ОДНО ОКНО ВОЗМОЖНОСТЕЙ

РОССИЙСКАЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, САМЫМ ГУБИТЕЛЬНЫМ ОБРАЗОМ СКАЗЫВАЕТСЯ НА РАЗВИТИИ ВОЗДУШНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. РОССИЯ НАХОДИТСЯ В СТАДИИ ФОРМИРОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА С БЕЛОРУССИЕЙ И КАЗАХСТАНОМ, В ПЕРСПЕКТИВЕ ПРЕДСТОИТ СОВМЕСТНОЕ ВСТУПЛЕНИЕ В ВТО. ЭТИ ШАГИ СВЯЗАНЫ С ИЗМЕНЕНИЕМ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ, КОТОРУЮ НУЖНО ДОРАБОТАТЬ С УЧЕТОМ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК.

АЛЕКСЕЙ СИНИЦКИЙ, ГЛ. РЕДАКТОР «АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБОЗРЕНИЯ», ПОЛИНА ЗВЕРЕВА, ЗАМ ГЛ. РЕДАКТОРА «АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБОЗРЕНИЯ»

УВАЖАЙТЕ КОДЕКС До сих пор базисом правового обеспечения отрасли оставался Таможенный кодекс РФ, который значительно осложняет работу отечественных грузовых авиаперевозчиков, но с момента принятия в 1993 году так и не претерпевший серьезных изменений. К примеру, в российском таможенном законодательстве не учитывается необходимость промежуточных посадок для самолетов на маршрутах большой протяженности. Вследствие этого большинство мировых авиационных грузоперевозчиков принимает решение доставлять грузы в обход России, лишая ее возможности получать доходы от аэронавигационных сборов, за взлетно-посадочное и наземное обслуживание воздушных судов.

Наглядной иллюстрацией несовершенства таможенного регулирования служит форс-мажорная ситуация, сложившаяся в апреле 2010 года из-за извержения исландского вулкана Эйяфьятлайокудль. По словам представителей авиакомпании AirBridgeCargo, из-за закрытого для полетов неба Европы грузы, которые авиакомпания перевозит из Китая и других стран Юго-Восточной Азии, начали накапливаться в Москве, что могло потребовать создания большого склада для их хранения. Поэтому компания начала искать различные решения альтернативной доставки груза из Москвы в Европу — автотраками или железнодорожным транспортом. Оказалось, что процедура таможенного оформления с самолета на трак требует как минимум трех-четырех дней, потом три дня трак будет ехать до пункта назначения в Европе, и заказчик получал товар с опозданием на неделю. В результате в AirBridgeCargo приняли решение просто ждать, когда разрешится ситуация с вулканом и откроется европейское небо.

НОВЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ Как известно, Россия, Белоруссия и Казахстан формируют Таможенный союз, который создает на территории трех стран единую таможенную территорию. Таможенное законодательство Таможенного союза состоит из трех компонентов: таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС), международных договоров, принятых на основании ТК ТС, решений комиссии Таможенного союза (КТС).

Если какие-то из международных договоров либо решений КТС еще не вступят в силу одновременно с ТК ТС, то пока в Российской Федерации будут применяться нормы национального законодательства, регулирующие в настоящее время соответствующие правоотношения. Это предусмотрено в переходных положениях ТК ТС. Ряд вопросов, связанных с таможенным регулированием, отнесен ТК ТС к уровню национального законодательства. Для их урегулирования разрабатывается проект федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации».

Таможенный кодекс Таможенного союза вступил в силу 1 июля, что ознаменовало создание единого таможенного пространства России, Белоруссии и Казахстана. Таможенный кодекс Таможенного союза полностью базируется на нормах Международной конвенции об упрощении таможенных процедур (Киотской конвенции).

Принятие нового таможенного законодательства, общего для стран—участниц Таможенного союза, не означает ликвидацию национального таможенного законодательства. Таможенный кодекс РФ будет по-прежнему являться сводом законов, регулирующих взаимоотношения государства и участников внешнеэкономической деятельности. В своей новой реинкарнации (Федеральный закон о таможенном регулировании в Российской Федерации) он будет являться частью законодательства Таможенного союза и включит в себя положения и требования союзного таможенного кодекса.

Кроме того, в переходных положениях ТК ТС содержится норма, закрепляющая декларирование товаров по принципу национального резидентства. В статье 368 ТК ТС предусмотрено, что до издания отдельного решения межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества на уровне глав государств—членов Таможенного союза декларация на товары будет подаваться таможенным органам той страны, в которой зарегистрировано либо постоянно проживает лицо, являющееся декларантом. Таким образом, декларанты — российские юридические лица и индивидуальные предприниматели, как и сейчас, будут декларировать товары только таможенным органам Российской Федерации. Это связано с тем, что в Таможенном союзе пока унифицируется только таможенное законодательство, а иные виды законодательства — гражданское, банковское, налоговое — остаются национальными. Данное переходное положение не распространяется на физических лиц, перемещающих товары для личного пользования, и таможенную процедуру таможенного транзита.

Наряду с рядом положительных изменений уже сейчас ясно, что работа в новых условиях привнесет и некоторые дополнительные сложности.

Например, если таможня Алма-Аты наладит более эффективную работу по сравнению с Москвой (ведь помимо собственно норм есть еще и проблема скорости выполнения процедур), это повлечет перетягивание в алматинский аэропорт не только транзитного грузопотока из Юго-Восточной Азии в Европу, но и импорта на территорию России.

Основным отличием от порядка, действующего в настоящее время, является то, что иностранные товары, ввезенные в любое из государств—членов Таможенного союза и помещенные в нем под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, получают право свободно обращаться на всей таможенной территории Таможенного союза.

Что касается таможенного транзита, в ТК ТС предусмотрена единая таможенная процедура, то есть по сравнению с российским законодательством больше не будет деления транзитной процедуры на внутренний таможенный транзит (только по территории РФ) и международный таможенный транзит, осуществляемый через территорию РФ. С одной стороны, это упрощает правоприменительную практику, а с другой стороны, по мнению специалистов, несколько ограничивает деятельность перевозчиков грузов на территории Таможенного союза.

Условия помещения товаров под процедуру таможенного транзита не изменились. Но расширен перечень случаев, когда не требуется принятия мер обеспечения соблюдения таможенного транзита. Если в ТК России не требуется принятие мер по обеспечению соблюдения таможенного транзита при перевозке товаров таможенным перевозчиком, то в соответствии с положениями ТК ТС не требуется принятия мер, если декларантом является таможенный перевозчик или уполномоченный экономический оператор, а также в случае, если товары перемещаются железнодорожным и трубопроводным транспортом или по линиям электропередачи. Очевидно, что перевозка товаров воздушным транспортом также может рассматриваться как мера обеспечения соблюдения таможенного транзита, и этот вопрос необходимо решить при рассмотрении поправок к ТК ТС.

В ТК ТС создана правовая основа для внедрения технологии удаленного выпуска товаров, которая наряду с предварительным информированием и электронным декларированием должна вывести таможенное администрирование на качественно новый уровень. Пункт 6 статьи 193 ТК ТС определяет, что при подаче предварительной декларации товары должны быть предъявлены как таможенному органу, зарегистрировавшему таможенную декларацию, так и иному таможенному органу, определенному в соответствии с законодательством государства—члена Таможенного союза, в течение 30 календарных дней со дня, следующего за днем ее регистрации. Это является прогрессивной нормой по сравнению с действующим ТК РФ, который устанавливает, что при предварительном декларировании товары должны быть предъявлены исключительно таможенному органу, зарегистрировавшему таможенную декларацию.

Положения ТК ТС позволят расширить практику применения технологии удаленного выпуска товаров, в том числе с использованием предварительного декларирования.

РАБОТА НА БУДУЩЕЕ Согласно логистическому рейтингу Всемирного банка по итогам 2009 года, Россия по качеству таможенного обслуживания заняла 115-е место из 155 возможных. Это неплохой результат по сравнению с предыдущим рейтингом 2007 года, когда российская таможня заняла 136-е место, тем не менее очевидно, что остается большой простор для прогресса. В целом по всем критериям логистического рейтинга Россия заняла 94-е место, поднявшись на пять позиций по сравнению с 2007 годом.

Понятно, что в один момент невозможно сделать климат благоприятным для грузоперевозок и далеко не все упирается в таможенные органы, действующие в рамках существующей нормативной базы. Тем не менее работа необходима, поэтому именно сейчас, пока происходят тектонические сдвиги в ходе формирования Таможенного союза, и авиаперевозчикам, и грузоотправителям, и представителям власти необходимо сделать все возможное для создания нормальных условий для авиационных грузовых перевозок. По большому счету усилия требуются не очень большие по сравнению с тем объемом рынка, который Россия теряет в настоящее время. ■

«ТАМОЖЕННЫЙ КОДЕКС НЕ РАБОТАЕТ НА ТО, ЧТОБЫ ПОМОГАТЬ БИЗНЕСУ»

Роль логистики становится все более важной во всех бизнес-процессах. Соответственно, растет и значение профессиональных транспортных брокеров. О том, какие возможности предоставляет этот сервис, рассказывает СЕРГЕЙ САБУРКИН — руководитель компании «Аэролоджик», входящей в число ведущих российских авиационных брокеров.

BUSINESS GUIDE: Сергей Валентинович, в чем, на ваш взгляд, состоит основная компетенция авиационного брокера на современном этапе развития рынка авиатранспортных услуг?

СЕРГЕЙ САБУРКИН: Применительно к авиации благодаря знанию рыночной ситуации, основных игроков, предложения по воздушным судам и рейсам, особенностей эксплуатации в отдельных районах или странах брокер предлагает своим клиентам наиболее качественный и финансово оправданный подход к решению задач по перевозке. При этом брокер, действуя от лица заказчика, способен добиться наиболее интересного ценового предложения от авиакомпаний и других участников логистической цепочки. При необходимости брокер может даже провести тендер между перевозчиками на предоставление того или иного типа услуг и выбрать наиболее интересное с точки зрения соотношения цена-качество предложение. Как показывает практика, за счет привлечения авиационного брокера компания может сэкономить на логистике от 15 до 30% расходов.

BG: Можно ли говорить о специфике работы авиационных брокеров на российском рынке?

С. С.: Специфика есть на любом рынке. Особенность российского рынка — это его динамика. Рынок молодой, он постоянно развивается, меняются условия, спрос на перевозки различных групп товаров или оборудования, изменяется законодательство, требования властей. Важно все это вовремя отслеживать, быть в курсе последних нововведений и тенденций. Владение информацией на быстро меняющемся рынке дает нам серьезное преимущество. Кроме того, система логистики в России пока еще не развита. Не хватает регулярных линий, качественных дорог, хорошо оборудованных аэропортов, современных складов и дистрибуторских центров. Довольно часто возникают вопросы с таможенным оформлением, другие процедурные вопросы.

BG: Правда ли, что из-за наших таможенных норм грузовые потоки начинают плавно обтекать Россию?

С. С.: Профессионалы знают, а люди непосвященные наверняка удивятся этому факту: сегодня все промышленные грузы для российских проектов, например для освоения Южно-Сахалинского шельфа, идут в обход России. Потому что Таможенный кодекс не работает на то, чтобы помогать бизнесу. Он не ориентирован на то, что наша страна имеет большие размеры, ведь самолетам надо часто садиться, а как только возникает посадка, появляются проблемы излишнего контроля. Наши контролирующие органы не доверяют друг другу. То есть каждый контролирует по своей части. До принятия Таможенного кодекса было постановление правительства, которое четко регламентировало, как это делается. Как груз доставить из Европы в Южно-Сахалинск. Заполнялась одна декларация. А в новый кодекс этого постановления не внесли. На Южно-Сахалинский шельф идет большой объем грузов, но груз идет из Европы в обход России, через Штаты. Поэтому Россия теряет много сборов — аэронавигационные, за посадку и т. п.

BG: Можно ли оценить размер доли рынка, которая оказалась вымытой из страны?

С. С.: В принципе в результате введения действующего Таможенного кодекса рынок грузовых перевозок в России сократился практически до нуля. Техника, наши российские самолеты грузовой авиации, при этом тоже ушла вслед за рынком — туда, где есть грузовые потоки. Туда же ушли и высококвалифицированные специалисты. На Ближний и Средний Восток, в арабские страны. А нет рынка — нет и необходимости в грузовой авиации, не нужны новые промышленные разработки, не нужны те самые инновации, о которых так много говорим.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ СИНИЦКИЙ