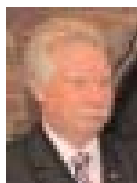


Вопросы таможенного администрирования при обработке контейнерных грузов в морских портах России



О путях решения проблем таможенного администрирования при обработке контейнерных грузов в морских портах России рассказывает советник генерального директора ЗАО «Евросиб» А.М. Пучков.

— Александр Михайлович, обработка контейнерных грузов в портах вызывает массу нареканий со стороны грузополучателей, перевозчиков, портовиков. В чем причина?

— Причин много. В порту пересекаются интересы бизнеса и государства. Уже долгое время их взаимодействие осложняется определенными негативными тенденциями, особенно ярко это проявляется на фоне ежегодного увеличения перевалки контейнеров на 15–20%. Порт принимает и отправляет суда, выгружает и загружает контейнеры на судно. Это его основная работа и основной источник прибыли. Экспедитор обеспечивает своевременный ввоз и вывоз из порта контейнеров. Брокер обеспечивает таможенное оформление. Таможня контролирует перемещение товаров, взимает таможенные платежи. Стивидорная компания заинтересована в быстрой разгрузке, экспедитор в быстром вывозе, но все они заинтересованы в объеме перевалки. Государство в лице таможни заинтересовано в недопущении перемещения запрещенных товаров и взимании таможенных платежей в полном объеме. Замыкает логистическую цепочку импортер, который заинтересован в быстрейшей доставке и сохранности груза при наименьших затратах, что совершенно естественно.

К сожалению, в последнее время этот нормальный процесс все больше осложняется, вызывая справедливые нарекания всех участников бизнес-процесса. Наши контейнерные терминалы настолько перегружены, что порты вынуждены вводить квотирование на прием

грузов. В результате целые партии контейнеров, предназначенных для отправки в Россию, дожидаются своей очереди в зарубежных портах, что значительно увеличивает срок доставки. (В прошлом даже имели место случаи, когда неразгруженные суда возвращались обратно.)

В средствах массовой информации нередко звучат обвинения в адрес таможни. Однако они, скорее всего, продиктованы причинами эмоционального характера, нежели здравым смыслом. Государство в результате снижения грузооборота точно так же недополучает прибыль, как и бизнес-структуры. Причем негативно это сказывается даже на городском уровне. Нерастаможенный груз растекается из порта хаотическими потоками, что осложняет и без того непростые условия работы городского транспорта, сказывается на экологической обстановке. В самом центре Петербурга не редкость грузовики и фуры, сгружающие привезенный товар на сомнительные склады в городских подвалах. Кстати, городской бюджет при такой схеме работы порта также недополучает средства.

Назрела необходимость принятия решения на правительственном уровне: пора убрать контейнеры из портов. Такое решение устраивает всех, против только грузополучатель. Даже добросовестный. Пусть он даже не контрабандист, но его расходы увеличиваются в любом случае: вывоз груза по системе ВТГ, лишняя перегрузка, хранение на складе и т.д.

— Сами таможенники нередко жалуются на возросшие объемы

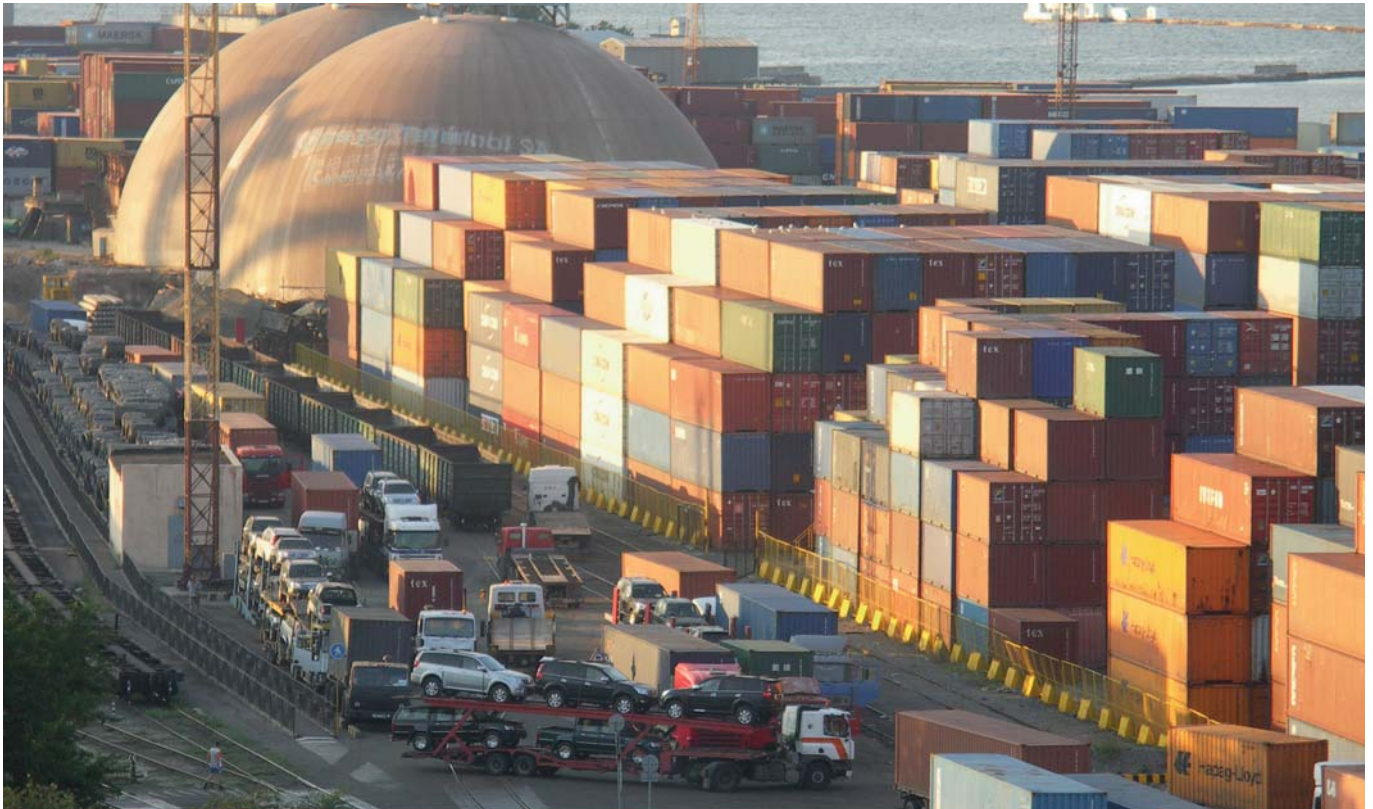
работы, но кадровая проблема почему-то не решается годами...

— Штат таможни зависит от бюджета. Действительно, в наших портах огромное количество контейнеров и малое число служащих досмотровых отделов. Посмотрите, какими темпами растет год от года грузооборот, а штатное расписание таможни не изменяется свыше пяти лет. В таких условиях недобросовестному грузополучателю ничего не стоит затеряться в потоке «серой» контрабанды.

Тем не менее, постоянно увеличивать штатное расписание тоже нельзя. В советское время участников ВЭД можно было пересчитать по пальцам, а таможни располагались исключительно на пограничных переходах. С развитием рыночных отношений ситуация резко изменилась — возникла необходимость создания внутренних таможенных органов. Можно было бы назвать этот процесс абсолютно положительным, если бы количество внутренних таможен в конечном итоге не превысило реальную потребность в них. Во многих регионах вопрос о создании внутренних таможенных органов принимался без учета реальной необходимости, а часто был просто связан с амбициями местной власти.

Я ни в коем случае не призываю объявить войну внутренним таможням — без них сегодня обойтись невозможно, но пересмотреть их количество, место расположения и количество сотрудников давно уже необходимо. Сокращение явно нерентабельных органов позволит высвободить кадры и одновременно избежать увеличения государственных затрат на их содержание. Федеральная таможенная служба уже начала этот процесс, что можно только приветствовать. Например, в Калининградской области из четырех таможен остается одна, остальные три будут отныне функционировать в виде постов. Следующий этап — Карелия, где также останется одна таможня (Петрозаводская) и два поста вместо трех таможен.

Почти половина участников ВЭД так или иначе прячется в тени.



— Не приведет ли сокращение числа внутренних таможен к новым задержкам грузопотока?

— Ни в коем случае. Уменьшается ведь не количество постов и собственно сотрудников таможни, а количество административных подразделений. На границе таможенников меньше не станет. К тому же в каждом отдельном случае будет рассматриваться вопрос целесообразности внутренней таможни исходя из экономических интересов службы в целом, а не амбиций отдельных руководителей. Таким образом, удастся избежать как сокращения, так и нехватки кадров — вопрос решится путем их разумного перераспределения.

Еще один путь решения проблемы — ускорение движения грузов, ликвидация нетехнологичных простоев. Рассмотрим в качестве примера комиссии на приход судна в порт. Сейчас пограничники, врачи и таможенники, поднимаясь на борт судна, принимают документы в течение одного-двух часов, разрешение на выгрузку дается только после ухода комиссии. Это неправильно, ни в одном порту мира суда вообще не ожидают разгрузки. Вполне достаточно, на мой взгляд, одного пограничного контроля, который отнимет несколько минут, а документы в таможню доставит агент. Такой эксперимент мы проводили на Балтийской таможне еще в 1999 году, и он показал хорошие результаты. Последующие проверяющие комиссии это начинание «благополуч-

но» отменили. И только теперь вопрос снова поставлен на повестку дня и месяц назад обсуждался ФТС на семинаре морских таможен в Геленджике.

— В качестве одного из способов снятия напряженности в портах сейчас рассматривается создание складов временного хранения на их территориях.

— Надеюсь, эта тенденция не получит развития. Это тупик, а не выход их положения. Думаю, таможенники понимают, что порт — это не склад. Это место перевалки грузов.

Сейчас в портах все грузы разгружаются в постоянных зонах таможенного контроля и там же ждут таможенного оформления. Это позволяет делать Приказ № 939, но если строго следовать правилам и Таможенному кодексу, то товары, не оформленные таможней в течение суток, подлежат вывозу на ближайшие склады временного хранения. В портах таких складов сейчас нет, и они для этого совершенно и не предназначены. Создание складов временного хранения на территориях морских портов окончательно парализует их жизнедеятельность. Об этом неоднократно заявляли и таможенники, и портовики на всех уровнях.

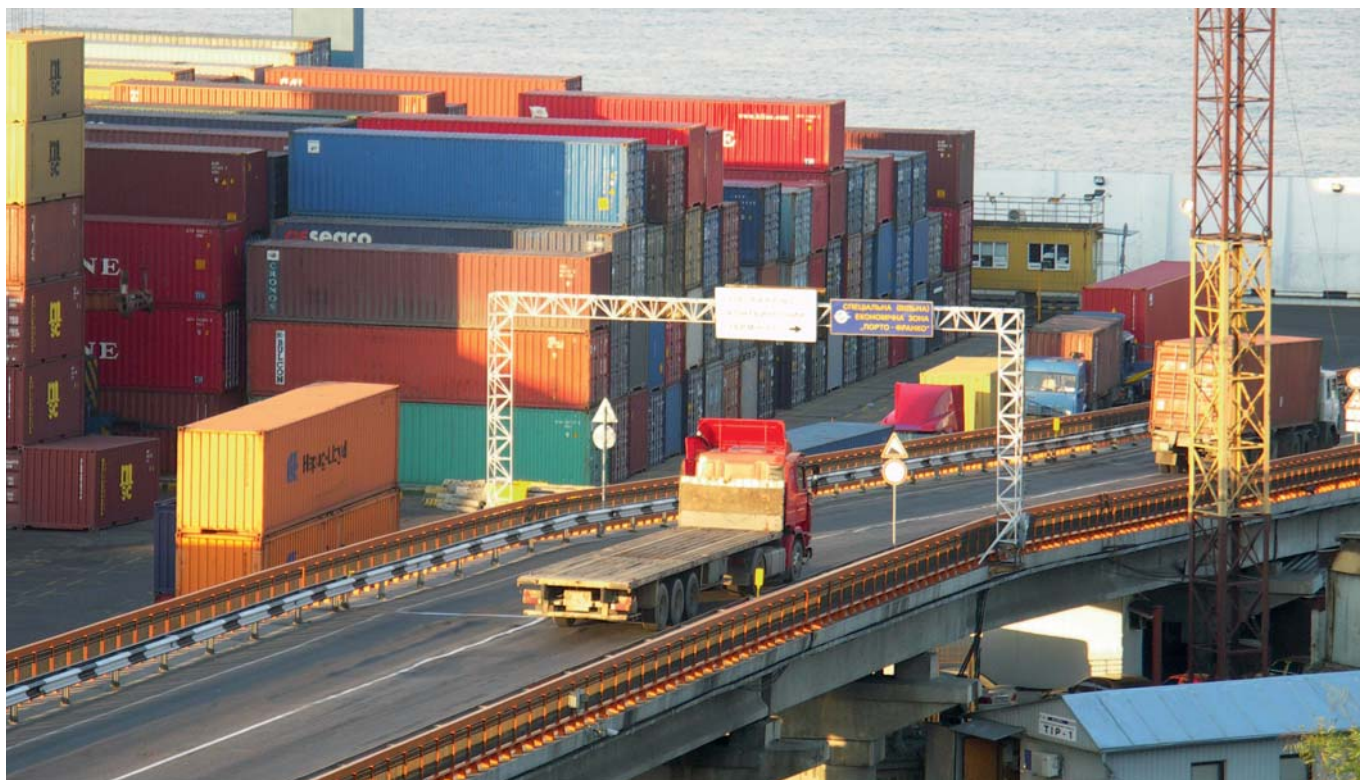
«Сухие порты» помогут решить проблему

— В чем вам видится выход, Александр Михайлович?

— На всевозможных конференциях я неоднократно высказывал мысль, поддержанную большинством моих коллег: необходимо на законодательном уровне запретить таможенное оформление контейнерных грузов в морских портах. Подчеркиваю: именно контейнерных, ибо насыпные, наливные и навалочные грузы, безусловно, по-прежнему будут оформляться в портах в силу их специфики, причем оформление может проходить еще до прихода судна в порт. Не будем забывать, что при экспорте порты не принимают контейнерные грузы, не прошедшие таможенного оформления.

Еще один важный момент, о котором многие забывают: порт — это пункт пропуска. Трудно представить, чтобы в пунктах пропуска на сухопутных границах свободно разгуливали посторонние лица. А в портах они ходят толпами — это тысячи владельцев контейнеров, брокеры, сюрвейеры и прочие граждане, которые «опекают» свой груз, и их тоже можно понять.

СОЗДАНИЕ СКЛАДОВ ВРЕМЕННОГО ХРАНЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИЯХ МОРСКИХ ПОРТОВ ОКОНЧАТЕЛЬНО ПАРИЛИЗУЕТ ИХ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.



— В таком случае, я думаю, самое время сейчас упомянуть о «сухих портах».

— Да, «сухие порты» — это самое оптимальное решение, которое устроит всех. Многие логистические компании уже строят так называемые тыловые терминалы — предполагается, что в них будут поступать грузы из портов. Однако «сухим портом» такой терминал может служить только в том случае, если контейнерная линия выписывает фрахт с выдачей груза именно там, а не в порту. Собственно в порту потребуются минимальное оформление доставки силами лицензированного перевозчика. Причем документы можно будет подготовить заранее, до прихода судна. Только в этом случае морской порт избавится, наконец, от несвойственных ему складских функций.

В нашем регионе большие терминалы возводят в районе Шушар, Янино, в других местах. Все они, кстати, находятся за пределами КАД. Некоторые ведущие компании совместно с ФТС участвуют в разработке программы развития «сухих портов», которая позволила бы максимально упростить процедуру доставки на терминал нерастаможенных грузов с причала, то есть создать наиболее оптимальную и эффективную логистическую цепочку, четко функционирующую и устраивающую всех участников бизнес-процесса.

— Кто займется доставкой контейнеров в сухой порт?

— Экспедиторские компании, владельцы терминалов или сами контейнерные линии — все они заинтересованы делать это максимально быстро.

— Насколько при такой схеме возрастут расходы грузополучателя?

— Думаю, не более чем на 200-300 долларов за контейнер. Но это не значит, что настолько же возрастет стоимость сделки. Ведь уменьшение времени простоя контейнеров в порту позволит ускорить сделку, а значит, сэкономить средства. Помимо этого, увеличение объема приведет к уменьшению стоимости услуг всех участников процесса.

Однако экономия времени возможна лишь при условии четкого взаимодействия всех звеньев цепочки: порта, перевозчика, таможни, владельца терминала, РЖД. Почему отечественный перевозчик старается избежать доставки грузов по железным дорогам? Ведь железнодорожный транспорт, по идее, самый выгодный и удобный для расстояний более 600 км. Потому что срок оформления документации на наших железных дорогах настолько затянут, что они теряют всю свою привлекательность. О единой электронной накладной говорится давно, но она так и не введена повсеместно. Кроме того, морские и железнодорожные перевозочные документы вообще не стыкуются. Так что необходимо более тесное сотрудничество всех участников логистических цепочек.

От организации «сухих портов» выигрывает и государство. Таможенные органы смогут обеспечить более полный сбор платежей за счет более тщательного досмотра. Тыловые терминалы весьма удобны для детального и в то же время быстрого досмотра. Реальностью становится и значительно упрощенная система доставки грузов на терминалы.

Кроме того, такие меры позволят оставить в порту всего два поста: один для таможенного оформления навалочных, наливных и сыпучих грузов, второй — для оформления самих судов. Посты могут быть включены в единую Петербургскую таможню. При нынешней системе в порту трудится около тысячи таможенников, но и они не справляются с возрастающим грузопотоком.

Хочу подчеркнуть, что положительный опыт в этом плане уже накоплен: ФТС запретила таможенное оформление контейнерных грузов на автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска. Это лишь ускорило грузопоток.

Таким образом, система «сухих портов» отвечает требованиям всех участников бизнес-процесса и устраивает все стороны.

— Кроме грузополучателя, по-видимому?

— Нет, включая и его. Несмотря на неизбежное увеличение расходов, новая система, безусловно, устроит добросовестного грузополучателя. Четко налаженный механизм таможенного

оформления и контроля, отсутствие бумажной волокиты и проволочек, несомненно, будут оценены.

Разумеется, добиться слаженной работы всех звеньев логистической цепочки за один день не удастся. Вот почему я против административного введения новых правил с завтрашнего дня. Приказ должен выйти за 5-6 месяцев до его вступления в силу, и тогда у всех будет возможность подготовиться, согласовать необходимые документы и процессы. Нужна подготовительная работа, нужен опыт, чтобы выявить узкие места. Как работает цепочка, где и почему случаются сбои, а главное, хватает ли мощностей?

Попутно замечу, что было бы ошибкой делать ставку исключительно на крупные терминалы. Да, они во всех отношениях предпочтительнее, но и сравнительно малые склады нельзя игнорировать, особенно на первых порах. Пусть наряду с крупными какой-то небольшой терминал возьмет на себя всего лишь пять процентов годового оборота контейнеров в порту, но десять таких терминалов увеличат грузооборот в полтора раза. В общем итоге оборот возрастет не на несколько процентов, а в несколько раз!

Конкуренция станет честнее

— **Идея «сухих портов» пока что реализована на бумаге. Что препятствует ее претворению в жизнь?**

— Я уже говорил, что торопиться в этом случае не стоит. Главное, что идея услышана и поддержана государством. Ни для кого не секрет, каких размеров достигли у нас злополучные «серые» схемы...

— **Кстати, каких?**

— Точной статистикой я не располагаю, но с теми или иными нарушениями растаможивается большое количество грузов. ФТС оценивает объем «серого» импорта в 15-20%, различные печатные издания — в 60-70%. Примерно 30% так или иначе занижают стоимость таможенных сборов — за счет искажения веса, например. Я ничего не имею против таможенных брокеров, их услуги необходимы бизнесу, но ни для кого не секрет, что чаще всего к ним обращаются с просьбой занижить расходы на таможенное оформление груза, ведь заполнить декларацию честно и правильно не сложнее, чем заполнить налоговую декларацию. А вот для искажения данных нужен «специалист».

НЕОБХОДИМО НА ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМ УРОВНЕ ЗАПРЕТИТЬ

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ.

Еще процентов тридцать обходят законодательство с помощью подставных фирм. Это, к сожалению, тоже распространенный и отработанный прием. Крупные компании закупают за границей огромные партии товара и растаможивают его на созданные ими же или таможенным брокером фирмы-однодневки. После чего у них же «закупают» товар, благополучно возвращая себе НДС — формально сделка происходит уже на территории Российской Федерации.

Повторяю, точными данными я не располагаю, но, как видите, почти половина участников ВЭД так или иначе прячется в тени. «Сухие порты» позволят покончить с этим явлением и поставить все бизнес-структуры в равное положение. Мне не раз приходилось беседовать с нашими предпринимателями, и главное, что их не устраивает, это неравные условия. Честным игрокам приходится нелегко, когда те, кто играет без правил, либо кладут в карманы неучтенную прибыль, сэкономяв на ввозных пошлинах, либо демпингуют, подчиняя себе рынок и тем самым устраняя конкурентов.

Кроме того, выиграет бюджет. Во-первых, за счет полного сбора всех платежей, во-вторых, от загрузки внутренних таможен. В Петербургском морском порту проходят оформление грузы московских, челябинских, новосибирских получателей. Для чего же там создавались внутренние таможи?

Выиграет и город: руководство таможи будет указывать перевозчику точный маршрут, от которого он уже не сможет отклониться. Это позволит раз и навсегда покончить с хаотическим перемещением грузового автомобильного транспорта по городским магистралям.

— **Но ведь грузополучателю, особенно в отдаленных от моря регионах, товар при такой схеме обойдется дороже?**

— Доставка по схеме ВТТ действительно дороже, но при грамотной слаженной работе эта разница быстро нивелируется, да и оформление не должно быть таким длительным. Все таможенные сборы в конечном счете оплачивает покупатель в магазине. А для предпринимателя, как я уже сказал,

главное — равные условия. Поэтому идея не вызывает у них возражений. Конкуренция станет честнее, когда все участники ВЭД выйдут из «серой» тени.

Работа идет

— **Как вы оцениваете перспективы развития сети «сухих портов» в России?**

— В целом положительно. Работа идет. Терминалы строятся, связи налаживаются.

Свою задачу я вижу в популяризации этой идеи, ибо реальной альтернативы ей не существует. Известно, что наша бюрократическая машина достаточно неповоротлива, но в этом есть свои плюсы — больше времени остается на проработку отдельных вопросов. Хотелось бы, конечно, большей активности со стороны государственных органов, но главное, что работа идет.

— **Не станет ли препятствием действующее законодательство, не всегда поспевающее за веяниями времени?**

— Законодательство должно быть стабильным. Изменять его нет необходимости — у нас хороший Таможенный кодекс и неплохой Закон о тарифах.

Проблема в другом. Существует масса подзаконных актов — приказов, писем, инструкций, разъяснений. Огромное количество этих документов давно устарело, но формально они сохраняют юридическую силу. И сплошь и рядом противоречат друг другу! Это не только затрудняет работу таможенных органов, но и дает известный шанс недобросовестным сотрудникам таможи, извлекаящим из этой бумажной вакханалии личную выгоду.

Тем не менее, я смотрю в будущее оптимистически. ФТС ведет огромную работу по упорядочению документальной базы, со временем здесь будет наведен порядок — уже сейчас налицо конкретные результаты.

В реализации идеи «сухих портов» у российской таможи есть надежные союзники — транспортные компании, которые зарабатывают не на контрабанде, а на законном перемещении грузов. Поэтому огромные завалы контейнеров в морских портах через год-два окончательно уйдут в историю.