

Кому выгодно «бутылочное горлышко»?

Р.В. КОЗЛОВ, директор Региональной ассоциации таможенных брокеров «Северо-Запад»



Публикаций в СМИ и материалов в Интернете о работе международных автомобильных пунктов пропуска (МАПП) становится все больше и больше. Причем «международный» статус этой проблемы подтверждается обилием аналогичных выступлений в прессе сопредельных государств, для которых проблемы МАПП абсолютно идентичны нашим.

Многочисленные международные организации получают бесконечное количество грантов на исследование не проходящих пробок. На одном из солидных европейских семинаров по логистике транспортных потоков Европа — Россия выяснилось, что пограничные переходы между Россией и Евросоюзом приобрели устойчивое логистическое название, дословно переводимое как «бутылочное горлышко».

В целом проблема всем понятна: развитие инфраструктуры границы пришлось на середину девяностых годов и, соответственно, насчитывает более десяти лет. Никто не мог тогда даже приблизительно спрогнозировать ежегодный прирост товарооборота в среднем на 20%. Естественно, что сейчас практически все пункты пропуска работают на пределе, а то и за гранью своих возможностей.

Укрупнение МАПП — компетенция правительства. Очевидно, что модернизация пункта одной стороной не повлияет на скорость обработки грузопотока, при условии, что «соседи» оставят все как есть. Значит, решение этой задачи лежит в плоскости межправительственных соглашений. А это — время, длительные процедуры по согласованию и утверждению проектов с обеих сторон и огромные финансовые вливания. Причем все это — с учетом перспективы дальнейшего роста грузопотока.

Понятно, почему все заинтересованные участники процесса пытаются найти альтернативные решения задачи для оптимизации работы на границе уже сейчас.

На наш взгляд, одним из удачных административных решений, абсолютно понятным и очень своевременным, является федеральный закон № 266 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием го-

сударственного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» от 30 декабря 2006 года.

Закон оставляет на границе только две государственные службы: пограничную и таможенную. Для остальных контролирующих органов размещение лаконично оговорено: «Слова «в пункте» заменить словами «вблизи пункта». Срок вступления закона в силу — 1 января 2007 года, о чем свидетельствует его заключительная статья 13. Видимо, эта цифра как-то мешает осуществлению задуманного, иначе трудно понять, почему в пунктах пропуска, по сути, ничего не изменилось. По-прежнему контролирующие органы находятся в пунктах, а не вблизи. А значит, сопровождающим груз приходится толкаться на территории пункта пропуска, представляя товар и документы на него по всей административной цепочке.

Справедливости ради необходимо отметить, что начался процесс оснащения МАПП современными инспекционно-досмотровыми комплексами, позволяющий сократить время, затрачиваемое на досмотровые операции. Появляется также положительная практика технологического разделения транспортных потоков, когда автопоезда, перевозящие новые автомобили официальных дилеров, направляются по отдельно выделенному направлению движения. Однако и здесь очень рано говорить о сколько-нибудь системном подходе. На деле это пока лишь робкие попытки.

Неискушенного обывателя, оценивающего происходящее по публикациям в средствах массовой информации, поражает отсутствие логики с примесью неотвратимой российской реальности. Как можно, например, создать на границе огромный затор в течение целой недели, а потом ментально пропустить весь накопившийся транспорт за какую-нибудь пару дней? Чем объяснить

«выборочность» таможенного контроля в отношении каждого грузовика, скажем, с минеральной ватой, проводимого с полной выгрузкой, досмотром и фотографированием, и одновременное прохождение без досмотра грузовика со сложным сборным грузом?!

Вот тут наши иностранные коллеги начинают осторожно говорить о «сложности» российских таможенных процедур. А ведь на поверку наши таможенные процедуры абсолютно прозрачны, и все, что касается прибытия на территорию Российской Федерации товаров и транспортных средств под таможенным контролем, урегулировано нормативно-правовыми актами, все действия должностных лиц таможенного органа определены должностными инструкциями. Все, кроме «выборочности» контроля и многочисленных случаев, отданных на «усмотрение» должностного лица таможенного органа.

Значит, речь идет, мягко говоря, о непредсказуемости и неорганизованности таможенного администрирования в пунктах пропуска.

Бороться с этим бессмысленно, поскольку понятие «усмотрение» трактуется в одних государствах (с позитивным правосознанием) как «доверие», а в некоторых других странах — как «произвол». Невозможно привлечь к ответственности таможенника за то, что он разгружает при прохождении границы каждый тент с синтепоном. И когда в тысячной машине он найдет среди рулонов случайно забытое водителем ведро, провозимое «с сокрытием от таможенного контроля», и заведет протокол по статье 16.1 КоАП, он будет вознагражден за труды и бдительность.

Никто не считает это бессмысленно потраченное время. А сколько его уходит на другие формы контроля, в большинстве своем дублирующие работу таможи в местах доставки и часто осуществляемые с превышением полномочий? Вот где кроется бездонный резерв повышения проходимости погранпереходов.

Напротив, система предварительного информирования, детально изложенная в концепции и неоднократно зарекомендовавшая себя на практике, могла бы не только позволить должно-



ственным лицам таможенных органов на погранпереходах заблаговременно анализировать поступающую информацию, но и в режиме реального времени принимать решения о формах таможенного контроля при пересечении границы Российской Федерации.

Более того, эта система позволяет обходиться без услуг различных коммерческих организаций на переходах по формированию электронной версии документов доставки. Транспортные организации, представляя предварительную информацию таможенным органам в электронном виде, имеют возможность проконтролировать правильность ее заполнения, что значительно снижает риск недостоверной информации вследствие технических ошибок специалистов на границе.

В настоящее время предоставление предварительной информации — право, а не обязанность перевозчиков. Казалось бы, предоставляя предварительную информацию о грузе, перевозчик (отправитель) показывает готовность сотрудничества, выражает лояльность по отношению к требованиям таможенных органов, заслуживает снисхождение. Не тут-то было. Порядок один для всех. Везешь «подозрительную» машину минеральной ваты — разгружайся. Даже если информация о твоей машине имеется на переходе уже неделю, даже если подана предварительная декларация в месте доставки и уплачены платежи.

Конечно, внедрение предварительного информирования невозможно без поддержки должностных лиц тамо-

женных органов. Не ослабляя таможенного контроля, можно по-другому поощрять энтузиастов, применяющих передовые технологии. Одобрение таможенного органа на границе привлечет к участию в этой работе другие добросовестные компании и в итоге облегчит работу таможни на границе.

Не надо думать, что мы считаем внедрение предварительного информирования панацеей от пробок на границе. Необходимо использовать весь набор инструментов и технологий, работающих на ускорение тех или иных процедур. Для этого нужно совсем немного — общие усилия, добросовестность, доверие и контроль.

Увы, есть опасение, что «бутылочное горлышко» будут сохранять всеми возможными и невозможными способами...



«П.Р.А.-Лтд» — незаменимый партнер

А.Д. ЗАНИН, генеральный директор ЗАО «П.Р.А.-Лтд»

Закрытое акционерное общество «П.Р.А.-Лтд» с 1993 года осуществляет деятельность в сфере услуг по логистике, переработке и таможенному оформлению экспортных и импортных грузов:

- создание и эксплуатация СВХ,
- создание и эксплуатация таможенного склада.

Офисы фирмы расположены в зоне деятельности Балтийской, Санкт-Петербургской, Пулковской таможни, а также постов Центральной акцизной таможни и полностью оснащены необходимой материально-технической базой. В настоящее время на территории ОАО «Петролеспорт» открыта постоянная зона таможенного контроля Балтийской таможни (ПЗТК) для акцизных грузов, ЗАО «П.Р.А.-Лтд» является оператором по перевалке и таможенному оформлению грузов и автотранспорта в этой зоне.

ЗАО «П.Р.А.-Лтд» оказывает услуги по логистике и декларированию широкой номенклатуры товаров, в различных таможенных режимах, с различными формами расчетов по внешнеторговым контрактам, ввозимых и вывозимых различными видами транспорта.

Контактные телефоны:

ген. директор Занин Александр Дмитриевич — (812) 718-6769, (812) 970-0808
 нач. отдела декларирования Черников Александр Николаевич — (812) 718-6764, (921) 959-7357
 нач. отдела декларирования акцизных грузов Захаров Юрий Геннадьевич — (812) 332-3164, (921) 911-7286
 нач. отдела логистики Яковлев Вадим Владимирович — (812) 331-9405, (921) 995-7824
 факс — (812) 324-4995

Эл. адрес:

pra_ltd@vmb-service.ru