

# Ликвидация узких мест на МАПП, препятствующих ускорению транзитных перевозок

**Сегодня одним из факторов, отрицательно влияющих на осуществление международных автоперевозок, являются большие потери времени при таможенном оформлении на международных автомобильных пунктах пропуска (МАПП). Свой взгляд на пути решения этой проблемы излагают руководители Межрегионального союза экспедиторов Северо-Запада РФ и Региональной ассоциации таможенных брокеров Северо-Запада.**

**Ирина МЕТЕЛЬ,**  
исполнительный директор  
Межрегионального союза  
экспедиторов Северо-Запада РФ:

— В 2003–2005 годах объемы перевозимых автотранспортом грузов практически на всех направлениях по Северо-Западу России увеличивались. В частности, на финляндском направлении — на 17–19% ежегодно. Ожидается существенный прирост автомобильных товаропотоков, следующих через страны Балтии. Однако все это не значит, что автоперевозчики Северо-Запада не испытывают проблем, связанных с несовершенством таможенных технологий.

Сегодня особых очередей автотранспорта перед МАПП нет: не сезон. Они появляются летом. В возникновении «пробок» виноваты, кстати, не только таможенники. На МАПП работает еще несколько госслужб. За рубежом дело поставлено иначе: там присутствуют только таможенники и пограничники. А, к примеру, фитосанитарный контроль проводится позже, чтобы не задерживать движение через МАПП.

В последнее время с представителями таможни стало проще наладить диалог. В СЗТУ готовы обсудить варианты решения самых острых проблем. Речь идет о том, как снизить простои транспортных средств и оптимизировать процедуры. Сегодня нет особой нужды досматривать все автопоезда и грузы: экспедиторы и грузовладельцы стали больше дорожить деловой репутацией. Поэтому расширяется практика применения «зеленых коридоров». Однако остаются товары, пошлины на которые высоки, и велик соблазн у товаровладельцев сэкономить на уплате пошлин. Например, бытовая техника и электроника.

Ускоряет работу и предварительное электронное декларирование грузов. Объемы его использования, кстати, зависят не только от воли таможни, но и

от желания грузовладельцев вводить электронный документооборот.

Пока что на Северо-Западе электронные декларации используют только на 16 постах, где в 2005 году по такой технологии было оформлено всего 1,5 тыс. комплектов документов. Благодаря им по автодорогам было пропущено всего 4,6 тыс. партий. Капля в море.

Союз автоперевозчиков и экспедиторов Санкт-Петербурга и Ленобласти выдвинул ряд предложений для ускорения автомобильных грузоперевозок. Первый раздел касается технологии взвешивания. Сейчас для весового контроля по пути приходится останавливаться неоднократно, и каждый раз проверяющие могут найти отклонения от заявленной нагрузки на ось, что влечет за собой штрафы. Это напоминает систему поборов. Мы предлагаем ввести единый международный сертификат взвешивания транспортных средств. Это позволит проходить процедуру единожды, после чего автомобили и груз опломбируются, и далее уже не будет необходимости в проверках.

Вторая часть предложений связана с порядком выдачи спецразрешений на доставку крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Если на границе все-таки обнаружат перевес автопоездов, то после уплаты по тарифу должны выдавать разрешения там же, на границе. Сейчас это прерогатива Минтранса РФ, и надо ждать получения документов из Москвы. Есть разные варианты решения проблемы. Например — делегирование Минтрансом своих функций транспортной инспекции. Можно поручить это пограничникам. Но почему выдачей спецразрешений занимаются только в Москве? Порой грузовик стоит на приколе больше недели, пока дождется документов.

Третий раздел составляют ходатайства автоперевозчиков перед Правительством РФ о расширении площадей МАПП. В

первую очередь, на Северо-Западе РФ — МАПП «Торфяновка». Нужно строить дополнительные павильоны для оформления документов, увеличивать количество полос движения транспортных средств.

Далее: немало задержек связано с порядком оформления документов. Порой на каждой странице может стоять по 4 печати. А бумаг в декларациях — кипа. И нередко бывает, что из-за невнимательности где-то не хватает проштамповки. Тогда автомобильную фуру заворачивают обратно. Имеет смысл снизить количество печатей, предоставляемых на таможенных документах.

Пятая группа предложений ставит целью оптимизировать процедуру контроля на территории МАПП. К примеру, зачем заставлять пассажиров автобуса выходить из салона при досмотре транспортного средства и штамповании виз в паспортах? Вещи пересекающих границу обычно не досматриваются, как и внутренняя часть автобусов. Так почему бы не оформлять документы внутри салона? Ведь нашли же способ это делать в СЗТУ по ходу движения железнодорожных поездов.

Наконец, коснемся деликатного момента: когда говорят о необходимости ускорения таможенных процедур, нередко забывают о точке отсчета времени. Хорошо, что в России вводят норматив прохождения грузов через МАПП. Однако его выполнение сложно проконтролировать. Формально часы начинают тикать, когда транспортное средство въезжает на таможенную территорию. Но этот момент следовало бы зафиксировать. Скажем, выдавать водителям контрольный талончик, в котором ставить отметки на въезде и выезде. Тогда проще будет предъявлять претензии.

Эти вопросы поднимались специалистами Межрегионального союза экспедиторов Северо-Запада РФ вместе с руководством представительства АСМАП по Северо-Западу России и обсуждались на заседании консультативного совета таможни. В Петербурге создан совет по координации транспортно-транзитной деятельности, который также призван содействовать совершенствованию системы автоперевозок.

**Роман КОЗЛОВ,**  
директор Региональной ассоциации  
таможенных брокеров  
Северо-Запада:

— Главная причина возникновения очередей в МАПП — стремительно растущий товарооборот. Нынче через Северо-Запад перемещается 2/3 международных грузов России. Международные автоперевозки с 2005 года на этом участке государственной границы РФ выросли более чем на 20%.

Сегодня очевидна необходимость расширить наши МАПП, создать новые направления движения, дополнительные стоянки и т.п. (причем — с учетом перспективы дальнейшего роста автоперевозок).

На наш взгляд, целесообразно предпринять следующие шаги, направленные на упрощение прохождения через МАПП:

- Вынести государственные контролирующие органы за пределы пунктов пропуска, оставив на территории МАПП только пограничную и таможенную службы.

- Оснастить пункты пропуска современными инспекционно-досмотровыми комплексами, что позволит значительно ускорить досмотровые операции.

- Технологически разделить транспортные потоки, чтобы автопорожняк или автопоезда, перевозящие новые автомобили официальных дилеров, направлялись по отдельно выделенному направлению движения.

- Сократить количество оттисков печатей и штампов, проставляемых в документах при пропуске товаров и транспортных средств сотрудниками таможенных органов.

Помимо этого, имеет смысл принять следующие меры:

1. Установить совместные с таможенными службами сопредельных государств графики и технологические схемы работы пунктов пропуска для оптимизации проводимых процедур.

2. Использовать передовые информационные технологии таможенного оформления товаров и транспортных средств в соответствии с мировыми стандартами ВТО, а также предварительное информирование таможенных органов о прибывающих товарах и их электронное декларирование.

Указанным направлениям деятельности Северо-Западного таможенного управления РФ уделяется серьезное внимание. Решение большинства серьезных вопросов осуществляется совместно с участниками ВЭД в рамках работы Консультативного совета по таможенной



политике при СЗТУ, в том числе — на основании рекомендаций специально созданной рабочей группы.

Для внедрения системы предварительного информирования таможенных органов о перемещаемых товарах и транспортных средствах и увеличения пропускной возможности МАПП рабочей группой осуществлены следующие шаги:

1. В рамках проекта «ТЛЦ-технология» проводятся мероприятия, направленные на создание системы предварительного информирования на финляндском, эстонском и латвийском направлениях. Сегодня такой порядок применяется на международных автопереходах Ивангород, Убылинка, Шумилкино, Брусничное, Торфяновка, Бурачки. В скором времени к ним добавятся Светогорск, Куничная Гора.

2. Разработан и согласован с ФТС России меморандум по взаимодействию СЗТУ и РАТБ «Северо-Запад». На основании меморандума Ассоциация определяет участников эксперимента по внедрению системы предварительного информирования и обеспечивает их подключение к брокерскому порталу ООО «Таможенный логистический центр».

3. Разработана и утверждена Схема информационного взаимодействия при электронном декларировании товаров и транспортных средств между СЗТУ и ООО ТЛЦ.

4. Разработаны схема и технические условия информационного взаимодействия членов РАТБ «Северо-Запад» с Единой автоматизированной информационной системой ФТС России при представлении предварительной информации через ООО «Таможенный логистический центр».

5. СЗТУ совместно с РАТБ «Северо-Запад» проведен семинар по внедрению электронной формы декларирования товаров и транспортных средств.

6. Дополнительно к уже существующей сервисной зоне в городе Нарва (Эстония) организована аналогичная площадка-накопитель на сопредельной стороне МАПП «Бурачки». Прорабаты-



ваются вопросы создания таких площадок-накопителей на других переходах.

7. Прорабатываются вопросы открытия площадок-накопителей и на российской стороне с целью создания Единого информационного пространства МАПП на базе ТЛЦ-технологии.

8. Проведены мероприятия по организации электронного декларирования через таможенно-брокерский портал на базе СЗТУ и Северо-Западного таможенного поста Санкт-Петербургской таможни.

9. Разработан совместно с ООО «Таможенная карта» и проходит опытные испытания принципиально новый механизм реализации приказа ГТК России № 29 от 16.01.04 года, в соответствии с которым операции резервирования денежных средств для обеспечения уплаты таможенных платежей по процедуре ВТТ осуществляются в пункте пропуска в момент пересечения транспортным средством таможенной границы, а закрытие процедуры ВТТ — по прибытии транспортного средства в место основного таможенного оформления.

10. Советом Ассоциации принято решение совместно с ООО «Таможенная карта» и ООО «Таможенный логистический центр» образовать некоммерческое партнерство «Логистика и таможенный сервис» (НП ЛТС) для содействия в организации и внедрении передовых технологий, связанных с информационным обменом и обеспечением уплаты таможенных платежей. Целью создания НП ЛТС является предоставление (в первую очередь членам РАТБ «Северо-Запад») дополнительного комплекса услуг.

11. Некоммерческим партнерством подготовлены и реализуются договоры с заинтересованными лицами на оказание комплекса услуг по организации информационного сопровождения автомобильных перевозок и представления в таможенные органы обеспечения уплаты таможенных платежей с применением таможенной карты.

В настоящее время указанные договоры подписаны с 16 организациями.