

ЛОГИСТИКА



Таможенные брокеры готовятся к сложностям **18** | Количество сделок по аренде складов увеличилось почти вчетверо **19** |
Логистические операторы в борьбе за клиентов **19** | 40 лет Европейскому таможенному союзу **20**

Между идеями вступления России в ВТО и формирования Таможенного союза есть нечто общее: и та и другая заставляли нервничать многих представителей бизнеса, ожидавших усиления конкуренции с иностранными компаниями. Разница же между идеями в том, что если неприятности из-за вступления в ВТО были все-таки неочевидны и ожидалась нескоро, то Таможенный союз и связанные с ним потери — реальность уже текущего года.

Таможенные риски объединили в союз

геополитика

Хорошая идея

В общем и целом единое таможенное пространство трех стран — России, Белоруссии и Казахстана — с совокупным населением 170 млн человек представляется делом крайне выгодным, особенно России, в которой сосредоточена значительная часть производителей товаров и услуг. За счет ликвидации пошлин им отныне будет значительно легче конкурировать с производителями из внешних стран, в первую очередь Китая и Европейского союза, на рынках Казахстана и Белоруссии. Это, разумеется, не исключает нетарифных ограничений, антидемпинговых расследований и прочего, но суммарный положительный эффект должен перевесить потенциальные потери.

Номенклатур же, по которым компаниям из России на своем домашнем рынке приходилось бы бороться с белорусами и казахами, совсем немного — сюда можно отнести разве что недорогую обувь, одежду, продовольствие, некоторые виды сельскохозяйственной техники и машиностроения. Но поскольку и россиянам, и белорусам приходится по большей части бороться не друг с другом, а с товаропотоками из Китая, то «внутритаможенной» конкуренцией перед лицом общего сильного противника можно в принципе и пренебречь.

Непростой казахский вопрос

Однако потери российского бизнеса, федерального бюджета и сложившейся вокруг внешнеэкономической деятельности теневой сферы, прежде всего околотаможенной, будут весьма существенными. Причем не все потенциальные убытки видны сейчас, некоторые станут очевидны лишь через пару лет.

К числу потерь, которые видны уже сейчас, стоит отнести изменения в направлении товарных потоков, идущих из Китая в Россию, и связанных с этим удар по бизнесу транспортных компаний и таможенных брокеров. Основных путей из КНР в направлении европейской части России, где проживает подавляющее большинство потребителей, четыре. Морем через балтийские порты, включая Санкт-Петербург; морем до



Создавая Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана, политики боролись не за отечественных, а против иностранных производителей
ФОТО ДМИТРИЯ АЗАРОВА

Владивостока, оттуда по железной дороге; через железнодорожный пограничный переход «Забайкальск» в Читинской области; через Казахстан любым наземным видом транспорта. Эдуард Коновалов, генеральный директор China United Logistics, говорит, что сейчас самым привлекательным является путь через Владивосток, чему способствует следующий фактор: благодаря строительству к саммиту АТЭС в 2013 году и спросу на российское сырье в странах Юго-Восточной Азии в направлении Дальнего Востока идут большие объемы грузов. В обратном же направлении загрузок нет, что вынуждает железнодорожные компании ак-

тивно ее искать: из-за необходимости платить РЖД за использование пути и локомотивов им позарез требуется найти хоть какой-то груз, чтобы прогреб в центральную часть страны не был убыточным, а по возможности еще и принес прибыль. Так и получается, что увеличивающийся в течение нескольких месяцев подряд трафик из Китая протарил время в ожидании подвижного состава, обещавшей работой и местными порты, и железнодорожных операторов.

Однако с открытием границ схема может перестать работать, предупреждает господин Коновалов: «Представляем ситуацию: у нас есть Таможенный союз, я владелец, напри-

мер, обуви, которая производится на юге Китая, в Гуанчжоу, или на западе, в Ченду, грузую вагон, отправляю его до Алашанькоу — Достык или грузовой вагон на Хоргос, растаможиваю прямо на границе в Казахстане, перегружаю в машину, которая идет в Москву, и далее спокойно везу как внутренний груз. Стоимость доставки существенно снижается, а казахские таможенники не такие избалованные, как российские. Поэтому, если будет возможность растаможивать в Казахстане, я предполагаю, что российские импортеры будут стараться делать это там».

Разумеется, на Казахстан уйдет далеко не весь поток, хотя

чья которого началась осенью 2009 года, в Казахстане придадут столь большое значение, что страна, и так обремененная долгами, даже взяла на его превращение в жизнь кредит в Европейском банке реконструкции и развития. Похоже, что казахи продемонстрировали умение смотреть на несколько шагов вперед.

Считаем убытки

Можно предположить, что если основной транзитный маршрут пройдет через Казахстан, помимо российских транспортных компаний убытки неизбежно понесет и федеральный бюджет РФ. Примерно половина доходов российской казны складывается из таможенных пошлин и сборов, а те в большой степени формируются за счет корректировки таможенной стоимости товаров (КТС). От этой стоимости зависит объем платежей, взимаемых с той или иной партии, поскольку пошлины обычно рассчитываются в процентном выражении от цены ввозимого груза: меньше указанная в декларации цена — меньше надо платить.

В 2009 году процедура КТС подверглась примерно 98% грузов, ввезенных в Россию. Из 3,5 трлн рублей, собранных таможен в 2009 году, около 63% пришлось на экспортные таможенные отчисления, которые за счет КТС в силу природы ввозимых товаров поднимать сложно. Импорт составил 37%, или 1,3 трлн рублей, и при этом доля ввозной пошлины в структуре сборов таможен всего 13,3%, то есть 467,2 млрд рублей. Сумма же, полученная благодаря КТС, составила в прошлом году 27,75 млрд рублей, то есть без нее от пошлины на импорт осталось бы не 467 млрд, а только 439 млрд рублей. Цифры не то чтобы грандиозные, но тем не менее у российских таможенников есть шанс лишиться такого нужного рычага в деле выполнения планов по перечислению в бюджет (и не только туда), как довольно произвольное в случае необходимости изменение таможенной стоимости в сторону ее увеличения. Вопрос в том, будут ли белорусские и казахские мытари столь же старательно и искусно работать над выжиманием из участников ВЭД максимально возможного объема платежей, подавляющая часть которых все равно отправится в Россию?

(Окончание на стр. 18)

Виртуальное лекарство

ТЕХНОЛОГИИ

Электронное декларирование набирает обороты — не проходит и недели, чтобы кто-то не отчитался о своей готовности обрабатывать документы в цифровом виде или о достигнутых показателях в этом направлении. Не исключено, что к концу года около 50% всех деклараций будет передаваться онлайн. Однако, как предупреждают участники ВЭД, таможенно-логистическая цепочка, поэтому для эффективной оптимизации документооборота требуется перевести в виртуальную реальность взаимоотношения с другими контрагентами.

Таможня стала виртуальной

Первый вариант электронного декларирования грузов появился еще в 2005 году. В официальной терминологии он обозначается как ЭД1 и действует до сих пор, но постепенно сойдет на нет. ЭД1 достаточно громоздкий вариант: оборудование, которое каналами связи напрямую подключалось к тому или иному таможенному посту, стоило сначала \$20 тыс., вспоминает генеральный директор ООО «Международный таможенный брокер» Александр Северилов. По сути, его логичнее было бы назвать предварительным информированием, поскольку при очистке товара все равно требовались бумажные копии документов.

Новая эра виртуального общения участников ВЭД с таможней, названная ЭД2, была открыта приказом Федеральной таможенной службы (ФТС) от 24 января 2008 года №52. Разница между старым и новым подходами заключается в том, что в последнем варианте используется интернет — это значительно удешевляет подготовительные работы и упрощает взаимодействие. Теперь в полностью автоматизированном режиме с оборудованного рабочего места можно отправить оформленную в соответствующем электронном формате государственную таможенную декларацию (ГТД) с сопровождающими документами и получить обратно согласие инспектора на отправку груза.

Общая схема взаимодействия между сторонами выглядит просто. Участник ВЭД может подключиться к АСВД/ГНИВЦ Федеральной таможенной службы напрямую или через специального провайдера. На автоматизированные рабочие места сотрудников устанавли-

вается программное обеспечение, которое позволяет подписывать электронные документы цифровой подписью нажатием одной клавиши и передавать их на любой оборудованный таможенный пост в стране.

Грузоотправитель передает документы по той или иной партии товара таможенному брокеру. Тот, в свою очередь, формирует электронную ГТД, в которой отражает все необходимые для данного случая сведения, и за цифровой подписью своего уполномоченного сотрудника отправляет на пост, где должны проводиться соответствующие операции. В день получения ГТД инспектор проверяет все сведения, выполняет требуемые формальности, определяет меры дополнительного контроля и в случае необходимости запрашивает недостающие, по его мнению, документы. Или же, поставив свою подпись, отправляет декларацию обратно. Затем после физического перемещения товаров на указанный пост, их досмотра и проверки данных вся операция считается закрытой.

«В первую очередь мы получаем значительное ускорение процедуры оформления. Во вторую — возможность работать с таможенным органом по принципу удаленного декларирования», — комментирует господин Северилов, добавляя, что его компания пользуется новой технологией для всех товаров, включая акцизные.

Менеджер по развитию таможенной деятельности ДНН Экспресс в России Оксана Шпитальникова отмечает, что «сейчас в электронном виде мы оформляем около 300 таможенных деклараций в месяц. Во-первых, это экономия времени и скорости проведения таможенного оформления, во-вторых, экономия расходов, хотя бы на количестве документов на бумажном носителе и количестве ксерокопий этих документов. Также электронное декларирование сокращает время, в течение которого грузы находятся на складе, что для импортера означает оптимизацию расходов и времени по всей логистической цепочке.

Среди преимуществ нельзя не отметить и такую функцию, как удаленный доступ, то есть возможность подавать электронные декларации из одного центра в разные таможенные органы России. А это также позволяет сокращать расходы на таможенного брокера и повышать качество декларирования. Кроме этого электронное декларирование создает прозрачность таможенного оформления».

(Окончание на стр. 18)

ТАМОЖЕННЫЙ КОДЕКС СОЮЗА РАЗВЯЗЫВАЕТ РУКИ ФТС

После введения в действие с 1 июля всех механизмов Таможенного союза (ТС) участников внешнеэкономической деятельности могут ожидать неприятности — предпосылки к ним заложены в кодексе ТС. Управляющий партнер юридической компании K&V Group Станислав Баранов обращает внимание на то, что Таможенный кодекс (ТК) «создает неограниченные возможности для произвола со стороны таможенных органов». Если, согласно действующему законодательству, выпущенный в обращение товар подвержен контролю в течение одного года, то ТК увеличивает этот срок до трех лет. Кроме того, таможенные органы получают право провести проверку любых лиц, так или иначе связанных со

сделкой, по которой возникли вопросы, включая всех тех, кто выступает контрагентом по внутреннему договору. Наконец, положение о выпуске товара предусматривает увеличение срока, в течение которого должно быть принято соответствующее решение, до десяти дней вместо нынешних трех. Решение, что важно, принимается начальником таможенного поста, но при этом ТК не указывает критерии, которыми начальник поста должен руководствоваться. Наконец, Федеральная таможенная служба РФ получит практически неограниченный доступ к банковским счетам юридических лиц — участников ВЭД, а помимо этого — право на личный досмотр всех физических лиц, находящихся в таможенной зоне.

STS Logistics -
Ваш надежный партнер в области логистики.
Мы сможем предложить оптимальные решения по хранению и доставке грузов, снижению логистических расходов, оптимизации всех процессов предприятия.

Думайте о главном!

Заботы о логистике мы возьмем на себя

123290, Москва, 1-й Магистральный тупик, д.5 А
Тел.: +7 495 7750202
Факс: +7 495 7750201
stmow@stsllogistics.net
www.stsllogistics.net
www.rls.ru

реклама