3%. Информация о создании Таможенного союза трех стран вызвала серьезные опасения у про-

изводителей отечественных грузовых автомобилей. Белорусские комбайны и тракторы и сейчас продаются на нашем рынке по демпинговым ценам, а после создания единого таможенного пространства продукция соседей будет еще сильнее конкурировать с российской техникой. Поэтому отечественные производители грузовой техники призывают ввести квоты на импорт комбайнов и тракторов из Белоруссии.

