

ТАМОЖЕННАЯ ПЕРЕТРЯСКА

В ТЕЧЕНИЕ ПРОШЛОГО ГОДА ПЕТЕРБУРГ И ВЕСЬ СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ РЕГИОН НЕ РАЗ ЛИХОРАДИЛО ОТ ЗАКРЫТИЯ ОЧЕРЕДНОГО ТАМОЖЕННОГО ПОСТА. ДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННИКОВ, ПОРОЙ НИКАК РУКОВОДСТВОМ ВЕДОМСТВА НЕ ОБЪЯСНЯЕМЫЕ, ПРИВОДИЛИ К КИЛОМЕТРОВЫМ ПРОБКАМ. ИГРОКИ РЫНКА И ЭКСПЕРТЫ ОБЪЯСНЯЮТ ПРОИСХОДИВШЕЕ ПЕРЕДЕЛОМ РЫНКА, КОТОРЫЙ НАПРАВЛЕН НА УСИЛЕНИЕ ПОЗИЦИЙ ФГУП «РОСТЭК». ВЛАДА ГАСНИКОВА



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

ИГРОКИ РЫНКОВ И ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИВАЮТ СИТУАЦИЮ С ТАМОЖЕННЫМИ ПОСТАМИ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ КАК ЖЕЛАНИЕ ГОСУДАРСТВА ВЗЯТЬ ПОД ПОЛНЫЙ КОНТРОЛЬ ТАМОЖЕННЫЙ БИЗНЕС

В прошлом году из-за перипетий на таможенных постах Северо-Запада не раз страдали поставщики, получатели и перевозчики. Самым «ошарашивающим» фактом прошлого года игроки рынков называют закрытие таможенного поста «Южный» на старейшем в городе терминале «Совавто», расположенном в Шушарах. В начале декабря глава ФТС Андрей Бельянинов распорядился перенести таможенный пост «Южный» на расположенный рядом терминал «Руслан» (оператором является ЗАО «Ростэк-Северо-Запад», «дочка» ФГУП «Ростэк», контролируемого ФТС России. — **BG**). Перемещение поста на неподготовленную территорию всего на 200 метров привело к глобальным проблемам: запоздалое уведомление менеджеров «Совавто» и небольшие размеры терминала «Руслан» (3 га против 25 га у «Совавто») — все это привело к тому, что на границе выросла многокилометровая пробка.

Все перечисленное произошло притом, что терминал «Совавто» с весны 2010 года обслуживал до 50% потока большегрузов, растаможивающихся на Северо-Западе,

в регионе, транзитном для большей части потребительского импорта в РФ. Именно весной терминал «Совавто» увеличил свою долю на рынке за счет того, что ФТС также без предупреждения и пояснения закрыла «Пискаревский» и «Выборгский» таможенные посты.

В течение года также были закрыты таможенные посты Санкт-Петербургской (занимается товарами, приходящими автомобильным транспортом) и Балтийской (обслуживает морской транспорт) таможни и пост акцизной таможни (занимается растаможиванием алкогольной, сигаретной, ювелирной и автомобильной продукции) в терминале «Осиновая роща», принадлежащем корпорации «Стерх». В этой ситуации в Северо-Западном таможенном управлении приостановление работы постов объяснили борьбой с контрабандой, а последующее их закрытие — по традиции — «переносом таможенных постов в соответствие с решением ФТС». Как и положено, закрытие постов повлекло создание сложной транспортной ситуации и вызвало проблемы у поставщиков, получателей и перевозчиков.

Игроки рынков и эксперты оценивают ситуацию с таможенными постами на Северо-Западе как однозначное желание государства контролировать таможенный бизнес. «То, что происходит в Санкт-Петербурге, — передел рынка под „Ростэк Северо-Запад“. ЗАО с недавних пор возглавляет хороший знакомый начальника СЗТУ Назипа Галикеева Артур Шайнуров, также уроженец Башкирии. Они („Ростэк Северо-Запад“) уже контролируют три основных поста Санкт-Петербургской таможни, Южный, Гатчинский и Янинский. Всех, кто не с ними, ФТС „кошмарит“ проверками. Нового тут нет, то же самое происходит и в Московской области, там из 18 новых постов 12 под „Ростэкком“, — оценивает происходившее владелец одного из крупных таможенных перевозчиков.

«Нелогичные действия таможенного ведомства напоминают попытки перетянуть бизнес в Московскую область, куда с началом сложной ситуации на таможнях Северо-Запада и открытием Московской областной таможни уже ушло 30 процентов импортеров», — говорит собственник одного из терминалов.

Константин Шаршаков, заместитель руководителя филиала Ассоциации международных перевозчиков по Северо-Западу, полагает, что происходящее на таможенном рынке региона — «следствие финансовых интересов, преследуемых „Ростэком“». «Концепции развития таможенных постов предусматривает, что 70 процентов постов расположится на площадках „Ростэка“». Делается это абсолютно беспардонно и неприкрыто. Теперь, с начала года, открытие и закрытие таможенных постов может происходить только после соответствующего постановления правительства. Если в прошлом году подобные решения принимала ФТС, на которую еще могли повлиять бизнес и региональные власти, то нынешнее положение дел — гарантия того, что государство будет все больше контролировать таможенный бизнес», — заключает господин Шаршаков. Помимо этого, по его оценке, работа таможни «благоприятствует тому, чтобы у водителей была собачья жизнь — жить в будке, есть из банки, писать на колесо». ■