

ЛОГИСТИКА

С новым сбором!

Год экологии в России, объявленный по указу президента РФ Владимира Путина, для импортеров товаров и их логистических партнеров начался 1 апреля, когда вступил в силу новый закон «Об отходах производства и потребления». Законом вводится обязанность уплаты «экологического сбора» при ввозе в Россию значительного числа импортных товаров. В утвержденном правительством перечне обозначено 36 товарных групп: белье, одежда, бытовая электроника, различные масла, автомобильные шины, изделия из пластмассы и даже газеты — свыше 400 позиций. Кроме того, сбором облагаются любые виды пластмассовой, бумажной и деревянной упаковки, в которой ввозятся любые товары. За счет новых платежей с производителей и импортеров Росприроднадзор надеется обеспечить поступление в бюджет около 60 млрд руб. в год на реализацию госпрограмм по утилизации отходов. О том, что ждет самих участников внешнеэкономической деятельности и их таможненных представителей, «Ъ» рассказал гендиректор компании «Оптимальная логистика» **Георгий Властопуло**.

— госрегулирование —

Как ни странно, само по себе появление нового обязательного платежа в бюджет для производителей товаров и импортеров станет не самой существенной нагрузкой на себестоимость импортной продукции. Законодательство об экологическом сборе при ввозе в Россию ряда товаров и их упаковку разрабатывалось и принималось в 2015–2016 годах, а на первый год применения закона правительство установило существенные льготы по его уплате, определив «переходную» ставку по большинству товарных позиций в размере 0%. К примеру, согласно нашим расчетам в интересах одного из клиентов, экологический сбор за несколько тонн импортной упаковки в нынешнем году составит не более 3 тыс. руб. По нашим оценкам, в условиях, когда действуют льготы и предоставлены «каникулы» по уплате сбора, себестоимость поставки импортной продукции в текущем году может подорожать на 2–3%, что поставщики, как правило, перекладывают в конечную цену товаров для потребителей.

Однако оценить дополнительные операционные затраты компаний-импортеров на квалифицированную подготовку и сдачу отчетной документации по экологическому сбору оказывается гораздо труднее. Жалобы на «тяжелую жизнь» уже стали привычными для участников российского рынка, но наш опыт работы в качестве таможенного представителя для ряда клиентов показывает, что у поставщиков импортных товаров действительно могут возникнуть совершенно новые и неожиданные затраты на администрирование экологического сбора. Сегодня уже понятно, что для выполнения этой процедуры придется привлекать специалистов, обладающих определенными навыками работы с базами данных, и потратить достаточно много «ручного» труда на заполнение отчетных документов.

Чтобы соблюсти закон «Об отходах производства и потребления», предприятию для начала нужно поднять весь пул импортных деклараций за прошедший год и выявить из всего массива те товары и виды упаковки, которые подпадают под экологический сбор. Затем по каждому из них рассчитать величину платежа с учетом ставки сбора и фактического веса ввезенных товаров. После этого компания обязана заполнить и до 1 апреля отправить в Росприроднадзор три документа: декларацию, форму расчета экологического сбора и форму отчетности. Как обычно у нас бывает, фор-



Забота государства об экологии обернется для импортеров ворохом отчетных документов

ма декларации одна, отчетная форма несколько другая, форма расчета суммы сбора — третья, не говоря уже о том, что для многих участников рынка Росприроднадзор станет новым госорганом, собирающим обязательную отчетность. Больше всего проблем с администрированием экологического сбора возникнет не столько у производителей, сколько у крупных торговых компаний, которые покупают товары за рубежом и реализуют в России. При поставке двух-трех наименований подготовить отчетность несложно, а если у вас 100–200 товаров, каждый из которых тем или иным способом упакован для перевозки?

Если участник ВЭД регулярно ведет в электронном виде базы данных импортируемых товаров со спецификацией упаковки, то это

несколько упрощает работу сотрудников компании и она способна подготовить отчетность самостоятельно. В противном случае придется заказывать эту услугу у внешних специалистов и таможенных представителей, для которых это тоже новый вид услуг с еще не устоявшейся рыночной стоимостью. Из пяти компаний соответствующего профиля, в которые мы сами обратились за расчетом и выполнением всех процедур по экологическому сбору для одного нашего клиента, четыре организации взяли длительную паузу и не ответили и лишь одна оценила подобную услугу примерно в \$5 тыс.

Не исключены и спорные моменты в применении закона, связанные с тонкостями бизнеса импортеров: в логистической практике нередко встречаются ситуации, когда бывает тяжело определить ставку сбора и правильно рассчитать его сумму. Например, ряд товаров ввозится в упаковке, что указано в на-

кладной, но сама упаковка не выделяется в отдельный таможенный код. Таким образом, мы не можем точно установить вид упаковки и применить к ней нужную ставку экологического сбора. Или, например, если даже тип упаковки известен, разница в весе нетто и брутто по накладной нулевая — как рассчитать плату за утилизацию упаковки в этом случае?

Своим клиентам мы даем рекомендацию по решению этих вопросов, например предлагаем выбрать максимальную ставку сбора в случае отсутствия кода упаковки или разработать усредненные нормативы веса упаковочных материалов. В то же время в законе не описан механизм борьбы с непредставлением или представлением недостоверной информации по экологическому сбору, хотя за это предусмотрена административная ответственность (размеры штрафов, кстати, тоже до сих пор неизвестны). Наши собственные контакты с Росприрод-

надзором и попытки получить квалифицированные комментарии, к сожалению, показали, что в ведомстве тоже до конца не понимают, как этот механизм будет работать.

Следует отметить, что предложенная импортерам и производителям товаров альтернатива уплате сбора — иметь договор на утилизацию соответствующих товарных позиций или обзавестись собственным оборудованием по уничтожению отходов, по нашему убеждению, вряд ли будет востребована участниками рынка. По крайней мере, в первые годы с учетом предоставленных льгот и «каникул» импортерам будет значительно дешевле заплатить экологический сбор и работать, как раньше, нежели приобретать и сертифицировать дорогостоящее оборудование или заключать договоры об утилизации с внешними специализированными организациями. Более того, это не избавит участников ВЭД от дополнительной «бумажной» ра-

боты: кроме собственно договоров на утилизацию отходов Росприроднадзор будет требовать все акты к нему, в которых должны быть поименованы все товары и виды упаковки с указанием их количества и даты утилизации.

Ситуация должна проясниться в первые 90 дней применения нового закона, в это время, возможно, произойдут какие-то корректировки. Регуляторам стоит подумать как минимум над тем, чтобы всю необходимую для уплаты экологического сбора информацию (в сущности, однотипного характера) консолидировать в одной отчетной форме вместо трех и по возможности автоматизировать представление этих сведений в электронном виде. Кстати сказать, по отзывам наших клиентов, организованный на сайте Росприроднадзора личный кабинет для плательщиков экологического сбора крайне неудобен и за неделю до финального срока подачи деклараций не работал.

«Платон» копнул глубже

— главная тема —

Одна из активисток движения, центральный координатор Объединения перевозчиков России Мария Плазухина утверждает, что «серые перевозчики не более чем миф», поскольку индивидуальные предприниматели уплачивают все установленные законом налоги. «Если возникает речь о наличных расчетах за фрахт, то говорить следует об источнике «черного нала» — плательщике, осуществляющем расчет за перевозку», — указала она, «Ъ» на корень проблемы.

Элементарная логика бизнеса подтверждает, что если бы клиенты автоперевозчиков согласились платить сбор в полном объеме, да еще и официально, подчинившись новому законодательству, то и дальнотойщиков не было бы претензий к «Платону». Из этого следует, что ухудшение финансового положения и условия ведения бизнеса для «серых» перевозчиков докатились и до «серых» грузоотправителей, которые, судя по всему, не привыкли сдавать позиции без боя и не желают повышать вознаграждение своим контрагентам на соответствующую сумму сбора.

Этой же логикой в том числе объясняется отсутствие негатива по поводу величины сбора в «Платоне» у крупных перевозчиков, которые заранее успели переориентироваться на работу «в белую» с крупными предприятиями, деятельность которых уже давно не предполагает

возможности каких-либо нарушений законодательства. Их совместные претензии к системе сборов ограничиваются техническими вопросами бесперебойной работы автоматизированной системы и недостаточностью, по их мнению, государственного контроля за соблюдением законодательства, что позволяет недобросовестным игрокам продолжать демпинговать на рынке.

Более того, они даже критикуют правительство за медлительность: введение полного тарифа в размере 3,73 руб. за 1 км позволило бы сразу заложить эту сумму в цену перевозки, а не давать повод клиентам раз в полгода возобновлять переговоры о конечной стоимости фрахта.

Еще одним ударом по «серому» автотранспорту стало развертывание системы автоматизированного всеобщего контроля грузовиков — масштабный проект Росавтодора, который ведомство реализует самостоятельно без концессионных схем и ГЧП. Речь идет о специальных рамках, фиксирующих госномер и полный вес грузовика и при превышении установленных норм начисляющих штраф нарушителю в автоматическом режиме. О критическом ущербе, который перегруженные сверх нормы фуры наносят дорожному покрытию, неоднократно заявляли в Росавтодоре. Это, в свою очередь, резко снижает эффект от инвестиций в содержание и строительство дорог, в том числе из средств «Платона», а потому целесообразен тоталь-

ный контроль и запретительные санкции за нарушение закона.

Согласно КоАП, за превышение допустимых осевых нагрузок, зарегистрированное автоматической системой, собственник грузовика за однократное нарушение заплатит 150 тыс. руб., что по меркам малого бизнеса равносильно разорению. Несложно представить себе, что в экономике «серых» перевозчиков, которым, по-видимому, до сих пор каким-то образом удается игнорировать закон о «Платоне», не входило и соблюдение закона о предельных осевых нагрузках на транспортных средства. Да и где им найти исправное оборудование, с помощью которого можно было бы контролировать вес груза перед выездом на федеральную трассу?

Директор исследовательского агентства InfraNews Алексей Безбородов отмечает, что наибольшая активность забастовщиков проявилась как раз в тех регионах России, где преобладает «неформальная экономика», неофициальные коммерческие отношения и наличный расчет. Как ни печально для жителей этих регионов, ими оказались в первую очередь Северный Кавказ и Юг России, регионы от Забайкалья и Бурятии до Дальнего Востока. «Дополнительные 35 коп. на 1 км символизируют тот предел, который оказался неподъемным для „неформальной экономики“ этих регионов», — объясняет он природу «антиплатоновских» протестов.

Господин Безбородов считает, что «стачка» дальнотойщиков не повлияла, да и не могла повлиять на рынок доставки товаров. «Все эти грузовики выезжают из гаража или с приусадебного участка в среднем раз в неделю и возвращаются обратно. Это не идет ни в какие сравнения с загрузкой машин „Деловых линий“ или „Магнита“ — их машины стоят только под погрузкой и выгрузкой или на светофоре», — отмечает эксперт.

По его мнению, даже если все эти «не привыкшие много работать перевозчики» полностью исчезнут с рынка, дефицита грузовиков в России не возникнет: автомобили законопослушных игроков будут способны перевезти весь необходимый объем и даже больше. Алексей Безбородов убежден, что даже у крупных перевозчиков, уже давно решивших «в белую», есть очень серьезные резервы для оптимизации своей технологии и внутренних процессов, которая таит в себе огромные потенциальные доходы и экономии издержек. Именно в плоскости повышения технологичности перевозок будет развиваться конкуренция между крупными игроками на логистическом рынке в России в ближайшем будущем, прогнозирует директор InfraNews.

Стоит отметить, что легальные автоперевозчики и их крупнейшие клиенты, хоть и платят установленные законом сборы, далеко не восторге от «Платона». Например, Соса-

Cola HBC в России ведет бизнес в секторе FMCG, где стоимость транспортировки товаров напрямую влияет на их цену: в структуре затрат компании на перевозку сборки в «Платон» составляют сегодня от 3% до 6%, сообщил «Ъ» директор по логистике и планированию компании Андрей Павлович. Он не протестует и не требует отменить сборы и был даже готов к их еще более резкому росту. «Решение правительства повысить ставку только на 25% означает признание властями наличия недоработок в системе и отсутствие регистрации в ней потенциальных плательщиков», — полагает он, называя нынешний темп роста тарифов «необоснованным и экономически нецелесообразным».

В правительстве, впрочем, этого не скрывают: комментируя пониженную индексацию тарифа на 25%, вице-премьер Аркадий Дворкович сообщил журналистам, что это решение «связано с тем, что необходимо устранить все недостатки, которые до сих пор существуют в системе, решить проблемы и только после этого переходить к повышению уровню платы».

Господин Павлович из Соса-Cola HBC также обращает внимание на возможные риски успешного ввода в эксплуатацию системы всеобщего контроля Росавтодора: цена ошибки или сбой в программном обеспечении системы для крупных игроков с многочисленным парком автомобилей может стать

критической и повлиять на деятельность производственных компаний. «Распространение непроверенной автоматической системы весомого риска для бизнеса. Система нуждается в доработке, поскольку сбой в ее работе несет риски ошибочного начисления крупных штрафов перевозчикам, причем в отдельных случаях ставящих их на грань банкротства», — сказал он, ссылаясь на «общие оценки бизнес-сообщества».

Между тем статистика грузооборот противоречит доводам тех, что новые сборы «убивают» рынок. По данным Росстата, объем перевозок автомобильным транспортом в 2016 году вырос на 1,8% к прошлому году, до 5,14 млрд тонн, грузооборот автотранспорта за тот же период увеличился на 0,8%, до 234,5 тонно-километра. Более того, угрозы премьера и неудача протестных выступлений, похоже, лишили последней надежды на отмену «Платона» многих дальнотойщиков. По данным оператора системы, за первые семь дней апреля российские перевозчики зарегистрировали в «Платоне» свыше 3 тыс. автомобилей, что отмечается как «самая большая активность, зафиксированная с начала года». Как следствие выросли и сборы в дорожный фонд: ежемесячные платежи в систему выросли на 8%.

Алексей Екимовский, Николай Логинов