



ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ИСКЛЮЧЕННЫХ ИЗ РЕЕСТРА КОМПАНИЙ УШЛА ЛИБО В «СЕРЫЕ» СХЕМЫ, ЛИБО К КОНКУРЕНТАМ

сандр Пучков уверен в том, что значительная часть исключенных из реестра компаний ушла либо в «серые» схемы, либо к конкурентам, которые смогли в новых условиях выжить. «Они со своей клиентурой теперь работают за печатью более крупного таможенного брокера, занимаясь тем же самым, только уже в другой структуре. Логично предположить, что стоимость брокерских услуг для участников ВЭД в будущем вырастет», — полагает Александр Пучков. С ним согласен и господин Светлов из «Международного таможенного брокера»: «Конечно, произойдет укрупнение рынка — те, кто не сможет предоставить финансовое обеспечение, будут вынуждены

войти в состав компаний, которые в состоянии играть по новым правилам, или же найдут какие-то другие способы сотрудничества с ними. Из-за сокращения количества брокеров могут повыситься цены на услуги по таможенному оформлению».

Кроме того, отмечает Андрей Савельев, инновации в отношениях ФТС и брокеров пришлись на тот самый период, когда большинство посредников не располагает оборотными средствами даже для поддержания текущей деятельности. Дело не столько в падении спроса, сколько в девальвации рубля, которая привела к неопределенности в экономике. «С кризисом люди заняли выжидательные

позиции: никто не хочет ничего покупать за границей, потому что не знает, сколько товар будет стоить спустя некоторое время, ведь приобретенную, например, в Китае партию можно будет продать только через два месяца, затратив время на доставку, растаможку и на путь до прилавка. А какая у нее будет цена к этому моменту? Снижение доходов таможенных брокеров в этом году я бы оценил примерно в 30%», — говорит представитель «Гринвэя».

КРИЗИС КАК СРЕДСТВО БОРЬБЫ С КОРРУПЦИЕЙ

Вне всякого сомнения, ФТС продолжит свое активное наступление на участников ВЭД и

таможенных брокеров в борьбе за повышение сборов. Глава ФТС Андрей Бельянинов на состоявшейся недавно коллегии поручил своим подчиненным усилить контроль над таможенной стоимостью перемещаемых товаров. Воплощение намерений в жизнь можно проследить по активизировавшемуся сотрудничеству между таможенными службами России и Китая. В январе они подписали Меморандум о методологическом и информационном сотрудничестве в области таможенной статистики внешней торговли, в котором детализирована процедура обмена данными, а также их формат и перечень. «Данные будут предоставляться ежеквартально, как правило, с детализацией до шести знаков ТН ВЭД», — было сообщено по итогам подписания. Также была достигнута договоренность об усилении взаимодействия в рамках выполнения «Протокола о сотрудничестве в области контроля таможенной стоимости товаров, перемещаемых через российско-китайскую границу либо через территорию третьих стран». Протокол, собственно, был подписан в 2001 году, но активное применение получил почему-то только сейчас.

«Таможня, столкнувшись с тем, что плановые показатели сборов снизились вслед за снижением грузопотоков, пытается из оставшихся потоков выдавить максимум сборов. В результате ужесточения контроля и замедления скорости оперативности оформления грузов на границе и в портах грузовладельцам и участникам ВЭД достаточно сложно сохранять хрупкий баланс прибыльности бизнеса. Такая ситуация может иметь серьезные и губительные последствия для экономики в целом. В условиях когда кредиты или дороги, или не доступны, когда валютные курсы выросли, когда предпринимаются попытки повысить устоявшиеся таможенные сборы, а более жесткий контроль тормозит выпуск грузов в портах и на погранпереходах, может оказаться, что попытки собрать дополнительные платежи на границе нанесут серьезный удар по всей экономике», — предупреждает генеральный директор Arivist Logistics Overseas GmbH Дмитрий Васильев.

Такая точка зрения, безусловно, оправданна, однако стоит отметить, что многие бизнесмены в душе надеются на то, что кризис и вызванные им действия ФТС хотя бы немного очистят таможенную систему от коррупционных элементов. Так, комментируя известную скандальную ситуацию, сложившуюся в начале марта в Москве и Московской области в связи с ликвидацией ряда таможен, господин Пучков, отмечая всю несурзаицу принятых решений, говорит о том, что ФТС нанесла «сильнейший удар по коррупционным связям, сложившимся за последние годы». ■

«НЕДОБРОСОВЕСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПРЕДЛАГАЮТ НИЗКИЕ СТАВКИ И ЛЬГОТНЫЕ УСЛОВИЯ»

АЛЕКСЕЙ ГРОМ,
управляющий директор
ООО «Фирма „Трансгарант“».

Если говорить о положении в железнодорожных перевозках со времени начала кризиса в реальном секторе — примерно с октября 2008 года, то пик спада пришелся на январь 2009 года. Это подтверждает и статистика ОАО РЖД. А в феврале и марте у «Трансгаранта» уже был небольшой рост перевозок — примерно по 2% в месяц. Сейчас на рынке сложилась непростая ситуация, которая тормозит выход из кризиса. Появились операторы, которые приобрели

в лизинг большое количество подвижного состава и сейчас не могут его оплачивать. В свою очередь, лизинговые структуры не готовы забрать такой парк, так как не представляют, куда его можно определить в условиях профицита вагонов на рынке. Находясь на грани банкротства, недобросовестные операторы предлагают клиентам заведомо низкие ставки и льготные условия перевозки (например, рассрочку платежей), чтобы уйти не с пустыми руками. Демпинг со стороны таких компаний негативно сказывается на работе операторов, которые, несмотря на сложности, продолжают честно вести

бизнес, платить налоги государству и заработную плату своим сотрудникам, а также исполнять взятые на себя кредитные и лизинговые обязательства. Грузооборот железнодорожных перевозок «Трансгаранта» с учетом дочерних компаний в 2008 году составил 34,6 млрд ткм и увеличился по сравнению с 2007 годом на 6,8%. Объем перевозок вырос на 17,3% и составил 24,8 млн тонн. «Трансгарантом» было перевезено на 70% больше угля, на 170% — цемента, на 80% — минерально-строительных грузов. Объем перевозок грузов рудно-металлургической отрасли снизился на 10%. Выручка

ООО «Фирма „Трансгарант“», рассчитанная по российским стандартам бухгалтерского учета, за 2008 год увеличилась на 46% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 5,4 млрд рублей. Чистая прибыль компании по сравнению с прошлым годом снизилась на 8% и составила 411 млн рублей. Стоимость активов увеличилась на 55% и составила 10 млрд рублей. Учитывая экономические условия, сложившиеся в четвертом квартале, мы считаем, что компании удалось в 2008 году достичь хороших результатов. Выручка увеличилась, а чистая прибыль уменьшилась

только из-за переоценки кредитных обязательств. Но несмотря на объективные сложности — падение объемов грузовых железнодорожных перевозок, рост курсов иностранных валют по отношению к рублю, «Трансгарант» продолжает работать и вовремя исполнять все кредитные и лизинговые обязательства. В качестве антикризисной программы «Трансгарант» сосредоточится на основном бизнесе — грузовых ж/д перевозках. В 2009-м не планируется закупать новый подвижной состав. С начала года из управления выведено 2,2 тыс. арендованных вагонов.

РОССИЙСКИЕ БРОКЕРЫ ПОКА ОТСТАЮТ ОТ ЗАРУБЕЖНЫХ КОЛЛЕГ

Российский институт таможенных брокеров (представителей) имеет почти 20-летнюю историю и насчитывает, по данным ФТС России, 438 таможенных брокеров. Именно такое количество юридических лиц было фактически внесено в реестр таможенных брокеров (представителей) по состоянию на 23 декабря 2008 года.

В 2008 году таможенными брокерами (представителями) производилось декларирование товаров по более чем 37% грузовых таможенных деклараций (ГТД). В том числе за период с 1 января по 30 сентября 2008 года ими был оформлен 1 240 199 ГТД, по которым сумма таможенных

платежей, полученных федеральным бюджетом, составила 2921,8575 млрд рублей.

За рубежом данный институт посредников более многочислен и имеет многолетнюю историю. В Европе, например, если рассмотреть только пять государств — членов ЕС (Италия, Греция, Бельгия, Испания и Франция), таможенных брокеров насчитывается более 5200 организаций. А если добавить сюда еще другие 22 государства ЕС, то их число существенно превысит количество профессиональных таможенных представителей, действующих в других странах мира. (Во Франции — 825, в Бельгии — 766, в Греции — 2500,

в Испании в данной сфере работает около 770 таможенных брокеров и таможенных маклерских компаний.)

В США действует около 7900 таможенных брокеров, что позволяет таможенной службе США, насчитывающей около 40 тыс. сотрудников и входящей в структуру министерства национальной безопасности, ежегодно оформлять 15–17 млн деклараций по импорту, в том числе ежедневно — около 20 тыс. железнодорожных вагонов, 200 тыс. контейнеров, перевозимых морским путем; ежегодно — около 10 млн единиц автотранспорта и более 500 тыс. воздушных судов.

В европейском сообществе — аналогичная ситуация. Она позволяет таможенным службам этих стран оформлять без какого-либо контроля, полагаясь на благонадежность таможенных брокеров, а также за счет использования системы управления рисками около 85–90% товарных партий. Еще 10% подвергаются проверке по документам, представленным перевозчиками, экспедиторами или таможенными брокерами, и только малая часть товаров (в пределах 2–5%) подвергается фактической проверке. Без таможенных брокеров таких результатов таможенным службам этих стран не удалось бы достичь.

Таможенный брокер за рубежом отвечает не только за правильность оформления грузовой таможенной декларации, но и обеспечивает «правильную оплату пошлин и других налогов на товары». Аналогичная норма прописана и в Таможенном кодексе Российской Федерации. Однако на практике, учитывая тот факт, что статус таможенного брокера не определен с точки зрения налоговых правоотношений, у декларанта возникают большие проблемы по совершаемым с участием таможенного брокера операциям таможенного оформления, особенно при процедуре возмещения налога на добавленную стоимость.