

ТАМОЖЕННАЯ ЭКСПРЕССИЯ

РЫНОК МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКСПРЕСС-ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ РАСТЕТ С КАЖДЫМ ГОДОМ, ХОТЯ ЭТО НАИМЕНЬШИЙ ПО ОБЪЕМУ СЕГМЕНТ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА В ЦЕЛОМ. ДОБИТЬСЯ ВЫСОКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ В ЭТОМ БИЗНЕСЕ, ПО ПРИЗНАНИЮ САМИХ ЭКСПРЕСС-ПЕРЕВОЗЧИКОВ, НЕПРОСТО: ЛЬГОТНЫЙ РЕЖИМ РАСТАМОЖИВАНИЯ ГРУЗОВ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЙ ДЛЯ НИХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ, НА ПРАКТИКЕ НЕ РАБОТАЕТ, А ДЕЙСТВУЮЩАЯ ДО СИХ ПОР СИСТЕМА ПОДАЧИ ДЕКЛАРАЦИЙ В БУМАЖНОМ ВИДЕ СИЛЬНО ТОРМОЗИТ ПРОХОЖДЕНИЕ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ.

КЛАВДИЯ ЩУР

НЕНОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ Ежегодный прирост рынка экспресс-перевозок в России составляет, по разным оценкам, до 30%, а его объем в денежном выражении — порядка \$200–250 млн. Сложность подсчетов во многом объясняется незрелостью этого рынка: складываться он начал лишь в начале 1990-х годов.

На долю международных отправок приходится в среднем 40% от их общего числа, причем лидерство в этой области традиционно держит так называемая большая четверка глобальных операторов экспресс-перевозок — TNT Express, DHL, UPS и FedEx. В то же время, по оценкам аналитиков, половину рынка сейчас контролируют российские курьерские службы.

Несмотря на высокие показатели роста, проблем у экспресс-перевозчиков предостаточно. На вопрос о том, что служит главным препятствием для нормальной работы на рынке, их представители отвечают не задумываясь — несовершенство таможенного законодательства, а точнее, обилие нормативных актов, так или иначе регулирующих их деятельность. На сегодняшний день таких документов порядка десяти — это положения Таможенного кодекса, приказ Государственного таможенного комитета «О типовом порядке таможенного контроля и таможенного оформления товаров отдельной категории» и еще целый ряд приказов и распоряжений ФТС.

Формально они гарантируют упрощенный режим растаможки экспресс-грузов, например подачу единой таможенной декларации в виде реестра грузов. В том случае, если перевозчик имеет статус таможенного брокера (а такая практика широко распространена как за рубежом, так и в России), декларация подается от его лица и получатель груза фактически не участвует в процедуре таможенного оформления — от него требуется лишь расписаться в накладной о получении посылки. Однако чтобы застраховать себя от возможных потерь (например, от работы с недобросовестными клиентами), таможенный брокер может указать в качестве декларанта лицо, которое он представляет, и таким образом снять с себя ответственность за уплату таможенных платежей и за сведения, указанные в документах.

На практике наличие дублирующих друг друга документов сильно тормозит процесс оформления груза. «Нет единого документа, предусматривающего единый подход к процессу таможенного контроля и таможенного оформления. Этого документа очень не хватает для работы на местах, для принятия инспектором таможни оперативного, корректного и соответствующего нормам таможенного законодательства решения», — говорит директор департамента РР и ТО Ролу Express Ольга Божидай.

Кроме того, во всех нормативных актах фигурирует достаточно размытое определение экспресс-товара как «товара, перевозимого экспресс-перевозчиком любым видом транспорта с целью доставки до получателя в течение ограниченного промежутка времени (от 12 до 72



ИТАР-ТАСС

ЕСЛИ БЫ НЕ НЕДОРАЗУМЕНИЯ НА РОССИЙСКОЙ ГРАНИЦЕ, ЭКСПРЕСС-ПОЧТА ДОСТАВЛЯЛА КОРРЕСПОНДЕНЦИЮ И ПОСЫЛКИ ЕЩЕ БЫСТРЕЕ

часов)». По мнению игроков рынка, это понятие слишком общее. Им обозначено сразу несколько типов курьерских отправок, что нередко приводит к недоразумениям на границе. «Проблемы связаны с отсутствием основополагающих понятий и категорий, с которыми ежедневно работают курьерские компании, — понятий образца, подарка, партии груза, груза в единичных количествах, не определены критерии для низкостоймостного и высокостоймостного грузов», — объясняет Ольга Божидай.

Специфика этой «отдельной» категории грузов не только в сжатых сроках доставки. Экспресс-груз должен ввозиться в единичных количествах для личных нужд получателя (то есть не может иметь коммерческое назначение), весить не более 30 кг (стандарт для международных отправок) и стоить не более 5 тыс. руб., включая расходы на доставку.

При нарушении хотя бы одного из этих условий таможенная декларация подается в общем порядке, причем ответственность за прохождение груза автоматически перекладывается на получателя — он должен сам уплатить таможенные платежи и предоставить пакет документов для оформления груза.

ЗАТРУДНИТЕЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ Однако пробелы в нормативном регулировании экспресс-перевозок не единственное препятствие для стабильного развития рынка. Немалые трудности создает нехватка провозных мощностей (это касается в основном авиаперевозок), а также пло-

хо отлаженный механизм работы со службами безопасности аэропортов, которые сильно затягивают проверку грузов.

Серьезной проблемой начальник управления международных перевозок группы компаний Armadillo (DPD) Евгений Привалов называет и слабое знание отправителями и получателями таможенного законодательства. «Отправляя посылку, мало кто задумывается о том, что одновременно у него и у адресата возникают определенные обязанности, связанные с таможенным оформлением и в стране отправления, и в стране назначения», — объясняет он. — И зачастую экспресс-перевозчики именно по этой причине попадают в весьма затруднительное положение, так как за нарушения в области таможенного дела к ответственности привлекают именно их. В основном все крупные экспресс-перевозчики имеют статус таможенного брокера. Соответственно, таможенному органу гораздо проще наложить взыскание на таможенного брокера, чем на безликого получателя».

Определенные трудности создает и ограничение таможенной стоимости экспресс-грузов, которая складывается из стоимости самого груза и расходов на доставку и не должна превышать 5 тыс. руб. В результате за отправку дорогостоящих товаров иногда приходится переплачивать. «Несмотря на то что экспресс-перевозчики стараются предлагать своим клиентам привлекательные тарифы на доставку, может возникнуть ситуация, когда безбидное отправление с рекламными материалами и копеечной стоимостью будет облагаться дополнительными таможенными платежами», — говорит Евгений Привалов. В зарубежной практике, добавляет эксперт, для таких случаев предусмотрен порог для стоимости ввозимых товаров, не облагающихся платежами независимо от стоимости доставки, — так называемый *de minimis*. В Европейском союзе *de minimis* составляет €22, а в ряде стран (например, в Канаде, Индии и Индонезии) для низкостоймостных грузов порог таможенных платежей ощутимо снижается. Крупные операторы не раз выступали с предложением ввести подобное ограничение в России, но ответной реакции не получили.

В целом же, по словам Евгения Привалова, на Западе взаимодействие экспресс-перевозчиков с таможенными органами организовано на гораздо более высоком уровне, чем у нас. «За рубежом институты экспресс-перевозчика и таможенного брокера пользуются столь высокой степенью доверия со стороны государства, что оно делегирует им ряд своих функций, оставляя за собой практически лишь функцию контроля. Так, даже в условиях террористической угрозы экспресс-перевозчик имеет возможность самостоятельно комплектовать грузы, осуществлять загрузку воздушных судов, осуществлять обработку и хранение экспресс-грузов на собственном складе, не подвергаясь при этом рутинным таможенным процедурам», — подытоживает господин Привалов.

Наконец, сильно тормозит процесс растаможки процедура подачи документов в бумажном виде, а не в элект-

ронном, как это давно принято на Западе. Необходимость перехода на электронное декларирование созрела уже давно, но всерьез за это взялись только два года назад, когда ФТС инициировала поправки в Таможенный кодекс.

БЕЗБУМАЖНАЯ ВОЛОКИТА В 2007 году Федеральная таможенная служба предложила ввести систему обязательного предварительного информирования о перемещаемых через границу грузах. Ожидается, что она заработает в 2009 году, хотя изначально планировалось запустить ее в 2008-м. Суть нового механизма состоит в подаче таможенной декларации до фактического ввоза груза на территорию страны, что даст экономию во времени и сделает процесс растаможивания более прозрачным. В ФТС открыто говорят о том, что внедрение новой системы направлено в том числе на борьбу с «серым» импортом. Именно поэтому решено отработать этот механизм на российско-финской границе, через которую, как известно, проходит поток контрабанды из Китая и Юго-Восточной Азии. Пока предварительное информирование применяется в России в добровольном порядке, например, на погранпереходах Октябрьской железной дороги — по словам таможенников, это позволило частично освободить от автомобильных пробок традиционно загруженные таможенные посты на северо-западе страны.

Правда, для того, чтобы новый механизм заработал в срок, российским таможенникам требуется капитальное ИТ-переоснащение — для начала полностью перейти на безбумажное декларирование. Всемирный банк еще в 2004 году выдал России кредит в размере \$140 млн на техническую модернизацию таможни, но процесс перевода таможенных постов на электронную систему продолжается до сих пор.

На вопрос о том, насколько введение системы предварительного информирования отразится на работе экспресс-перевозчиков, участники рынка отвечают неоднозначно. По мнению Евгения Привалова, это еще более усложнит прохождение грузов через границу и приведет к затягиванию процесса их таможенного оформления: «Допускаю, что ФТС может потребовать более детального описания экспресс-грузов. Также общепринятым языком информационного обмена в системах экспресс-перевозчиков является английский. Не исключено, что в рамках введения такой системы может потребоваться перевод на русский язык». Ольга Божидай из Ролу Express смотрит на ситуацию более оптимистично. «Существенных изменений не предвидится, если не будет значительных ограничений по времени и особым требованиям к программным и техническим средствам для передачи информации. Компании, регулярно получающие грузы из-за рубежа, практически всегда располагают предварительной информацией о направляемых в их адрес грузах, что в настоящее время используется для подготовки необходимых для декларирования документов», — говорит эксперт. ■

НА ВОПРОС О ТОМ, ЧТО СЛУЖИТ ГЛАВНЫМ ПРЕПЯТСТВИЕМ ДЛЯ НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ ЭКСПРЕСС-ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, ИХ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОТВЕЧАЮТ НЕ ЗАДУМЫВАЯСЬ — НЕСОВЕРШЕНСТВО ТАМОЖЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, А ТОЧНЕЕ, ОБИЛИЕ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ПОСРЕДНИКИ

Институт таможенного брокерства в России начал активно развиваться в начале 1990-х годов. Сегодня таможенные брокеры входят в число основных участников внешнеэкономической деятельности. Согласно российскому законодательству, статус таможенного брокера получают коммерческие организации и юридические лица (в отличие от зару-

бежных стран, где эти услуги могут предоставлять физические лица), которые в качестве посредников на профессиональной основе осуществляют операции по таможенному оформлению товаров и транспортных средств от собственного имени за счет и по поручению своего клиента. На сегодняшний день практически все крупные операторы рынка экспресс-перевозок имеют одновременно статус таможенных брокеров.

Предоставление услуг таможенного брокерства возможно только при наличии соответствующей лицензии от Государственного таможенного комитета РФ. Отношения между брокером и представляемым им лицом регулирует нотариально заверенный договор, в котором клиент поручает брокеру осуществить одну или несколько операций по таможенному оформлению груза от его имени, но за счет клиента. Пе-

речь этих операций включает в себя декларирование товаров, представление таможенному органу пакета документов и дополнительных сведений о ввозимом грузе, предъявление декларируемых товаров, уплату таможенных платежей, НДС и акцизов.