

ТОВАРООБОРОТ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ РАСТЕТ НА 35–40% В ГОД УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ПОДРЯД

АР

не не решить. Необходимо расширять и модернизировать дорожную инфраструктуру. Обсуждение вопроса о расширении и развитии перехода между станциями Забайкальск и Маньчжурия (Харбинская железная дорога, КНР) идет уже несколько лет. Еще в конце 2004 года планировалось, что до 2007 года российская сторона вложит в это 9 млрд рублей. Впоследствии стоимость реконструкции инфраструктуры перехода оценили в 13,7 млрд рублей, и к середине 2006 года ОАО РЖД вложило в проект порядка 4,4 млрд рублей. В результате в прошлом году первый этап реконструкции Южного хода был завершен. В 2006 году пропускная способность участка Карымская—Забайкальск составляла 13 пар поездов в сутки, а теперь она увеличилась вдвое. Общая стоимость этого инвестиционного проекта составляет 24 млрд рублей. В целом же строительство новых железнодорожных линий в границах Забайкальской железной дороги предполагает освоение почти 230 млрд рублей из средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, частных инвесторов и холдинга РЖД.

По расчетам специалистов, уже к 2010 году магистраль утратит статус транзитной и приобретет статус погрузочной. Примерно к 2015 году суточный объем погрузки будет составлять ориентировочно 150–180 тыс. тонн против 40 тыс. тонн по прошлому году, и, соответственно, годовая погрузка ожидается в размере 80 млн тонн против 20 млн тонн в 2007 году. Проект предусматривает строительство до 2030 года 909 км железнодорожных линий в границах Забайкальской железной дороги.

НА СОПКАХ Другая станция, где осуществляется перевалка китайских товаров, ввозимых в Россию,— это пункт Гродеково, Приморский край, который граничит с китайской станцией Суйфэньхэ. Обстановка здесь менее напряженная, чем в Забайкальске, но тоже требуются инвестиции в развитие инфраструктуры. В общем грузообороте экспорт из Китая в Россию составляет 96%, импорт из России в Китай — 4%. Как отмечают специалисты Дальневосточной железной дороги (ДВЖД), на сегодняшний день перерабатывающая способность пограничного перехода Гродеково—Суйфэньхэ составляет до 70 тыс. контейнеров в год. «При этом за девять месяцев 2007 года через погранпереход принято всего 8 тыс. контейнеров, на экспорт отправлено 2 тыс.»,— рассказывает начальник службы международных связей Дальневосточной железной дороги Игорь Мельников. По его оценкам, низкий оборот контейнеров является следствием того, что на переходе Гродеково—Суйфэньхэ установлен более высокий тариф на перевозку в европейскую часть страны, чем на переходе Забайкальск—Маньчжурия.

ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩАЯ СПОСОБНОСТЬ ПОГРАНИЧНОГО ПЕРЕХОДА ГРОДЕКОВО—СУЙФЭНЬХЭ СОСТАВЛЯЕТ ДО 70 ТЫС. КОНТЕЙНЕРОВ В ГОД. ПРИ ЭТОМ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2007 ГОДА ЧЕРЕЗ ПОГРАНПЕРЕХОД ПРИНЯТО ВСЕГО 8 ТЫС. КОНТЕЙНЕРОВ, НА ЭКСПОРТ ОТПРАВЛЕНО 2 ТЫС.

Работы по увеличению пропускной способности перегона Гродеково—Суйфэньхэ ведутся не первый год. В 2000–2005 годах развитие Гродековского узла и подходов к нему осуществлялось за счет средств ОАО РЖД. Уже освоено более 800 млн рублей. В частности, в 2003 году электрифицированы участки путей между станциями Уссурийск, Уссурийск-2, Дубининский, а в 2004-м три пути на станции Уссурийск-2 удлинены до 71 условного вагона.

«Реализованы согласованные с таможенными и пограничными органами мероприятия по внедрению автоматизированной системы управления пограничным переходом, развитию общей информационной и телекоммуникационной инфраструктуры, организации электронного документооборота при перевозках грузов, что обеспечило доведение количества отправляемых в Китай поездов до 12 в сутки»,— отметили в пресс-службе ДВЖД. Для сокращения простоя поездов упрощены процедуры таможенного оформления грузов и перемещения их через границу. Внедрено электронное декларирование, при котором время оформления таможенной документации сокращено с трех суток до двух часов.

СДЕЛАЙ САМ Однако пока проекты расширения пропускной способности погранпереходов находятся в стадии реализации, поэтому таможенные и другие проблемы, возникающие в процессе перевозки груза, операторы вынуждены решать самостоятельно. Как признаются чиновники разных ведомств, таможня России все еще не может наладить четкого учета товаров, поступающих из Китая. В итоге проблемы «серого» импорта все еще не может решить ни ФТС, ни китайская таможенная служба, которая также не способна показать точных цифр. При этом досмотру подвергается не менее 60% экспортных грузов с китайской стороны, а продовольственных — 100%.

Сейчас сведения, внесенные в экспортную декларацию, являются единственным руководством для отправляющей линии, и после ее выпуска коносамент уже практически невозможно откорректировать. А все результаты такого изменения проявляются только в конце пути, перед пересечением российской границы. Все это становится причиной длительных простоев и штрафов на границе, так как на каждый контейнер собирают порядка 20 документов и далеко не всегда они правильно заполнены.

Основной проблемой является определение таможенной стоимости ввозимого товара. Таможня чаще всего не соглашается с тем, что заявляет импортер, и рассчитывает таможенные платежи по своей методике, что зачастую приводит к тому, что пошлины оказываются неподъемными для импортера. Существуют и административные барьеры. Например, ужесточение условий сертификации к поставляемым моделям или деталям. «Приходится тратить время и доказывать действительную стоимость, заявленную в контракте для каждого нового ввозимого в страну автомобиля. При этом у нас масса проблем с получением этой информации от поставщика»,— объясняют в компании Chery Motors.

Возникают и другие спорные вопросы. Например, расхождение фактических параметров груза и указанных в таможенной декларации. «Хотя таможенная стоимость, как правило, оформляется с цены товара, а не с каких-либо иных его параметров, обнаруженные несоответствия дают чиновникам таможенной службы возможность остановить груз и начать процедуру оформления новых бумаг»,— говорит начальник отдела бизнес-развития компании STS Logistics Денис Залевский. Причины несоответствий заключаются в разном подходе таможенных служб к оформлению сопроводительных документов.

«Китайские отправители груза, которые не привыкли работать с весами, указывают весовые характеристики приблизительно. По прибытии грузов в Россию расхождение по весу является наиболее частой помехой при их таможенном оформлении»,— рассказывает генеральный директор NYK Logistics Михаил Холявенко. Это происходит при оформлении как габаритных, так и негабаритных грузов.

«Наши стандарты оформления грузов и положения китайской стороны часто расходятся, поскольку не унифицированы. Разница в размере между тем, что для китайцев — габаритный груз, а для России — негабаритный, может составлять всего 14 см»,— отмечает Андрей Бухвалов, куратор проекта по таможне и логистике ООО «Тайга Шеньян МДФ». Отсутствие унификации тормозит сразу весь грузопоток, теряется время, средства, возникает необходимость искать людей, которые поедут на границу разбираться.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ В Федеральной таможенной службе обещают, что ситуация вскоре изменится к лучшему: сейчас идет процесс внедрения новых таможенных процедур, которые помогут упростить пересечение границы. В частности, таможенная служба взяла курс на существенное расширение практики применения инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК). «С августа 2007 года в рамках реализации федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 годы)» начались поставки 40 единиц мобильных ИДК во все региональные таможенные управления, а их у нас семь. В 2008 году планируется закупка еще пять мобильных ИДК»,— рассказывает заместитель руководителя Федеральной таможенной службы генерал-лейтенант Леонид Шорников. По его словам, таможенный контроль с применением ИДК позволяет проводить проверку соответствия товаров сведениям, заявленным в документах, а также решать другие задачи, стоящие перед таможенными органами при контроле крупногабаритных грузов и транспортных средств. Кроме того, в соответствии с планом реализации концепции развития таможенной службы ФТС России ежегодно увеличивает количество таможенных органов, в которых может применяться электронная форма декларирования товаров. «По состоянию на 1 октября 2007 года, в перечень таможенных органов, имеющих достаточную техническую оснащенность для применения электронной формы декларирования, включено 195 таможенных постов. Для сравнения: в конце 2006 года их было только 161»,— отмечает генерал-лейтенант Шорников. Впрочем, в ФТС признают, что и с внедрением электронного декларирования существует ряд объективных проблем. ■

> ОСОБЕННОСТИ ДОКУМЕНТООБОРОТА

«Принимая и оформляя документы в электронном виде, таможенные органы вынуждены практически в каждом случае распечатывать их на бумаге. Это связано не с требованиями таможенного законодательства, а с обязанностью декларанта отчитаться перед налоговыми органами, банками. Железная дорога, например, активно внедряет у себя электронную форму железнодорожной накладной, и в то же время ей необходимо иметь на бумажных экземплярах этих документов наши „мокрые“ печати. Эти проблемы общеизвестны и обсуждаются практически на всех уровнях. Очевидно, что, развивая по отдельности свои информационные системы, все заинтересованные структуры, в том числе и мы, не смогут без единой государственной программы перейти на электронный документооборот»,— рассказывает заместитель руководителя Федеральной таможенной службы генерал-лейтенант Леонид Шорников.

Безусловно, импортеры и перевозчики, которые сталкиваются с перечисленными проблемами, понимают, что они должны быть решены на законодательном уровне. В частности, вопросы недостоверного декларирования (расхождения по весу груза, а также по ряду других параметров). Ведь несоответствия никоим образом не влияют на размер пошлины, уплаченной с пришедшего товара. «Хотелось бы, чтобы чиновники пересмотрели понятие „недостоверная декларация“ и определили более четко, что относится к этому понятию, а что нет. Ведь некоторые ошибки не являются злым умыслом, не помогают уклоняться от уплаты пошлин и не приносят выгоды участнику ВЭД»,— говорит начальник отдела бизнес-развития компании STS Logistics Денис Залевский.

Наконец, представители компаний просят ФТС рассмотреть возможность упрощения оформления бумаг на границе. «Чтобы оформить бумаги на провоз одного контейнера через границу, необходимо обойти и собрать подписи и одобрения около полутора десятков чиновников»,— рассказывает заместитель генерального директора по стратегическому развитию ОАО «Трансконтейнер» Павел Чичагов.

Неурегулированность этих вопросов приводит к тому, что выбор таможенных точек для провоза некоторых грузов (например, на границе с Финляндией) диктуется в первую очередь необходимостью четко контролировать процесс прохождения документов. «Иногда это помогает нам избегать многих вопросов, связанных с их заполнением. В том числе связанных с весовыми характеристиками груза»,— отмечает генеральный директор NYK Logistics Михаил Холявенко. В итоге морские порты Дальнего Востока обрабатывают меньшее количество импортного груза из КНР, чем два года назад, неся существенные экономические потери. При этом импорт из Китая растет, однако обработка большей его части приходится на Северо-Западный регион РФ. Операторам порой приходится делать огромный крюк, чтобы доставить груз, например, в Сибирь.