

ЛОГИСТИКА

КАКИМ ОБРАЗОМ ФТС
ВЫПОЛНИТ ПЛАН ПО СБОРУ
ДОХОДОВ В 2009 ГОДУ/19
ПОЖАРНЫЕ СЕРТИФИКАТЫ
НУЖНЫ ДАЛЕКО НЕ ВСЕМ/22
ВЫБОР ЛОГИСТИЧЕСКОГО
ОПЕРАТОРА ОПРЕДЕЛЯЕТ
РАСХОДЫ РИТЕЙЛЕРОВ
НА ЛОГИСТИКУ/28
КОГДА ВЫРАСТЕТ ИМПОРТ:
ПРОГНОЗЫ УЧАСТНИКОВ ВЭД/30



Вторник, 27 октября 2009 №200
(№4255 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №17–32
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

4 601865 000226



09144

www.kommersant.ru



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.

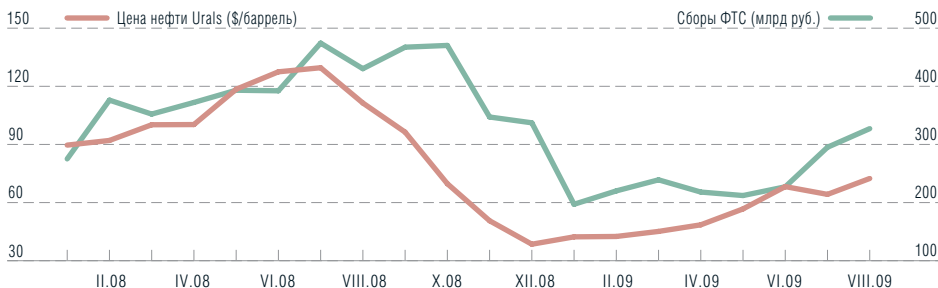
ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ

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 таможен 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 ПОНЯТНО, 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 таможен 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

платежей. При этом, к примеру, упускается 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 «профилей» 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 с июля 2010 года 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



Александр Миндлин

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. Постановление правительства об увеличении пошлин на импортные легковые и грузовые

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 российско-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 поддержат 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 сказалось 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

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.

ФТС ПЕРЕШЛА ВСЕ ГРАНИЦЫ СИТУАЦИЯ С ТАМОЖЕННОЙ РЕФОРМОЙ В РФ ПАРАДОКСАЛЬНАЯ. ЕЕ КОНЦЕПЦИЯ НЕ УТВЕРЖДЕНА ПРАВИТЕЛЬСТВОМ, НО ОНА УЖЕ РЕАЛИЗУЕТСЯ. АКТИВНО ВОПЛОЩАЕТСЯ ЧАСТЬ ПРОГРАММЫ ПО СОКРАЩЕНИЮ ТАМОЖЕННЫХ ПОСТОВ В ЦЕНТРАЛЬНОМ РАЙОНЕ. СОЗДАНИЕ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ТРЕХ СТРАН МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ТОМУ, ЧТО ТАМОЖНИ И ВОВСЕ «ВЫНЕСУТ» НА ГРАНИЦЫ СОЮЗНИКОВ.

ОЛЬГА СОЛОМАТИНА, АЛЕКСЕЙ СТРИГИН

ПЕРЕСМОТР ГРАНИЦ Российская таможенная реформа началась с появления в августе 2008 года документа под названием «Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ». Нужно сказать, что концепция эта до сих пор не утверждена правительством страны, но, несмотря на это, она уже согласована всеми заинтересованными ведомствами и частично реализуется.

Суть концепции заключается в переносе таможенной инфраструктуры — как самих подразделений Федеральной таможенной службы, так и логистических мощностей — в приграничные регионы России. Следуя общепринятой мировой практике и логике, импортные товары разумно растаможивать и оформлять на границах страны вместо того, чтобы везти их на таможенные терминалы центрального региона (на практике подавляющее большинство грузов в настоящий момент оформляется на постах двух столиц).

Но как это часто бывает, стандартная логика к работе в российских условиях не всегда применима. Благие намерения обернулись неразберихой и дополнительными сложностями.

До начала реализации таможенной реформы в Москве и Московской области работало около 200 таможенных постов. Согласно концепции переноса постов из центрального региона на границы, их число в Москве начали стремительно сокращать. В результате к 1 марта в столице работало всего 5 специальных постов (по оформлению только ограниченной специфической группы товаров, например лекарственных средств) и еще 44 таможенных поста — в Московской области.

Поскольку закрывать посты гораздо проще, чем открывать, особенно в условиях кризиса и недостатка финансирования, вторая часть концепции — а именно та, согласно которой новые таможенные посты должны открываться на границах РФ, — практически не выполняется. То есть ситуация с переносом таможенных терминалов на границу отчасти напоминает борьбу с игорными заведениями. Закрыть их закрыли, а разрекламированные игорные зо-



УЧАСТНИКИ ВЗД РАДЫ, ЧТО У МИНФИНА И МИНЭКОНОМИКИ НЕТ ДЕНЕГ НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЛАНОВ ФТС

ны, куда должны были перенести многочисленные казино и залы игровых автоматов, построить не успели.

Сокращение таможен, а затем и тщательнейшие проверки в летние месяцы привели к очередям, и транспортные компании начали отправлять фуры в регионы — на таможенные посты Смоленска, Брянска, Твери, Пскова, Выборга и Санкт-Петербурга, которые оказались совершенно не готовы к возросшему грузопотоку.

«Перевозчик везет груз туда, куда ему указывают, поэтому больше намучаются с переносом грузовладельцы. У нас в свое время уже была борьба с алкоголизмом, ког-

да активно вырубали виноградники, вот теперешний процесс переноса таможни напоминает именно это. Для качественного исполнения проекта нужны деньги, время и квалифицированные кадры, его быстрая реализация к добру точно не приведет», — говорит заместитель северо-западного филиала Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Константин Шаршаков.

Если таможенный пост Московского региона пропускает ежедневно до 100 фур, то региональные таможни успевают досмотреть за такой же период всего 5–10 машин.

В Московском регионе по штатному расписанию на «сильном» таможенном посту работает около 25 человек. В регионах штат позволяет, чтобы на посту работало и 100 человек, но там нет столько квалифицированных кадров, и

их вряд ли станет больше: немного найдется желающих перебраться из центра на границу. При этом из-за сокращения постов московские таможенники — квалифицированные и имеющие колоссальный опыт — остаются без работы.

О СКЛАДАХ ЗАБЫЛИ Согласно госпрограмме переноса таможенных постов из центра на границы страны, перераспределение грузопотоков должно было значительно разгрузить автомагистраль, в частности федеральную трассу «Россия», соединяющую Москву и Санкт-Петербург. Действительно, с точки зрения логистики сложилась парадоксальная ситуация: груз, ввозимый через северо-запад России, сначала транспортируется на таможенный терминал в Москве, а уже затем поступает потребителю, часто живущему в каком-нибудь северо-западном же регионе.

Авторы программы рассудили, что грузы начнут таможить там, где их затем будут реализовывать. Но они забыли о том, что 80–90% импортеров уже обзавелись оптовыми складами, которые находятся... в Московском регионе. И где бы грузы ни проходили таможню, их все равно приходится везти в столицу и ее область. В чем несложно убедиться на практике: количество таможенных постов в Москве и Московской области сократилось в несколько раз, а фур или пробок на дорогах меньше не стало.

«Трудно понять, зачем начали этот перенос. Ведь если вспомнить историю таможни, то раньше, чтобы разгрузить границы, принялись строить склады временного хранения, потом терминалы. Теперь же начался обратный процесс! Это полный бред, логики нет никакой. Не понятно, чем будут заниматься таможенники в центре России», — сетует президент ЗАО «Матрален» Иван Заметалин.

На сегодняшний день в самом неприятном положении оказались собственники складов временного хранения, рискнувшие несколько лет назад по предложению государства инвестировать деньги в помещение склада, получение лицензии на таможенный пост. Что делать теперь с этими складами, не всегда понятно. Но совершенно очевидно другое: компенсировать недополученную из-за изменения таможенной концепции прибыль государство никогда не будет. ■

ДЕНЕГ НЕТ

Сроки переноса таможенного оформления грузов на границы РФ остаются открытыми: на настоящий момент нет денег, необходимых для реализации данной программы. Об этом в середине октября на заседании экспертного совета по таможенному регулированию комитета по бюджету и налогам Госдумы заявил депутат Александр Коган.

По его данным, реализация концепции требует больших инвестиций. Так, создание необходимой инфраструктуры одного таможенного пункта обойдется приблизительно в 1 млрд рублей. Концепция предполагает государственно-частное партнерство: 40% инвестиций от государства, 60% — от бизнеса. По словам парламентария, отсутствуют также расчеты, обосновывающие ожидае-

мый экономический эффект от реализации концепции. Ресурсы Федеральной таможенной службы (ФТС) для переноса таможенного оформления в приграничные районы РФ иссякнут к концу 2010 года, заявил глава аналитического управления ФТС Владимир Ивин. Далее для строительства таможенных объектов вблизи границы и «переселения» 3,5 тыс.

таможенников потребуются принятие специальной федеральной целевой программы с объемом финансирования в размере 77 млрд рублей. Средства потребуются и на строительство зданий для таможенных органов вблизи границы, однако денег на реформу правительство ФТС пока даже не обещает. Представитель профильного департамента Минфина Анна

Разумкова на заседании экспертного совета Госдумы по таможенному регулированию заявила, что до представления таможней подробного финансового обоснования новой ФЦП говорить о затратах на нее рано. По словам представителя Минэкономики Марии Афанасовой, пока в концепции «нечего обсуждать» — в ней нет ни перечня конкретных объектов,

ни обесцененных целей, которые предполагается достигнуть. Кроме того, по ее словам, ФТС придется обосновать, чем новая ФЦП будет отличаться от действующей ФЦП «Госграница РФ». Кроме того, поскольку концепция предусматривает строительство, ФТС следует привлечь к ее реализации другие ведомства, считают в Минэкономике. Присутствующие на заседании

составляющие думский экспертный совет представители околотаможенного бизнеса (таможенные брокеры, владельцы складов временного хранения, перевозчики, консультанты) встретили заявления представителей Минфина и Минэкономики аплодисментами. Концепция ФТС должна реализовываться на условиях государственно-частного партнерства, то есть в том числе и

на деньги предпринимателей. Понятно, что ни эти расходы, ни перспектива покинуть обжитые места и потерять наработанные связи энтузиазма у них не вызывает.

Почтовая лицензия № 31008

ГАРАНТПОСТ

ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКА

Срочная доставка почты и грузов по городу, России и миру

г. Москва, Варшавское шоссе, дом 136, строение 1

+7 (495) 925-55-90 - отдел продаж

+7 (495) 728-41-51 - вызов курьера

Единый бесплатный федеральный номер 8-800-200-65-65

8-800-200-65-65

www.garantpost.ru

УЙТИ В ОТКАЗ

НОВЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ, УСТАНОВЛИВАЮЩИЙ ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, КОТОРЫЙ БЫЛ ВВЕДЕН ЗАДНИМ ЧИСЛОМ, СУЩЕСТВЕННО ОСЛОЖНИЛ РАБОТУ УЧАСТНИКАМ ВЭД. ПО ОЦЕНКАМ ИМПОРТЕРОВ, ИМПОРТ РЯДА ТОВАРОВ ПОТЕРЯЛ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ, СУЩЕСТВЕННО РАСШИРИЛСЯ СПИСОК ТОВАРОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ. ОДНАКО НЕКОТОРЫЕ КОМПАНИИ НАШЛИ СПОСОБЫ ОБОЙТИ ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ.

КСЕНИЯ МИХАЙЛОВА

МЕЖДУ СЕРТИФИКАТОМ И ПИСЬМОМ

«Сертификат пожарной безопасности — документ, выдаваемый органами сертификации, аккредитованными в Системе сертификации пожарной безопасности (СПБ). Такие сертификаты подтверждают, что данная продукция успешно прошла все необходимые испытания в лабораториях, аккредитованных СПБ, соответствует требованиям, предъявляемым к ней законодательными и нормативными актами Системы сертификации в области пожарной безопасности», — указывается на официальном сайте Министерства по чрезвычайным ситуациям (МЧС), в чьем ведении находится контроль за пожарной безопасностью товаров для пожаротушения и огнестойкости других видов товаров. Более того, до недавнего времени, именно МЧС было единственным органом власти, который занимался выдачей подобных документов.

Согласно новому техническому регламенту, пожарной сертификации подлежит теперь подавляющее большинство товаров. Как тех, которые предназначены непосредственно для тушения пожаров, так и многих других, которыми пожар не потушишь (от проводов до бетономешалок). Во втором случае, согласно регламенту, необходимо оценить пожаростойкость изделий. «Когда пожарные сертификаты выдавало только центральное ведомство МЧС, получить их было очень трудно. Сейчас, после передачи полномочий по выдаче региональным органам, процедура упростилась и ускорилась», — рассказывает Максим Самсонов, генеральный директор certficat.ru.

Получить такое свидетельство вроде бы несложно. «При наличии необходимых документов пожарные сертификаты оформляются быстро», — рассказывают в компании «Армадилло» (DPD). Подтверждают это и в компании STS/RLS Logistics. «Оформление пожарного сертификата осуществляется в аккредитованных органах сертификации, сроки оформления — три-четыре дня», — заявил Ырысбек Ташбаев, помощник генерального директора STS/RLS Logistics.

Под необходимыми документами в МЧС понимают заявку на сертификацию, техническую документацию на изделие, данные об изготовителе и многое другое. Однако на практике организации, занимающиеся оценкой рисков в области обеспечения пожарной безопасности, требуют от клиентов множество дополнительных сведений о товаре.

Угадать, какие дополнительные справки и документы могут понадобиться, довольно сложно: их перечень зависит от вида сертифицируемой продукции, места оформления пожарного сертификата и даже настроения инспектора. У компании могут потребовать, к примеру, сертификат соответствия ГОСТ РФ, протоколы заводских испытаний, сведения о сварочных швах и т. д. Стоимость и процедура получения сертификата зависят от типа продукции и количества показателей, которые должны быть выявлены в ходе испытаний. «Например, испытания двери на пожароустойчивость могут занять довольно много времени, так как необходимо будет понять, как долго эта дверь сможет выдержать прямое пламя и сопротивляться ог-

ню», — рассказывает Максим Самсонов. В среднем, по его словам, цена одного такого документа может составить от 40 тыс. до 100 тыс. рублей.

Новый технический регламент, содержащий требования пожарной безопасности, существенно расширил список товаров, подлежащих обязательной сертификации. «Документ распространяется на весь список продукции, где определен перечень групп товарной номенклатуры», — подчеркивает господин Ташбаев. Другой способ оформления товара, включено в список технического регламента, — получить в МЧС «отказное письмо», в котором чиновники напишут, что хотя такая номенклатура указана среди товаров, которым нужен сертификат, но в данном случае товар сертификации не требует. Иными словами, обычные стремянки, к примеру, которые компания хочет ввезти в РФ, не предназначены для пожаротушения. И поэтому пожарный сертификат на них не требуется.

Пожарные сертификаты могут быть выданы как на одну деталь, так и на всю партию товара. Кроме того, разрешение может быть выдано на отдельного производителя после проверки его продукции. «Сроки действия данных документов также различны. Например, сертификат может действовать в течение года, и если за это время на товар не поступало нареканий, а повторные проверки показали, что продукция отвечает всем пожарным требованиям, то срок действия сертификата может быть увеличен до трех лет», — говорит Максим Самсонов.

ОТ ТЕОРИИ К ПРАКТИКЕ

Логистический рынок тяжело отреагировал на введение пожарных сертификатов, его работа почти остановилась по нескольким причинам. Во-первых, фактически они были введены, как это часто делается в России, задним числом. То есть никто не успел подготовиться и на таможне было остановлено значительное количество грузов, так как у них не было данного документа. Из-за этого сроки поставок были сорваны, продукция подорожала на сумму, равную, как минимум, стоимости пожарного сертификата и затратам на его получение.

Стоит упомянуть о том, что чиновники до сих пор не смогли объяснить, зачем были введены пожарные сертификаты. Почему с 1 мая 2009-го, а не 2008 года, к примеру? Это нововведение, по мнению многих участников рынка, является скорее еще одним предлогом для сбора денег, а не проявлением заботы о безопасности товара и его пользователей.

К тому же органов, ответственных за выдачу сертификатов, крайне мало, а это значит, что цена на их услуги непомерно высока, а оформление занимает много времени. «Сроки выдачи такого документа, согласно регламенту, занимают месяц», — рассказывает Георгий Герасимов, заместитель генерального директора по ВЭД компании Wurth.

И наконец, получить пожарный сертификат менее чем за \$2,5–3 тыс. практически невозможно, в связи с чем ввоз партии товара, который подлежит сертифицирова-



ДМИТРИ КОСТЮКОВ

УЧАСТНИКИ РЫНКА СЧИТАЮТ, ЧТО ПОЖАРНЫЕ СЕРТИФИКАТЫ ИМЕЮТ МАЛОЕ ОТНОШЕНИЕ К ПОЖАРОБЕЗОПАСНОСТИ ИМПОРТНОЙ ПРОДУКЦИИ

**РЕЕСТР ОРГАНОВ ПО СЕРТИФИКАЦИИ, АККРЕДИТОВАННЫХ НА ПРАВО ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ
ПО ПОДТВЕРЖДЕНИЮ СООТВЕТСТВИЯ ПРОДУКЦИИ ТРЕБОВАНИЯМ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА***

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ-ЗАЯВИТЕЛЯ	РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР АТТЕСТАТА	ДАТА РЕГИСТРАЦИИ	ДАТА ОКОНЧАНИЯ ДЕЙСТВИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «ВСЕРОССИЙСКИЙ ОРДЕНА „ЗНАК ПОЧЕТА“ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ОБОРОНЫ МИНИСТЕРСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ»	ССПБ.РУ.ПБ01	26.03.2009	26.03.2012
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «ВСЕРОССИЙСКИЙ ОРДЕНА „ЗНАК ПОЧЕТА“ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ОБОРОНЫ МИНИСТЕРСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ»	ССПБ.РУ.ПБ02	26.03.2009	26.03.2012
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ВСЕРОССИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ СЕРТИФИКАЦИИ»	ССПБ.РУ.ПБ03	26.03.2009	26.03.2012
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СЛУЖБЫ МИНИСТЕРСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЙ И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ»	ССПБ.РУ.ПБ04	26.03.2009	30.03.2011
АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ «ЭЛЕКТРОСЕРТ»	ССПБ.РУ.ПБ05	26.03.2009	23.06.2013
ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ЦЕНТР СЕРТИФИКАЦИИ И ИСПЫТАНИЙ „ОГНЕСТОЙКОСТЬ-ЦНИИСК“»	ССПБ.РУ.ПБ06	26.03.2009	28.06.2012
МОСКОВСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ОБЩЕСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «РЕГИОНАЛЬНЫЙ СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ ЦЕНТР „ОПЫТНОЕ“»	ССПБ.РУ.ПБ07	26.03.2009	27.03.2013
АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «НАУЧНО- ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР СТАНДАРТИЗАЦИИ МЕТРОЛОГИИ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ СООТВЕТСТВИЯ (СЕРТИФИКАЦИИ) „ТЕСТ-С.- ПЕТЕРБУРГ“»	ССПБ.РУ.ПБ08	26.03.2009	27.09.2012
АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «ПОЖАРНЫЕ ПОДМОСКОВЬЯ»	ССПБ.РУ.ПБ09	26.03.2009	26.03.2012
АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ-01-ТЕСТ»	ССПБ.РУ.ПБ10	26.03.2009	18.12.2013
АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «КУБАНЬПОЖТЕСТ»	ССПБ.РУ.ПБ11	26.03.2009	28.06.2012
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «УРАЛЬСКИЙ ЦЕНТР СЕРТИФИКАЦИИ И ИСПЫТАНИЙ „УРАЛСЕРТИФИКАТ“»	ССПБ.РУ.ПБ12	26.03.2009	20.12.2012
АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «ЦЕНТР СЕРТИФИКАЦИИ ПРОДУКЦИИ И СИСТЕМ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА НОРМАТЕСТ»	ССПБ.РУ.ПБ13	26.03.2009	27.03.2013
АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «ЦЕНТР ПО СЕРТИФИКАЦИИ КАБЕЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ „СЕКАБ“»	ССПБ.РУ.ПБ14	26.03.2009	18.12.2013
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ФИРМА „АНТИП“»	ССПБ.РУ.ПБ15	26.03.2009	29.06.2012
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «ЦЕНТР СЕРТИФИКАЦИИ АППАРАТУРЫ ОХРАННОЙ И ПОЖАРНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ» МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	ССПБ.РУ.ПБ16	26.03.2009	29.06.2011
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ „КАЛИНИНГРАД-ПОЖСЕРТИФИКАЦИЯ“»	ССПБ.РУ.ПБ17	26.03.2009	18.12.2011
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ПЕРМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»	ССПБ.РУ.ПБ18	26.03.2009	26.03.2012
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ЦЕНТР СЕРТИФИКАЦИИ И ИСПЫТАНИЙ»	ССПБ.РУ.ПБ19	26.03.2009	26.03.2012
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СЛУЖБЫ „ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ ПОЖАРНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ“ ПО КУРСКОЙ ОБЛАСТИ»	ССПБ.РУ.ПБ20	26.03.2009	26.03.2012
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ЦЕНТР ПОЖАРНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ»	ССПБ.РУ.ПБ21	26.03.2009	18.12.2011
ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ И ТЕСТИРОВАНИЮ»	ССПБ.РУ.ПБ22	23.04.2009	23.04.2012
НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО «ЮЖНО-УРАЛЬСКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО»	ССПБ.РУ.ПБ23	23.04.2009	09.10.2013
АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «ЮЖНО-РОССИЙСКИЙ ЦЕНТР ЭКСПЕРТИЗЫ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ»	ССПБ.РУ.ПБ24	23.04.2009	23.06.2013
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ТЕХНОЛОГИИ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»	ССПБ.РУ.ПБ25	23.04.2009	27.03.2011
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ТОМСКИЙ ЦЕНТР СЕРТИФИКАЦИИ И МЕНЕДЖМЕНТА»	ССПБ.РУ.ПБ26	23.04.2009	20.12.2012
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ЦЕНТР СЕРТИФИКАЦИИ И КАЧЕСТВА „ПЕРМЬ-СТАНДАРТ-ТЕСТ“»	ССПБ.РУ.ПБ27	23.04.2009	09.10.2013
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «БАШПРОТЕК»	ССПБ.РУ.ПБ28	23.04.2009	27.09.2012
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ВОЛГАПОЖТЕСТ»	ССПБ.РУ.ПБ29	23.04.2009	23.06.2013
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР СЕРТИФИКАЦИИ В ОБЛАСТИ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ „СТАНДАРТ“»	ССПБ.РУ.ПБ30	23.04.2009	27.03.2013
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «СИГНАЛ 01»	ССПБ.РУ.ПБ31	23.04.2009	18.12.2011
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СЛУЖБЫ „ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ ПОЖАРНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ“ ПО ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ»	ССПБ.РУ.ПБ32	23.04.2009	23.04.2012
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СЛУЖБЫ „ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ ПОЖАРНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ“ ПО ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ»	ССПБ.РУ.ПБ33	23.04.2009	23.04.2012
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР „ПОЖ-АУДИТ“»	ССПБ.РУ.ПБ34	23.04.2009	27.03.2013
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «УРАЛСТРОЙЗАЩИТА»	ССПБ.РУ.ПБ35	23.04.2009	23.04.2012
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СЛУЖБЫ „ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ ПОЖАРНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ“ ПО РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН»	ССПБ.РУ.ПБ36	23.04.2009	23.04.2012
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «НПО „ПОЖЦЕНТР“»	ССПБ.РУ.ПБ37	23.04.2009	09.10.2013
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СЛУЖБЫ „ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ ПОЖАРНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ“ ПО НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ»	ССПБ.РУ.ПБ38	23.04.2009	23.04.2012
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СЛУЖБЫ „ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ ПОЖАРНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ“ ПО ОМСКОЙ ОБЛАСТИ»	ССПБ.РУ.ПБ39	23.04.2009	27.03.2011
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «КОМПОЗИЦИОННЫЕ МАГНИТЫ»	ССПБ.РУ.ПБ40	23.04.2009	09.10.2011
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «СП ДЕВЮТ»	ССПБ.РУ.ПБ41	23.04.2009	09.10.2011
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «СТРОЙПОЖЭКСПЕРТ»	ССПБ.РУ.ПБ42	23.04.2009	18.12.2011
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СЛУЖБЫ „ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ ПОЖАРНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ“ ПО ПЕРМСКОМУ КРАЮ»	ССПБ.РУ.ПБ43	23.04.2009	23.04.2012
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СЛУЖБЫ „ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ ПОЖАРНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ“ ПО САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ»	ССПБ.РУ.ПБ44	23.04.2009	23.04.2012

*МИНИСТЕРСТВА РФ ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ, ДЕПАРТАМЕНТ НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.

нию, становится просто нерентабельным, из-за того что цена товара оказывается немногим выше стоимости сертификата. Так, сертификат на партию товара стоимостью \$10 тыс. обходится примерно в \$2 тыс.

Наибольшие трудности возникают при перевозке образцов, к примеру, тканей. Если компания перевозит, скажем, образцы штор от 50 поставщиков, она должна получить отдельный пожарный сертификат на каждый кусок ткани длиной от 5 до 20 метров. В результате каждый отрез ткани становится «золотым» или владельцу груза приходится искать альтернативные способы его транспортировки.

Сертификации подлежит теперь подавляющее большинство товаров. Кроме того, список этой продукции можно толковать двояко, что также вызвало недоволь-

во участников ВЭД. Так под сертифицирование попало множество товаров, которые не имеют прямого отношения к пожаротушению.

ОТКАЗНЫЕ ПИСЬМА

«Действие нового технического регламента о требованиях пожарной безопасности фактически распространяется на большую часть существующих товарных позиций. Предоставление пожарного сертификата необходимо и при таможенном оформлении товара, если код продукции попадает в «пожарный» перечень», — подчеркивает Ырысбек Ташбаев. По его словам, обойтись без него можно, только если товары в списке нет.

Это значит, что варианты «обхода» практически отсутствуют, так как документ серьезный, его статус приравнен к статусу сертификата соответствия ГОСТ, и никакой

другой бумаги, кроме отказного письма, его заменить нельзя. Так называемые отказные письма появились, поскольку существует большая группа спорных товаров, для перевозки которых не нужен сертификат, но необходим другой документ, который может выдать МЧС, подтверждающий безопасность товара к ввозу. К счастью, отмечают перевозчики, отказное письмо можно получить в течение недели, а иногда и за два-три дня.

Сегодня основная проблема, связанная с пожарными сертификатами, для импортеров заключается в том, что новый регламент охватывает очень широкий спектр продукции: от электрического оборудования до строительной техники. «Среди них есть и курьезные вещи. Например, ткань как таковая может предназначаться для пожарных нужд, и в результате любая ткань требует отказного пись-

ма», — рассказывает Георгий Герасимов. То же самое и, например, с лестницами. На ввоз всех строительных лестниц необходимо письмо, так как есть категория лестниц, ввозимых для пожаротушения.

Оценив ситуацию и разобравшись в требованиях нового регламента, таможенные брокеры рекомендуют участникам ВЭД следующее: оформить несколько пожарных сертификатов на один-три года компаниям, которые постоянно возят партии товаров. Тем же, кто работает с целым рядом поставщиков, и особенно тем, кто возит продукцию маленькими партиями, рекомендуют оценить эффективность работы с каждой компанией и сократить их количество до минимума, а затем все-таки оформить сертификат. Или нести риски альтернативной растаможки грузов. ■

The advertisement features a background image of a globe with a rainbow arching over it. A stylized eagle logo is positioned in the upper right corner. The text is primarily in white and red, with a list of services in the center and contact information at the bottom.

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОСТАВКИ

The logo consists of a stylized eagle head in profile, facing right, enclosed within a circular swoosh. Below the logo, the text "ZEST - EXPRESS" is written in a bold, sans-serif font. Underneath that, in a smaller font, is "Экспресс-доставка и логистика", and at the bottom, "since 1996" is written in white text on a red rectangular background.

- доставка корреспонденции и грузов по Москве и Санкт-Петербургу
- организация доставки корреспонденции и грузов любыми видами транспорта по РФ и зарубежью
- логистические услуги, в том числе сортировка, маркировка и упаковка; логистический аутсорсинг
- ответственное хранение, собственные логистические склады в Москве и Санкт-Петербурге

Санкт-Петербург
(812) 271 70 40 info@spb.zest.ru

www.zest.ru

Москва
(495) 921 41 39 info@zest.ru

Реклама



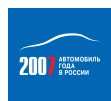
от 795 000 руб.

Спрашивайте модель Transporter шасси по цене 715 000 рублей.

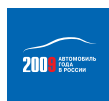
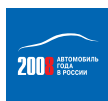
Коммерческие автомобили Volkswagen. Помогут набрать обороты!

Ваш бизнес не простит промедления! Хватит ждать! Volkswagen предлагает специальные условия финансирования покупки коммерческих автомобилей:

- Кредит от 10% годовых в рублях*
- Лизинг с удорожанием от 4% в рублях**
- Страхование от 4%***



Caddy Holiday – двукратный победитель конкурса «Автомобиль года в России» в 2007 и 2008 гг. в своем классе



Transporter – победитель конкурса «Автомобиль года в России» в 2009 г. в своем классе



Crafter – Лучший зарубежный фургон 2008 года

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441

Кредитная программа реализуется ООО «Фольксваген Финансовые Услуги РУС» совместно с ООО «Русфинанс Банк», лицензия ЦБ РФ 1792. *10% годовых представляют собой величину затрат клиента, связанных с получением кредита по программе на покупку автомобиля марки Volkswagen при одновременном предоставлении специальной цены на приобретаемый с помощью кредитных средств автомобиль. В результате расходы заемщика в процессе реализации программы будут такими же, как если бы он взял кредит под 10% на приобретение автомобиля Volkswagen по розничной цене. Программа действует при заключении кредитного договора на условиях: срок 24 месяца, валюта кредита рубли, первоначальный взнос не менее 44%, процентная ставка годовых по кредиту – 20,0%. Размер единовременной комиссии за выдачу кредита 6000 руб. Программа действует для новых коммерческих автомобилей Volkswagen (кроме моделей Multivan, California) полной массой до 3,6 т. В сумму кредита включены страховые премии по КАСКО и по страхованию жизни и здоровья заемщика на весь срок действия кредитного договора. Обязательно оформление полиса ОСАГО. Для условий,



от 1 050 000 руб.

от 495 000 руб.

Реклама

CarePort | Финансирование

CarePort | Страхование

Узнайте больше о покупке автомобиля по программе CarePort по телефону горячей линии 8-800-700-7557
ООО «Фольксваген Финансовые Услуги Рус», www.volkswagen-finance.ru



Nutzfahrzeuge

отличных от программы (другая валюта, срок кредита, первоначальный платеж, условия страхования) характеристики кредита могут отличаться от указанных выше. Срок действия кредитной программы с 01.09.09 по 31.12.09. Условия предоставления кредита могут быть изменены ООО «Русфинанс Банк» в одностороннем порядке по независимым от ООО «Фольксваген Финансовые Услуги РУС» причинам в течение срока действия программы. Также данная кредитная программа реализуется с банками ОАО «УРАЛСИБ» (Генеральная лицензия ЦБ РФ № 30), ЗАО ЮниКредит Банк (Генеральная лицензия ЦБ РФ № 1), при этом условия предоставления кредита указанными банками отличаются от условий ООО «Русфинанс Банк». Решение о выдаче кредита принимается по усмотрению банков – участников программы. ** Лизинговая программа реализуется ООО «Фольксваген Груп Финанц». *** Страхование осуществляется: ОАО «АльфаСтрахование» (Лицензия ФССН ПИ№ 223977), ОАО «ВСК» (Лицензия ФССН СМ№ 062177), ОАО СК «Росно» (Лицензия ФССН ПИ№ 029077), ОСАО «Ингосстрах» (Лицензия ФССН СМ№ 092877), ОАО СК «Цюрих. Ритейл» (Лицензия ФССН СМ№ 108377).

САНИТАРЫ ГРАНИЦ

ФИТОСАНИТАРНАЯ ПРОВЕРКА АВТОМОБИЛЕЙ НА ГРАНИЦЕ ОБЪЯВЛЕНА НЕЗАКОННОЙ. 29 АВГУСТА ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА (ФАС) ПРИЗНАЛА РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР И ФЕДЕРАЛЬНУЮ ТАМОЖЕННУЮ СЛУЖБУ (ФТС) НАРУШИВШИМИ ЗАКОН «О ЗАЩИТЕ КОНКУРЕНЦИИ». ОДНАКО, НЕСМОТРЯ НА РЕШЕНИЕ ФАС, ПРОВЕРКИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ НА НЕКОТОРЫХ ПОСТАХ И СЕГОДНЯ.

ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ

НА ЗАЩИТЕ КОНКУРЕНЦИИ Комиссия ФАС признала Россельхознадзор и ФТС нарушившими ст. 15.1.2 закона «О защите конкуренции». В антимонопольной службе пришли к выводу, что ведомства необоснованно препятствовали деятельности «хозяйствующих субъектов, в том числе путем установления не предусмотренных законодательством РФ требований к товарам или к хозяйствующим субъектам».

Напомним, что ФАС завела дело против Россельхознадзора и ФТС в начале августа. Внимание надзорного органа привлек документ под названием «Перечень подкарантинной продукции, подлежащей государственному карантинному фитосанитарному контролю». Согласно ему, с 15 июля наряду с ввозимыми в РФ овощами, фруктами и семенами обязательную фитосанитарную проверку должны проходить и поддержанные автомобили. По официальной версии, опубликованной Россельхознадзором, на пересекающих границу машинах слишком часто выявляются опасные для сельхозкультур «образцы биологических материалов» — остатки растений и насекомых. По данным Россельхознадзора, в 2007–2008 годах во время досмотра на границе было зафиксировано 14 случаев, когда пограничники находили на транспортных средствах азиатскую хлопковую совку, американскую белую бабочку и японского жука.

Однако защитники прав автомобилистов расценили новые нормы как еще один удар по импорту в Россию поддержанных иномарок, и так уже серьезно подорванному прошлогодним повышением пошлин. Ведь в случае обнаружения подозрительных объектов, не поддающихся идентификации на месте, автомобиль может быть задержан для проведения лабораторного анализа, на который, по оценкам экспертов, может потребоваться от трех недель до месяца. Но, конечно, если хозяину удастся «договориться» с инспектором, то жуки сразу могут быть признаны безвредными.

В переводе на русский это означает, что ввоз поддержанных иномарок неофициально облагается еще одной — фитосанитарной — пошлиной. А у сотрудников Россельхознадзора появляется новый перспективный источник дохода. Ведь получить деньги с автоимпортеров наверняка легче, чем с тех, кто ввозит в Россию такую продукцию, как, скажем, «клещи живые для использования в научных целях» или «отходы перьев птиц и их частей».

Во время встречи в ФАС представители Россельхознадзора сослались на данное Минсельхозу поручение



PHOTOPRESS

государственной приграничной комиссии от 26 июня 2008 года подготовить в трехмесячный срок перечень товаров для дополнительной проверки на границе. «Поручение было дано министерству, а не контрольно-надзорному органу, который не имеет права издавать нормативные акты», — объяснил замначальника управления контроля органов власти ФАС Сергей Абышев. — Тем самым

были превышены полномочия госоргана. Что касается таможенной службы, то для нее появление перечня могло бы пройти и без последствий. Но руководители ведомства поставили свою подпись под перечнем и обязались требовать с водителей результаты фитосанитарной проверки на границе». Кроме того, в ходе проверки ФАС выяснилось, что перечень Россельхознадзора касается

В 2007–2008 ГОДАХ ВО ВРЕМЯ ДОСМОТРА НА ГРАНИЦЕ БЫЛО ЗАФИКСИРОВАНО 14 СЛУЧАЕВ, КОГДА ПОГРАНИЧНИКИ НАХОДИЛИ НА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ АЗИАТСКУЮ ХЛОПКОВУЮ СОВКУ, АМЕРИКАНСКУЮ БЕЛУЮ БАБОЧКУ И ЯПОНСКОГО ЖУКА

только тех автомобилей, которые ввозятся в РФ на продажу. «Если машина ввозится для частного пользования или временно, то никакой фитосанитарной проверки она не проходит», — добавил Сергей Абышев. — Где гарантия, что на этих машинах не будет образцов биологических материалов?»

БЕССМЫСЛЕННАЯ ПОБЕДА «Решение ФАС можно расценивать как первую, хотя и небольшую, победу автовладельцев после повышения пошлин на импорт иномарок в 2009 году», — считает глава Федерации автовладельцев России Сергей Канаев. — К сожалению, этот случай показывает, что государство не контролирует не только бизнес, но и собственные структуры. Ведь ФАС выявила нарушения уже после вступления перечня в силу. Хорошо было бы, если бы государство еще и компенсировало автовладельцам все затраты, понесенные в ходе фитосанитарных проверок, но в это верится с трудом».

Однако и почти два месяца спустя, несмотря на решение ФАС, поиски жуков-вредителей в автомобилях на границе продолжаются. В Россельхознадзоре и ФТС заявляют, что пока юридических оснований для прекращения проверок нет.

Как пояснил Сергей Абышев, теперь оба ведомства должны подтвердить документально, что антимонопольное законодательство больше не нарушается.

Однако в обоих ведомствах нам дали понять, что не готовы отменять спорный перечень. Для того чтобы отменить решение, нужны документально подтвержденные аргументы ФАС, заявили в Россельхознадзоре, и как только они их получат, отменяют перечень либо начнут оспаривать решение ФАС. С аналогичной проблемой столкнулась и ФТС, где уже даже согласились с решением ФАС. Там готовы отозвать письмо, которым направлялся перечень (в региональные подразделения ФТС), как только решение ФАС к ним поступит.

«Россельхознадзор и таможенники намеренно затягивают выполнение решения ФАС, придумывая для этого любые поводы», — уверен Сергей Канаев. — С одной стороны, фитосанитарная проверка приносит серьезную коммерческую выгоду аффилированным с Россельхознадзором фирмам, осуществляющим проверку на границах. С другой стороны, в ведомствах рассчитывают, что решение о прекращении проверок будет принято «сверху», так как это связано напрямую с поддержкой российского автопрома». ■

ТАМОЖНЯ ДОБИВАЕТСЯ МОНОПОЛИИ НА КОНТРОЛЬ ГРУЗОВ



Федеральная таможенная служба (ФТС) подготовила законопроект, передающий ей полномочия по проведению всех видов контроля на границе, кроме пограничного: транспортного, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного. Эту инициативу служба объясняет желанием реализовать на границе принцип «одного окна» для пропуска грузов.

Законопроект о внесении изменений в восемь действующих законов, включая Таможенный кодекс и закон «О государственной границе РФ», ФТС вчера обнародовала на своем официальном сайте. Как пояснили ВГ в ведомстве, документ сейчас проходит «необходимые согласования» и вопросы перераспределения полномочий со всеми заинтересованными ведомствами «пока не урегулированы». Законопроект предлагает передать от специализированных служб (Роспотребнадзор, Россельхознадзор и др.) в ве-

дение ФТС транспортный, фитосанитарный, санитарный и ветеринарный контроль товаров и грузов, перевозимых через границу России. «На границе должны остаться две службы: таможенная и пограничная», — говорит представитель ФТС. По его словам, инициатива ФТС является «логичным продолжением» эксперимента на Псковской таможне по организации таможенного оформления по принципу «одного окна».

Концентрация властных полномочий на границе в руках ФТС идет с 2006 года. Тогда в законодательство были внесены изменения, в соответствии с которыми в пунктах пропуска на границе оставались лишь две службы: таможенная и пограничная. Остальные проверяющие отодвигались вглубь страны — закон установил, что санитары и ветеринары должны привлекаться для экспертиз лишь в случае необходимости. На практике эти нормы не

работали до 1 октября 2008 года — до появления правительственного постановления, регулирующего новый раздел полномочий. Однако из-за сложности межведомственного взаимодействия новый порядок не работает в полной мере до сих пор. Таможенные инспекторы выполняют лишь часть функций по другим видам контроля, да и то не на всех пунктах пропуска. Чтобы снять проблемы взаимодействия, ФТС и предлагает совсем убрать другие службы с границы.

В Роспотребнадзоре вчера от комментариев по этому поводу отказались. Представитель Россельхознадзора Алексей Алексеев выразил уверенность в том, что новации существенно не изменят характер взаимодействия с таможенниками: «На практике проверку ветеринарных и фитосанитарных документов таможенники проводили и ранее — теперь они хотят закрепить это в законе». Представи-

тель ведомства отметил, что специальных экспертиз и исследований органы ФТС проводить не могут и поэтому будут по-прежнему обращаться за ними в Россельхознадзор. Замруководителя Ространснадзора Андрей Жуков сообщил ВГ, что в его ведомстве «в целом не возражают» против проведения таможенниками технических действий по автотранспортному контролю. «Но правоприменительную функцию мы считаем необходимым оставить за нами — то есть чтобы органы ФТС согласовывали с нами пропуск перевозчиков через границу», — отметил Андрей Жуков. В противном случае, по его словам, транспортный контроль на границе может быть ослаблен, что может привести к перераспределению рынка в пользу иностранных перевозчиков.

Участники рынка воспринимают нововведения с осторожным оптимизмом. По словам председателя Ассоциации тамо-

женных брокеров Северо-Запада Романа Козлова, участники внешней торговли заинтересованы в том, чтобы оформление грузов происходило быстрее и проще. «Какие поганы при этом будут у проверяющего, не важно. Если декларируемый ФТС принцип „одного окна“ будет реализован, это пойдет всем на пользу». Владимир Чикин из юридической компании Goltsblat BLP отмечает, что «принцип „одного окна“, безусловно, хорош, однако возникает проблема, где ФТС найдет специалистов, способных осуществлять сразу все виды контроля». По его словам, таможенные инспекторы и так перегружены. Эксперт отмечает, что планируемый проект перевода специалистов «убираемых» с границы служб в штат ФТС означает, что на деле в пунктах пропуска останется то же количество проверяющих.

ВАДИМ ВИСЛОГУЗОВ,
ОЛЕГ САПОЖКОВ, ПЕТР МИРОНЕНКО

ЗАСТРАХОВАННЫЙ СТРАХ И РИСК

СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ ОБЕСПОКОЕНЫ ТЕМ, ЧТО В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА СУЩЕСТВЕННО УВЕЛИЧИЛОСЬ ЧИСЛО СТРАХОВЫХ МОШЕННИЧЕСТВ. В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК САМАЯ РАСПРОСТРАНЕННАЯ СТРАХОВАЯ ВЫПЛАТА ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ЗА ПОРЧУ ИЛИ ПРОПАЖУ ГРУЗОВ. А ПРОПАДАЮТ ЗАЧАСТУЮ ЦЕЛЫЕ ФУРЫ ИЛИ АВТОВОЗЫ С НОВЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ.

ОЛЬГА СОЛОМАТИНА

ПРОПАЛА ФУРА Кража фуры с грузом или автово- за с автомобилями — распространенный вид мошенниче- ства в нашей стране. Компаниям-перевозчикам следует быть особенно осторожными, поскольку число краж воз- росло, а грузовладельцы и страховщики в случае пропажи склонны винить в случившемся именно логистов.

«Буквально за последний месяц CAO „Гефест“ было выплачено два страховых возмещения по договорам стра- хования грузов — 1,3 млн и 2,4 млн рублей. Произошла кража косметической продукции и сыров,— рассказыва- ет Владимир Карюкин, первый заместитель генерального директора CAO „Гефест“.— Сюжеты схожи: водитель под- рядной организации-перевозчика приехал на склад, заб- рал продукцию по подложным документам и пропал, ми- лиция не смогла найти ни лжеводителей, ни груза».

О том, как пропадают грузы, рассказывает представи- тель экспедиционной компании, осуществляющей пере- возки по России:

— Нашему заказчику нужно было срочно отправить фуру с сырами в Санкт-Петербург. Ситуация совершенно стандартная, и менеджеры быстро нашли компанию, кото- рая предлагала нормальную цену. Груз ушел, а букваль- но через пару часов нам позвонили и сказали, что фура ис- чезла, пока водитель обедал. Владелец груза, естествен- но, новости не обрадовался. Обращение в милицию ниче- го не дало. К счастью, груз был застрахован в компании, с которой мы работаем давно. Страховщики не хотели терять крупного заказчика, но сложность заключалась в том, что милиция несколько месяцев отказывалась открыть уго- ловное дело. Когда же стражей порядка «замотивирова- ли», дело открыли, и тогда страховая компания возме- стила по страховке всю стоимость груза.

Телефон компании-перевозчика не отвечал. В ходе расследования, проведенного нанятым логистической компанией частным детективом, выяснилось, что води- тель пропавшей фуры был нанят на работу за пару дней до ее исчезновения. Детектив выяснил, что все докумен- ты компании-контрагента липовые, этой фирмы не суще- ствовало. Он считал, что в сговоре участвовали и мили- ционеры (отказывались возбуждать дело), и сотрудни- ки компании-грузовладельца (они знали, кому можно бы- стро перепродать сыры).

Милиция же подозревала в сговоре и грузовладель- ца, и водителя, и компанию, так неудачно нашедшую конт- рагента. И что самое неприятное, этот случай далеко не единственный: фуры и автовозы в нашей стране, странах СНГ, а в последние месяцы и в благополучной Европе про- падают довольно часто.

В конце лета подробная история случилась в Латвии. Российская транспортная компания запросила фуру в латвийской компании, с которой давно работала. Сот- рудник в Латвии быстро нашел машину и попросил выс- лать факс с заявкой на телефонный номер. На то, что по этому номеру факсы никто раньше не отправлял, сна- чала не обратили внимания. Заметили это, когда фура исчезла, а вместе с ней и груз стоимостью почти €1 млн. Российской транспортной компании повезло: оказалось, что телефонный номер принадлежит пункту видеопрока-

ЕСЛИ ПРИХОДИТСЯ РАБОТАТЬ С НОВЫМИ КОНТР- АГЕНТАМИ, УЧАСТНИКИ РЫНКА РЕКОМЕНДУЮТ ВЫБИРАТЬ КОМПАНИИ, РАСПОЛАГАЮЩИЕ СОБСТ- ВЕННЫМ АВТОПАРКОМ

та, где по счастливому стечению обстоятельств работа- ла веб-камера, поэтому осталась запись с изображени- ем человека, получавшего факс. Фуру нашли, и латвий- ская полиция отказалась возбуждать уголовное дело. Что странно.

Участники рынка считают, что подобную операцию сложно проверить без помощи сотрудников правоох- ранительных органов и людей из компании-грузовла- дельца. Если же кража была осуществлена именно таким образом, уголовное дело не заводят или заводят для то- го, чтобы потом по-тихому закрыть. А на складе компа- нии оказывается товар и справка о его пропаже, с кото- рой можно обращаться в страховую компанию за компен- сацией по страховке.

НЕЛИШНИЕ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ Чтобы свести риски перевозчиков к минимуму, участники рынка рекомендуют им перевозить только застрахованные гру- зы и отказываться от сомнительных предложений, даже если они выгодны.

К примеру, несколько месяцев назад известная фи- нансовая корпорация искала перевозчика своего бухгал- терского архива. Копии документов финансисты делать отказывались. Документы из Сибири в Москву при всей важности груза они хотели перевозить на автомобиле, а не авиатранспортом. При этом финансисты настаивали на подписании договора, согласно которому перевозчик архива будет нести ответственность за потерю докумен-

тителя, и идеально подходит в качестве гостиничного авто- буса для перевозки гостей из аэропорта и обратно или для совершения поездок на выезд- ные мероприятия. Отличается прочностью и надежностью, оригинальностью дизайна и немецким качеством. Transporter — «универсальная лошадка», чей широкий ассор- тимент комплектаций и опций делает его идеальным для ис- пользования в промышленно-



PHOTOPRESS

тов в течение года после осуществления доставки. И пе- ред государственными органами, которые могут запро- сить у финансовой корпорации бухгалтерские докумен- ты, в том числе. При этом заработать на доставке можно было около 12 тыс. рублей. Взвесив риски и размер при- были, серьезные перевозчики выполнять заказ не бра- лись. А кто-то из частников, решивший рискнуть, возмож- но, уже несет ответственность.

Следующим условием, если логистическая компания заинтересована в том, чтобы застрахованный груз добрал- ся до адресата в целости, должна быть работа только с проверенными контрагентами.

«Страховая компания, заключая договор страхова- ния грузов, обязательно дает страхователю рекоменда- ции, как минимизировать риски угона фуры с грузом, пропажи, порчи или гибели товаров,— рассказывает Владимир Карюкин.— Страховая компания „Гефест“ со- ветует, во-первых, использовать только крупных и заре- комендовавших себя на транспортном рынке перевозчи- ков и экспедиторов, а не брать тех, кто подешевле. Во- вторых, желательно сопровождать передачу груза пред- ставителю перевозчика или экспедитора звонком сот- руднику фирмы. Это связано с тем, что в большинстве случаев пропажи транспортного средства вместе с про- дукцией происходят по причине мошеннических дейст- вий „перевозчиков с улицы“ или преступников, „подме- няющих“ сотрудников транспортной организации непос- редственно перед передачей товара».

или один из четырех новых дизелей TDI (также объемом два литра). Как и в случае с другими моделями серии, два самых мощных двигателя TDI (140 л. с. и 180 л. с.) мож- но заказать с семиступенчатой автоматической коробкой DSG в качестве альтернативы стан- дартной механической КПП. То же относится к новейшему поколению полного привода 4Motion. В салоне использова- ны новые, легкие в уходе тка-

ни, особо устойчивые к меха- ническим воздействиям. California с ее алюминиевой подъемной крышей с электро- гидравлическим приводом предлагает комфорт для отды- ха. Ключевым элементом вы- сококачественного оснащения салона является стандартный кухонный блок.

Логисты действительно часто вынуждены прибегать к помощи услуг компаний-партнеров. И если приходится ра- ботать не с проверенными, а с новыми контрагентами, уча- стники рынка рекомендуют обращаться в компании, распо- лагающие собственным автопарком, а не к экспедиторам. Но поскольку собственный транспорт все-таки пока ред- кость у российских логистов, необходимо хотя бы наводить справки о новых партнерах среди участников рынка, в том числе в базах данных перевозчиков и страховщиков.

Разумная и в общем-то не новая рекомендация — за- действовать спутниковые системы слежения при транс- портировке особо ценных грузов. Это позволяет уберечь товар и фуру и обезопасить водителя.

Необходимо не только следовать этим рекомендаци- ям, но и соблюдать элементарные правила безопасно- сти. Ведь нередко в пропаже оказываются виноваты са- ми водители.

«Например, был случай, когда два водителя, перево- зивших груз — хлебопекарное оборудование, пошли обе- дать в придорожное кафе, а фуры оставили на обочине, хо- тя у кафе была стоянка, оборудованная камерами видео- наблюдения,— рассказывает Владимир Карюкин.— Гру- зовики и товар на 9 млн рублей были украдены, ведется расследование. В договоре страхования грузов было яс- но сказано, что оставлять автомобиль с товаром на неохо- раняемой стоянке запрещено. Несоблюдение этого пунк- та договора может стать причиной отказа в признании кра- жи страховым случаем».

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ СВЕСТИ РИСК КОМПАНИИ-ПЕРЕВОЗЧИКА К МИНИМУМУ, УЧАСТНИКИ РЫНКА РЕКОМЕНДУЮТ ПЕРЕВОЗИТЬ ТОЛЬКО ЗАСТРАХОВАННЫЕ ГРУЗЫ

ЧУДЕСА ОПТИМИЗАЦИИ

В КРИЗИС КОМПАНИИ СТАЛИ БОЛЕЕ ТЩАТЕЛЬНО ВЫБИРАТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ И ПРОЦЕССЫ ДОСТАВКИ ПРОДУКТОВ ДО КОНЕЧНОГО ПОТРЕБИТЕЛЯ. ИЩУТ БОЛЕЕ ДЕШЕВЫЙ ТРАНСПОРТ, СКЛАДЫ, РАСПОЛОЖЕННЫЕ БЛИЗ РЫНКОВ СБЫТА. В СВЕТЕ ДЕМПИНГОВЫХ ЦЕН ВСЕ МЕНЬШЕ ВНИМАНИЯ УДЕЛЯЕТСЯ КАЧЕСТВУ ПОЛУЧАЕМОГО СЕРВИСА, НАДЕЖНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОВАЙДЕРА.

ОЛЬГА СОЛОМАТИНА

СВОЙ ПУТЬ Кризис привел к тому, что цены на операции логистических компаний опустились ниже себестоимости. Участники рынка признают, что если оператор занимается только хранением, без обработки грузов, он работает в минус. Тем не менее компании-операторы, располагающие достаточными средствами, работают и на таких условиях, чтобы сохранить клиентов и доверительные отношения с ними.

У логистических операторов постоянны и предсказуемы только расходы. Так, за аренду склада в 10 тыс. кв. м операторы платят владельцам складских комплексов порядка \$100 тыс. в месяц (по контрактам, заключенным на длительный срок еще до кризиса). И на смягчение условий аренды идут далеко не все собственники складской недвижимости.

«Последние шесть-восемь месяцев многие логистические операторы, оставшиеся на рынке, работают себе в убыток. Степень «убыточности» у всех разная — от работы «в ноль» до минус 30%. Незначительную прибыль или ноль показывают операторы, которым удалось справиться с управлением расходной частью: оптимизировать затраты на операционную деятельность, оплату труда, существенно (на 20–30%) снизить арендную плату, отсрочить арендные платежи или подписать новые, более выгодные контракты», — поясняет Александр Гутекулов, генеральный директор логистической компании Relogix.

Операторы арендуют большие площади в складских комплексах и оказывают на них услуги ответственного хранения, предпродажной обработки товаров.

Поскольку операторы продают услуги, а не товары, для них слишком высок риск потери репутации. Приходится работать на перспективу в надежде, что выжившие в кризис вместе с оператором клиенты будут и в будущем работать с компанией-оператором. В условиях неоправданно низких, демпинговых цен (когда невозможно конкурировать, предлагая еще более выгодные цены) некоторые игроки рынка используют в недобросовестной конкурентной борьбе информацию о банкротстве своих конкурентов, чтобы переманить к себе их клиентов.

«Кризис выявил слабые места логистического рынка. К ним, в том числе, относится и форма договоров долгосрочной аренды операторов с девелоперами складской недвижимости: как правило, эти договоры не предусматривают возможности пересмотра арендных ставок по экономическим причинам. Думаю, такой пункт непременно появится, когда договоры аренды будут перезаключаться», — говорит эксперт компании Relogix.

Следует отметить, оператор не может долго работать в минус. Рано или поздно низкие тарифы обернутся банкротством компании, а клиенту придется менять оператора. Только на первый взгляд кажется, что собственник груза ничего не теряет, если его логистический оператор объявит себя банкротом, поскольку он является единственным владельцем груза и собственник склада не может помешать ему забрать груз даже без логистического оператора.

«На самом деле грузовладельцу нужно, чтобы его товар появлялся в строго определенное время в нужном



СЕРГЕЙ МИХЕЕВ

месте», — объясняет Александр Гутекулов. — Однако удивительно, как мало компании интересуются самим логистическим оператором. За 20 лет работы в логистике клиенты ни разу не спросили у меня, каков уставный капитал нашей компании, а ведь только этими деньгами и деньгами на балансе мы отвечаем за сохранность грузов. Только недавно, наученные горьким опытом, клиенты стали интересоваться размером нашего страхового покрытия, нашей налоговой отчетностью. Логистический

оператор интегрирован в бизнес клиента. И если он работает плохо, он срывает работу и прибыль всей компании».

Обычно менеджер по логистике, обзванивая потенциальных операторов, осведомляется о стоимости аренды поддона, но его мало интересует, насколько надежна компания, которой он доверит груз. Нужно понимать: экономия в несколько долларов на паллете обернется существенным сокращением сервиса, особенно в нынешних условиях.

При оценке рисков к стоимости отданного на хранение и обработку зачастую многомиллионного груза необходимо добавить стоимость прерванных поставок, простоей транспорта, недостачи и прочие последствия некачественного сервиса.

ПЕРВЫЕ СРЕДИ ЭКОНОМНЫХ Склад надежного оператора — это прежде всего высокотехнологичное оборудование. Это мощная система управления складом (WMS), которая способна на большее, чем просто размещение и хранение товара. Это оптимизация всех процессов, хранение до нескольких единиц по одному адресу (в одной ячейке), применение эффективных

ВЗЯВ НА СЕБЯ УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИКОЙ ТОРГОВЫХ СЕТЕЙ, КОМПАНИИ RELOGIX УДАЛОСЬ СНИЗИТЬ РАСХОДЫ РИТЕЙЛЕРОВ ДО 3% ОТ ЗАКУПНОЙ ЦЕНЫ ТОВАРОВ

технологий работы с товаром, таких, к примеру, как pick-by-line, актуальных для сегмента ритейл и др.

«Современное оборудование и IT-оснащение позволяют прямо на складе производить множество операций с товаром, которые раньше нужно было делать в магазинах», — рассказывает Александр Гутекулов. — К примеру, сортировать груз, маркировать продукцию, упаковывать и т. д. Производить все эти операции на складе гораздо дешевле, нежели в магазинах: аренда торговых площадей в среднем на 40% дороже аренды складской недвижимости. Зарплаты сотрудников склада ниже, чем работников торговли — экономия на каждой процедуре на складе по сравнению с обработкой в магазине доходит до 20–25%».

Особенно много забот с товарами, по мнению оператора, у продовольственных ритейлеров: много наименований товаров, необходим строгий контроль за сроками годности. Самое важное — своевременное пополнение ассортимента магазинов. Поэтому некоторые крупные торговые сети обзаводятся собственными складскими комплексами и управляющей компанией. Хотя порой передача товара на хранение и обработку профессиональному оператору обходится дешевле и работа выполняется эффективнее. В среднем расходы на собственное подразделение логистики обходятся в 4–7% от закупочной стоимости продукции. Компании Relogix, к примеру, взяв на себя управление логистикой одной из торговых сетей, удалось снизить расходы до 3% от закупочной стоимости.

Сэкономить удастся прежде всего за счет использования эффективных складских технологий, а также за счет грамотного управления персоналом.

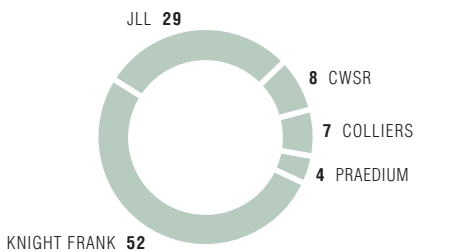
Установка и IT-оснащение современного высокотехнологичного склада — дорогое и трудоемкое удовольствие для отдельного грузовладельца. В среднем оно обходится в \$1 млн на 10 тыс. кв. м и занимает от шести до восьми месяцев. Такие затраты оправдывают себя только при управлении крупной площадкой: у крупного оператора расходы делятся на всех клиентов компании, и в пересчете на каждого клиента они невысоки. Кроме того, профессиональный оператор обладает специфическим опытом управления персоналом.

«Еще до кризиса нам удалось разработать и внедрить на складе инновационную комплексную мотивационную систему», — говорит Александр Гутекулов. — Мы отказались от традиционной оплаты труда и перешли на премиально-окладную оплату, основанную на выработке сотрудников».

WMS-система компании позволяет отслеживать не только количество, но и качество всех операций на складе. Для удобства на складе установлены терминальные точки, которые позволяют работникам контролировать индивидуальную выработку за рабочую смену. Сотрудник заинтересован в повышении своих показателей, так как от этого зависит его заработная плата. В компании Relogix сотрудники склада сами предлагают варианты оптимизации и изменения технологий, позволяющие существенно повысить эффективность работы. Успешные решения тестируются бизнес-аналитиками отдела разработки бизнес-процессов и внедряются в практику. ■

за 1 кв. м, по мнению компании Knight Frank, останутся на текущем уровне до конца года. При сохранении текущего уровня поглощения на рынке качественных складских помещений возможен дефицит объектов в начале 2011 года, что может привести к положительной коррекции ставок аренды и цены продажи во второй половине 2010 года. Появились первые случаи пере-

стенность кредиторов. Хотя это еще не тенденция, но в ближайшие полгода возможно расширение рынка продаж объектов за счет предложений от кредитных организаций.



ОБЪЕМ СДАННЫХ В АРЕНДУ ПЛОЩАДЕЙ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ В I-III КВАРТАЛАХ 2009 ГОДА (%)
ИСТОЧНИК: KNIGHT FRANK RESEARCH.

НА ДНЕ

Временная макроэкономическая стабилизация вызвала оптимистический настрой на рынке складской недвижимости. У ряда собственников и арендаторов появилось ощущение достижения рынком «дна», что способствовало увеличению количества сделок. Третий квартал 2009 года стал наиболее активным по объему реализованных складских площадей с начала года: всего

с рынка ушло порядка 220 тыс. кв. м. При этом общий объем потребления качественных складских площадей в московском регионе за первые девять месяцев 2009 года составил около 480 тыс. кв. м. Активность на рынке в третьем квартале 2009 года обусловлена как проявлением общего оптимизма на фоне относительной стабилизации экономической ситуации, так и выходом на рынок отложенного спроса.

СОСОРТИРОВАТЬ ГРУЗ, МАРКИРОВАТЬ, УПАКОВЫВАТЬ ПРОДУКЦИЮ И ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ДРУГУЮ «ПРЕДПРОДАЖНУЮ» ПОДГОТОВКУ ДЕШЕВЛЕ НА СКЛАДЕ, НЕЖЕЛИ В МАГАЗИНАХ: АРЕНДА ТРГОВЫХ ПЛОЩАДЕЙ В СРЕДНЕМ НА 40% ДОРОЖЕ АРЕНДЫ СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

ТУРБУЛЕНТНОСТЬ ЗАКОНЧИЛАСЬ

РЫНОК ГРУЗОВЫХ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК, ЕДВА НЕ СВАЛИВШИСЬ В ФИНАНСОВЫЙ ШТОПОР, ПОХОЖЕ, ПРОСКОЧИЛ НЕСПОКОЙНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВРЕМЕНА. ОДНАКО В ТОМ, ЧТО «ВЗЛЕТ» ПРОДОЛЖИТСЯ ИЛИ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ХОТЯ БЫ УДАСТСЯ ЗАКРЕПИТЬСЯ НА ДОСТИГНУТОЙ ВЫСОТЕ, НИКАКОЙ УВЕРЕННОСТИ НЕТ.

АЛЕКСЕЙ СТРИГИН

ЖЕСТКАЯ ПОСАДКА НА ДНО Грузовая авиация одной из первых отраслей почувствовала ухудшение конъюнктуры и пострадала, может быть, сильнее, чем другие сегменты транспорта. Основную номенклатуру перевозимых воздушными судами грузов составляют негабарит и сверхнегабарит, как правило, оборудование, а также мелкие отправки вроде почты, экспресс-посылок, товары народного потребления, имеющие высокую стоимость (так называемый дженерал карго).

У железнодорожного транспорта резервными грузами были уголь и нефть, объемы перевозок которых практически не снизились, что оказалось спасением для ряда частных операторов. Структура бизнеса автомобилистов позволяла им быстро избавиться от лишних активов, лежащих на балансе финансовым бременем. А у авиационных компаний в силу специфики их операций не было ни более или менее регулярных достаточных объемов, ни возможности оперативной реструктуризации бизнеса.

Начавшись в конце прошлого года, спад достиг дна в начале 2009-го. В январе—феврале регулярные грузоперевозки «просели» на 23%, за первые восемь месяцев — на 18%. По «Волге-Днепру» падение составило в январе—феврале 53,5% (было перевезено 13 тыс. т), AirBridgeCargo (входит в «Волга-Днепр») — 2,8% (15, 5 тыс. т). ЗАО «Аэрофлот-Карго» (оперирует грузовыми самолетами и продает грузовые мощности в пассажирских судах своей материнской структуры ОАО «Аэрофлот») столкнулся с падением в 62,6% (3,1 тыс. т). Грузооборот, отражающий как объем транспортированных грузов, так и расстояние перевозки, также существенно уменьшился.

В целом же по отрасли в первом квартале нынешнего года объемы перевозок пассажиров упали на 214%, грузов — на 33,5%, до 124,1 тыс. т. Таким образом, кризис ударил по рынку авиационных перевозок гораздо сильнее, чем в целом по экономике с ее почти десятипроцентным спадом ВВП. Еще заметнее финансовое положение перевозчиков ухудшило падение тарифов. В целом по отрасли оно составило 23% от докризисного, на некоторых направлениях — до 34%.

Впрочем, как отмечает президент «Волги-Днепра» Алексей Исайкин, его компании серьезно помогли работы по государственным контрактам с правительствами разных стран, реализующих крупномасштабные проекты. Финансирование по таким контрактам оказалось относительно стабильным, то есть, как и в целом в экономике, именно государственные деньги послужили для компании своего рода парашютом.

«Аэрофлоту-Карго» деваться было некуда, и весной материнская структура объявила о намерении обанкротить свою специализированную «дочку». Тогда такой шаг казался оправданным: наибольшая часть грузов перевозилась все же в багажниках пассажирских лайнеров, а для управления этим процессом — продажами, стратегией, взаимодействием с клиентами — достаточно и департамента в структуре «большой компании». «Чистые» же грузовые перевозки были для «Аэрофлота» одним из наиболее серьезных источников убытков. В январе—марте объемы его перевозок составили только 46% от прошло-

САМЫМ СИЛЬНЫМ УДАРОМ ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ СТАЛО СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ. В ЦЕЛОМ ПО ОТРАСЛИ ОНО СОСТАВИЛО 23% ОТ ДОКРИЗИСНОГО УРОВНЯ. НА НЕКОТОРЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ — ДО 34%

годних, а доходная ставка на основных рынках упала на 24%. Кроме того, перспектив улучшения конъюнктуры весной еще не просматривалось.

НЕ ОПУСКАТЬ КРЫЛЬЯ В сложных условиях лидеры сегмента — «Волга-Днепр» и «Аэрофлот-Карго» — выбрали похожие стратегии развития: стали оптимизировать флот и искать грузы на направлениях, на которых ранее активно не работали.

«Волга-Днепр» провела переговоры с лизинговыми компаниями и направила усилия на снижение расходов на персонал, аэропортовое и техническое обслуживание, а также топливо. Была расширена сеть продаж в Европе, что стало причиной увеличения перевозимых объемов из этого региона в Китай. Кроме того, с началом кризиса затратные в обслуживании и потребляющие сравнительно много топлива самолеты Boeing 747–200 Classic были переведены на чартерные перевозки, что обеспечило лучшую экономику их использования. Основная же ставка для обслуживания сократившегося грузопотока была сделана на более экономичные и технологичные Boeing 747-ERF.

«Аэрофлот-Карго» занялся примерно тем же: в сеть маршрутов были добавлены новые или усилены уже действующие направления — Казахстан, Финляндия, Индия и пр. Кроме того, материнская компания увеличила количество рейсов между Москвой и Дальним Востоком и Сибирью, поставив на них более вместительные суда. Наконец, была пересмотрена схема коммерческого взаимодействия между «Аэрофлотом» и «Аэрофлот-Карго» в поль-

НЕЯСНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев полагает, что «восстановления докризисного уровня перевозок пока не произошло, так как осенью 2008 года уже была низкая база, а темпы падения были максимальными в весенние месяцы этого года, когда казалось, что рынок уничтожен. По сравнению с ними сейчас произошло восстановление. Однако до-

ходная ставка как упала, так и не восстановилась. Стало немного лучше из-за того, что некоторые игроки ушли, но конкуренция со стороны пассажирских авиакомпаний осталась». Он прогнозирует, что «следующей весной однозначно начнется спад, а восстановиться и вырасти объемы смогут только осенью. Конечно, если не будет второго витка кризиса». «Перевозки обязательно будут расти, и расти быстро. Сниже-

зу оптимизации платежей со стороны последнего. Началась давно запланированная замена воздушных судов. Их количество уменьшилось в два раза: вместо шести грузовых лайнеров, работавших в 2008-м, в нынешнем году на линиях задействовано всего три. Но дело не в количестве, а в качестве: перевозчик обзавелся тремя долгождан-ными McDonell Douglas MD-11F, эксплуатация которых, в отличие от ранее использовавшихся самолетов DC-10–40F и Boeing 737, не является убыточной.

Другой важный момент — прочные позиции «Аэрофлот-Карго» в силу своего «происхождения» на внутрироссийском рынке. «Наш опыт подтверждает, что Россия по-прежнему остается зависимой от импорта страной, что в сочетании с особенностями ее географического положения и протяженностью поддерживает внутренний спрос на грузовые авиаперевозки», — говорит генеральный директор «Аэрофлот-Карго» Олег Королев, отмечая, что тенденции отечественного рынка не всегда совпадают с общемировыми.

Все эти стратегии принесли свои плоды. Грузооборот AirBridgeCargo за восемь месяцев вырос на 7,9% по сравнению с аналогичным периодом 2008 года, причем количество грузов увеличилось на 32,2%, а коммерческая нагрузка поднялась на 15,8% — до 85,5%. У «Волги-Днепра» дела обстоят немного похуже: грузооборот на уровне 81,6% от прошлогоднего, количество грузов — 56,2%. Однако, по словам господина Исайкина, в сентябре и октябре наметились положительные сдвиги в конъюнктуре.

«Аэрофлот-Карго» в августе зафиксировал рост перевозок на 4,3% по сравнению с августом 2008 года. При этом,

ние было, но оно не ударило по перевозчику номер один — «Волге-Днепру», который смог за счет грамотной диверсификации пройти кризис лучше других грузовых компаний в мире. В общем, перспективы обнадеживают. Нам надо наращивать флот и использовать свои преимущества географического положения», — отмечает генеральный директор агентства Infomost Борис Рыбак.

что любопытно, на пассажирских судах наблюдалось падение на 0,5%, на грузовых же — рост в 10,7%. Иными словами, хоронить свой «чисто» грузовой бизнес ведущему российскому перевозчику явно не следует — по крайней мере динамика говорит в пользу решения дать «Аэрофлот-Карго» шанс. Компания приводит такую статистику своей работы в 2009 году. Если в январе объемы перевозок составили только 62% по отношению к январю 2008-го, а в феврале и вовсе упали до 59,5%, то потом бизнес пошел по нарастающей: 71% в марте, 96,9% в мае, 98,4% в июле — и вот успех в августе. При этом, как отмечают в компании, перевозчик перевыполняет собственные планы. Однако участники рынка говорят, что буквально несколько недель назад руководство «Аэрофлот-Карго» приняло решение о роспуске компании.

Как и на многих других рынках, уверенно прогнозировать положение дел хотя бы на ближайшие полгода не берется никто. Ставки на перевозку авиагрузов в целом остаются пока значительно меньше, чем в прошлом году, и авиакомпания работают себе в убыток. Однако начавшийся рост объемов вселяет оптимизм, как и стабильные цены на нефть и, как следствие этого, возросшие с осени потоки импорта.

Единственное, чего пока не случилось из того, что могло бы позволить перевозчикам рассчитывать на устойчиво благоприятную конъюнктуру с высокой долей вероятности, это восстановления спроса на инвестиционные товары, в первую очередь продукцию машиностроения. Однако такой спрос появится, скорее всего, только после начала уверенного роста в промышленности, а его-то как раз и нет. ■

СТАВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ АВИАГРУЗОВ В ЦЕЛОМ ОСТАЮТСЯ ПОКА ЗНАЧИТЕЛЬНО МЕНЬШЕ, ЧЕМ В ПРОШЛОМ ГОДУ, И АВИАКОМПАНИИ РАБОТАЮТ В УБЫТОК

КРИЗИС ЗАКОНЧИЛСЯ

В СЕНТЯБРЕ ИМПОРТ ТОВАРОВ В РОССИЮ ИЗ СТРАН ДАЛЬНОГО ЗАРУБЕЖЬЯ ВЫРОС НА 15% ПО СРАВНЕНИЮ С ПРЕДЫДУЩИМ МЕСЯЦЕМ. ОБ ЭТОМ ГОВОРЯТ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ РФ. В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ЭТИ ПОКАЗАТЕЛИ НА 38% НИЖЕ ИТОГОВ СЕНТЯБРЯ 2008 ГОДА. ЭКСПЕРТЫ И УЧАСТНИКИ РЫНКА СХОДЯТСЯ ВО МНЕНИИ, ЧТО РОСТ СОХРАНИТСЯ ДО КОНЦА ГОДА И ПРОДОЛЖИТСЯ В БУДУЩЕМ ГОДУ.

АНДРЕЙ МИХАЙЛОВ

ПРЕДНОВОГОДНИЙ ПОДЪЕМ Сентябрь — первый месяц в нынешнем году, когда показатели импорта увеличились в объеме, что вполне закономерно на фоне относительной стабилизации экономики и укрепления рубля. Сыграло свою роль и то, что уже распроданы складские запасы и приближаются новогодние праздники.

«Локомотивом роста стал импорт химической продукции и продукции машиностроения, при этом отставание от предыдущего года постепенно сокращалось. На эти две товарные группы приходилось более двух третей импорта из стран дальнего зарубежья (соответственно 17% и 48%).

Кроме того, сентябрь стал вторым месяцем подряд, когда был зафиксирован рост стоимостного объема импорта иностранок», — говорит Сергей Пухов, ведущий эксперт Центра развития. По его мнению, положительную роль в этом случае сыграл сезонный фактор — рост деловой активности в сентябре после летнего затишья. Впрочем, Иван Бончев, руководитель автомобильной практики компании Ernst & Young в СНГ и заместитель председателя комитета производителей комплектующих в рамках Ассоциации европейского бизнеса, считает, что небольшой рост продаж, который рынок продемонстрировал в сентябре (+10%), еще не дает оснований для надежды на стабилизацию в экономике. «Скорее всего, этот рост стал сезонным трендом. Восстановление динамики продаж в сегменте легковых автомобилей произойдет еще не скоро и будет напрямую связано с улучшением климата в сфере потребительского кредитования. Сегодня банки выдают гораздо меньше кредитов, и даже правительственная программа пока не изменила общей картины», — подчеркивает он.

Сергей Пухов отмечает, что на фоне общего увеличения импорта сдерживающим фактором в сентябре была вялая динамика продовольственного импорта и текстиля (в совокупности это 22% от всего объема импорта из стран дальнего зарубежья). «В целом по всем видам мяса импорт в 2010 году по сравнению с 2008 годом снизится примерно на 25%. Такое падение обусловлено снижением спроса конечного потребителя на дорогостоящее мясо в силу кризиса, а также сокращением финансирования закупки мясного сырья», — констатирует Дмитрий Гордеев, генеральный директор «Митлэнд Лоджистикс энд Дистрибьюшн».

Аналитики, впрочем, указывают на то, что постепенное снижение объемов импорта произошло за счет растущего производства на внутреннем рынке. «За последние пару лет произошли заметные изменения на внутреннем рынке России. Серьезный рост производства мяса птицы и свинины в значительной мере компенсирует падение импорта — например, по свинине с начала года уровень замещения импортного мяса отечественным составляет 78%, а по мясу птицы — 83%. Еще один фактор — сокращение платежеспособного спроса со стороны населения из-за кризиса. Поэтому даже резкое падение импорта не привело к сколько-нибудь сильной встряске на внутреннем рынке — ситуация остается спокойной. Об этом свидетельствует отсутствие роста оптовых цен: по мясу птицы за год они выросли всего на 7,5%, а по свинине даже упа-



ли на 1,6%», — рассказывает Дмитрий Рылько, генеральный директор Института конъюнктуры аграрного рынка. По его мнению, в ближайшие месяцы многое будет зависеть от таких факторов, как финансовое состояние наших компаний-импортеров и динамика курса рубля.

Сами импортеры рассказывают, что динамика ввоза будет зависеть в том числе от недавнего предложения ФАС о выставлении 30-процентных импортных квот на аукцион. «Если таковое произойдет, то мы получим существенный рост импорта уже в первом квартале 2010 года за счет крупнейших транснациональных мясных корпораций, например Perdigao и Sadia, Marfrig и Seara, которые купят эти квоты и попытаются оперативно занять существенную долю на российском рынке», — считает Дмитрий Гордеев.

НЕ ТОЛЬКО МЯСО Аналогичная ситуация и в других сегментах продовольственной группы. «Рост импорта молочных продуктов в сентябре связан с увеличением пошлины на сыры в конце сентября. В целом мы ожидаем падения импорта минимум на 25% к уровню 2008 года», — говорит Михаил Ляско, генеральный директор ООО «Арла Фудс Артис». По его прогнозам, в сегменте массовых продуктов основным трендом станет увеличение доли базовых номенклатур. Например, желтых сыров и группы сыров фета. Объемы по этим позициям продолжают расти.

Импортеры безалкогольных напитков обещают постепенный рост объемов ввоза чая и стабильную динамику в сегменте кофе. «Причины довольно просты, — объясняет Рамаз Чантурия, генеральный директор ассоциации «Росчайкофе». — Кризисные годы всегда становятся стимулом для увеличения потребления такого традиционного для России напитка, как чай. Ведь потребитель, экономя на всем, в том числе на продуктах, не готов отказаться от самого необходимого продовольственного набора. Более того, здесь можно отметить также, что будет расти прежде всего импорт сырья, так как более 80% чая фасуется на тер-

НОВОГОДНЯЯ ФЕЕРΙΑ

Конец года может преподнести неприятные сюрпризы участникам внешнеэкономической деятельности, считают в группе компаний «Санна». «Грузовладельцам, транспортным компаниям и таможенным брокерам в предновогодний период надо готовиться к усиленным проверкам и очередям на границе, ценовому всплеску на логистические услуги, корректировке таможенной стоимости и дру-

гим вызовам пикового периода. Это связано с тем, что в сфере автомобильных перевозок наметился баланс спроса и предложения, после того как компании вернули взятые в лизинг машины, тем самым более или менее уравновесив рынок», — уверен Сергей Шкарупа, генеральный директор группы компаний «Санна». По его оценкам, с приходом «новогоднего грузопотока» этот баланс нарушится в сторо-

ритории РФ». Увеличения объемов нужно ждать с начала следующего года. Это связано с резким падением потребления чая в первой половине 2009 года, приведшим к снижению импорта в течение всего года и постепенному сокращению складских запасов сырья на фабриках.

«В сегменте потребления кофе картина несколько другая. Этот напиток пока не стал традиционным для россиян. К тому же кофе дороже. Поэтому прогнозировать рост импорта было бы опрометчиво. Но и падения мы не ожидаем. С другой стороны, все последние годы в России шло активное наращивание мощностей по выпуску растительного кофе. По итогам 2008 года можно говорить о том, что почти 50% продаж этой категории производится у нас», — рассказывает Рамаз Чантурия. Это значит, что импорт в тоннаже в ближайшее время также увеличится, ввозить будут в основном зеленый кофе для дальнейшей его переработки.

Отметим, что среди компаний пищевого сегмента в наиболее сложной ситуации могут оказаться импортеры алкоголя. По их наблюдениям, сегодня резко меняются предпочтения покупателей. «Несмотря на кризис, люди не перестали пить вино, но были вынуждены перейти в другие сегменты: многие потребители, отдававшие предпочтение премиальным винам, теперь покупают вино среднего ценового сегмента; покупатели, ориентировавшиеся на вина Старого Света, приобретают продукцию из Чили и Аргентины и т. п. Импортеры вынуждены делать ставку на работу с высокооборотистой продукцией. Это позволяет избежать привлечения заемных средств, предоставляемых сегодня на очень невыгодных условиях», — отмечает Алексей Семенов, коммерческий директор группы компаний «Сварог». По его данным, банки сегодня не принимают в качестве залога товар на складе. Кроме того, если раньше импортеры могли получить гарантии под акцизные марки через специальные механизмы, то сегодня это можно сделать только при помо-

ну спроса, вдобавок к этому перевозчики захотят восполнить финансовые потери кризисных месяцев, а это чревато ростом цен на их услуги. В железнодорожной отрасли, по прогнозу представителя ГК «Санна», будет наблюдаться избыток подвижного состава в одних узлах и дефицит — в других. Однако самое интересное ожидает участников внешнеэкономической деятельности на таможне. По мнению господина Шкарупы,

СЕНТЯБРЬ — ПЕРВЫЙ МЕСЯЦ В НЫНЕШНЕМ ГОДУ, КОГДА ПОКАЗАТЕЛИ ОБЪЕМА ИМПОРТА УВЕЛИЧИЛИСЬ. ПРИЧИНОЙ ТОМУ СТАЛИ ОТНОСИТЕЛЬНАЯ СТАБИЛИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ, УКРЕПЛЕНИЕ РУБЛЯ И ПРИБЛИЖЕНИЕ НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКОВ

щи банков. Таким образом, в ближайшее время компании, не имеющие «финансовой подушки», будут заниматься импортом высокооборотистых вин.

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ? Аналитики разных компаний расходятся во мнении о том, что ждет импорт в ближайшем будущем. «В четвертом квартале объем импорта увеличится на 10%. А к декабрю этот показатель вырастет на 15% в сравнении с третьим кварталом 2009 года. Так, в декабре произойдет увеличение спроса на продукты питания, в связи с приближающимися новогодними праздниками увеличится и объем ввоза товаров народного потребления», — уверен Игорь Савкин, директор по брокерскому направлению STS Logistics.

Делаются и более осторожные прогнозы. «По ряду сегментов потребительских товаров в ближайшие месяцы ожидается снижение объемов импорта, в частности на одежду: многие импортеры пересмотрели свои планы по закупкам ввиду того, что слишком длительное время распродавали остатки предыдущих сезонов. Что касается бытовой техники и потребительской электроники, ожидается подъем в следующие два-три месяца, связанный с повышением покупательской активности в данном сегменте в предновогодний период, после чего вероятен некоторый спад в январе—феврале», — говорит Дмитрий Чумаков, генеральный директор агентства Vector Market Research.

Стоит отметить, что самые противоречивые прогнозы делаются в отношении сегмента импорта различных видов транспорта. Так, в STS Logistics уверены, что в связи с закрытием обязательств по внешнеторговым контрактам до конца года ожидается ввоз технологического оборудования. Кроме того, подчеркивает Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент», стоит ждать увеличения импорта легковых машин.

«Это случится в ноябре-декабре, когда начнут появляться машины нового модельного года», — сказал он. С другой стороны, господин Бончев указывает на то, что «до кризиса импортеры стремились завозить машины в дорогой комплектации и теперь у них возникают трудности с реализацией этой продукции, так как потребитель ориентирован на более дешевые варианты или с меньшим количеством опций. Соответственно, вектор импорта в ближайшие месяцы будет ориентирован на недорогие модели и средние опции, которые будут пользоваться спросом».

С ним соглашаются в Национальном агентстве промышленной информации (НАПИ). «Нужно отметить, что объемы импорта будут зависеть от того, насколько успешно будут работать программы поддержки продаж автомобилей. Сейчас многие предлагают кредитно-лизинговые программы с уменьшенным авансовым платежом, ежемесячными процентами и т. д. От того, насколько удачно разработана такая программа, насколько адекватно соотношение «цена-комплектация-обслуживание», в конечном итоге зависят объемы продаж, а значит, и импорта той или иной марки», — заключает Татьяна Арабаджи, директор НАПИ. ■

СРЕДИ ПИЩЕВЫХ КОМПАНИЙ В НАИБОЛЕЕ СЛОЖНОЙ СИТУАЦИИ МОГУТ ОКАЗАТЬСЯ ИМПОРТЕРЫ АЛКОГОЛЯ. ПО ИХ НАБЛЮДЕНИЯМ, СЕГОДНЯ РЕЗКО МЕНЯЮТСЯ ПРЕДПОЧТЕНИЯ ПОКУПАТЕЛЕЙ



СМЕЖНИКИ

ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



BUSINESS
GUIDE



Превращайте слова в бонусы!

Подключайтесь к программе «МегаФон-Бонус»,
чтобы не терять даром минуты общения.

Общайтесь, накапливайте бонусные баллы и в нужный момент обменивайте их на дополнительные минуты, СМС-сообщения, Интернет-трафик и другие услуги.

Узнать больше о работе программы «МегаФон-Бонус» Вы можете по бесплатному номеру 0510.

Ваше общение — это Ваши бонусы. Наберите номер 0510 и примите участие в программе «МегаФон-Бонус».

www.megaфон.ru

 0510

Подробности в офисах продаж и обслуживания
и на сайте www.megaфон.ru. Реклама.



МЕГАФОН
Будущее зависит от тебя