

ЛОГИСТИКА

ЕС: 40 лет таможенной свободы

мировой опыт

Строительство Европейского таможенно-го союза заняло более 25 лет. Сегодня система, объединяющая весьма разные по экономическому развитию и политическим традициям государства, работает устойчиво, обеспечивая свободный поток товаров, услуг и капиталов. Секрет успеха прост: либерализация в таможенной сфере была органичной частью евроинтеграции, являясь не столько целью, сколько инструментом в реализации масштабной идеи — создания единой Европы.

Пошлины отменялись не спеша

Организационное строительство современного Европейского союза началось с образования Европейского объединения угля и стали в 1951 году. Торговля этими видами сырья, а также железным ломом и рудой между Германией, Францией, Италией, Бельгией, Нидерландами и Люксембургом была освобождена от пошлин, имевших равнозначный эффект, сборов и количественных ограничений. С 1959 года такой же режим полного благоприятствования был создан в рамках договора Евратом для продуктов атомной промышленности.

Со временем свободная торговля привела к формату более глубокой интеграции — Единому экономическому пространству (ЕЭС), которое официально в 1995 году было переименовано в ЕС. В договоре о ЕЭС была статья, которая гласила: «Сообщество должно основываться на таможенном союзе, который должен охватывать всю товарную торговлю и включать в себя запрещение таможенных пошлин на импорт и экспорт, всех сборов, имеющих равнозначный эффект между государствами-членами, а также предусматривать принятие общего таможенного тарифа для отношений между ними и третьими странами».

Другими статьями предусматривался переходный период, в течение которого страны-участницы должны были отменить равнозначные пошлины, обеспечить свободный переток товаров, услуг, капиталов и рабочей силы, и сформировать механизмы сотрудничества. Продолжительностью переходного этапа сегодня, наверное, может сильно удивить: на него отвели целых 12 лет — с 1 января 1958 года по 31 декабря 1969 года. Однако стоит учесть определенную новизну идеи и реалии того времени, в частности отсутствие информационных технологий.

Союз появился на полтора года раньше крайнего срока — 1 июля 1968 года, когда Германия, Франция, Италия, Бельгия, Нидерланды и Люксембург ввели единый импортный тариф для товаров из третьих стран. Ускорение может быть объяснено тем, что свободное таможенное пространство стало на определенном этапе необходимым инструментом усиления дальнейшей интеграции, оно было одной из фаз более глобального процесса, а не некоей вешью в себе, каким — по крайней мере в текущий исторический период — является Таможенный союз России, Казахстана и Белоруссии.

Кроме того, в случае с ЕС устранение пошлин и количественных барьеров, механизм согласования интересов участников, оценка возможных рисков и негативных и положительных последствий были в течение 15 лет опробованы на практике на отдельных группах товаров.



С 1975 года все собранное в странах Евросоюза пошлины поступают в общую казну сообщества. ФОТО AFP

Таможенный кодекс в стиле хай-тек

В следующие 25 лет шла отпихивка взаимодействия между членами ЕЭС в торговой и, в частности, таможенной сфере. Так, например, единая документация появилась только в 1988 году, заменив собой 150 различных документов, действовавших в различных странах. А с 1975 года все собранные пошлины поступают в бюджет не отдельных стран, а общую казну сообщества. В 1987 году ЕЭС ратифицировало Международную конвенцию о гармонизированной системе описания и кодирования товаров, которой в несколько модифицированном виде с 1988 года пользуется и по сей день.

Со временем в ЕЭС вошло несколько новых членов, в том числе такой крупный экономический и политический партнер, как Великобритания, и та-

кие страны, как Испания и Португалия, в связи с чем опять встал вопрос нового формата интеграции. Речь шла уже не просто о мощном альянсе, а о формировании союза с наднациональными структурами, переходом к эмитированию единой валюты, делегированием части суверенитета и прочими атрибутами метагосударства.

Соответственно, новации коснулись и таможенной деятельности. Датой окончательного формирования союза можно считать 1 января 1993 года — с этого дня в торговле между странами-участницами был отменен таможенный контроль.

В 1990 году Еврокомиссия представила Таможенный кодекс ЕЭС, который, как предполагалось, должен был вступить в действие с 1993 года, но в реальности начал применяться только с 1994-го.

На протяжении почти 15 лет в основной документ вносились пять блоков поправок, а в 2005-м было принято решение о его кардинальном изменении. Новый вариант, принятый в 2008 году, отражает реальность, которая складывается в мировой торговле, а именно тенденции глобализации и внедрения современных цифровых технологий. Вступление отдельных положений, как и в старые времена, растяну-

то на несколько лет. Подобный подход, характерный для неспешной, но вдумчивой европейской бюрократии, представляет собой разительный контраст со стремительной разработкой документа для союза России, Казахстана и Белоруссии, который в итоге напичкан большим количеством отсылочных норм к национальным кодексам.

Главные новации заключаются в том, что основой документа становится представление деклараций и прочих документов в электронной форме. Подобным же способом осуществляется передача данных между таможен и другими службами — налоговой, ве-

теринарной, фитосанитарной и пр., информационные системы которых увязаны друг с другом в единую сеть. Это очень удобно грузоладельцам, перевозчикам, брокерам — в общем всем, кто самостоятельно или от имени клиентов проводит очистку товаров: все документы, даже для разных ведомств, подаются только в одно из них, поскольку, как уже было сказано выше, между различными структурами налажен обмен информацией.

Конкретам ничего не осталось

Процесс либерализации торговли в Европе шел не только в рамках ЕЭС, а затем ЕС. В сере-

дине XX века успех Германии и Франции был неочевиден, зато присутствовало противодействие их объединению со стороны Великобритании. В результате в 1960 году появилась в некотором роде альтернативная концепция регионального союза — Европейская ассоциация свободной торговли (ЕАСТ), в которую помимо англичан вошли также Португалия, Дания, Австрия, Швейцария, Норвегия и Швеция. Позже к ним присоединились Финляндия, Исландия и Лихтенштейн.

Долгое время ЕАСТ была самым крупным торговым альянсом. Ассоциация, в отличие от ЕС, не ставила глобальные цели вроде создания единого рынка и свободного перемещения всех субъектов экономической деятельности. Она скромно сосредоточилась на устранении пошлин в торговле между странами-участницами, и то либерализация распространялась лишь на промышленные товары. При этом ЕАСТ не стала разрабатывать и применять единый внешний тариф для третьих стран, позволяя своим членам проводить в отношении с ними ту политику, которую они считают нужной.

Отношения между конкурирующими проектами складывались позитивно. В 1973 году между ЕЭС и ЕАСТ было достигнуто соглашение о свободной торговле, в рамках которого произошло снижение пошлин на промышленные товары, в 1977-м пошлины и вовсе были отменены. В 1992 году стороны договорились уже о полном движении не только товаров, но также услуг, капитала и трудовых ресурсов.

ЕАСТ была и остается исключительно зоной свободной торговли, да и то в ограниченном диапазоне, не претендующая на бо-

лее глубокие формы взаимодействия. Это и предопределило ее дальнейшую судьбу. В 1972 году из нее вследствие своего присоединения к ЕЭС вышла Великобритания, чем, видимо, и объясняется достижение соглашения в 1973-м. Помимо Великобритании в том же году ассоциацию покинула и Дания. В 1986 году из ЕАСТ вышла Португалия, в 1995-м — Австрия, Финляндия и Швеция. Они все выбрали союз, который ставил более амбициозные цели и их достигал, предлагая либерализацию таможенного режима как одну из составляющих более глобального проекта. Правда, ЕАСТ осталась на плаву, объединяя Исландию, Норвегию, Швейцарию и Лихтенштейн, и планирует в этом году даже отпраздновать свое 50-летие.

Пожокая судьба постигла и другой альянс — Центральноевропейское соглашение о свободной торговле (СЕFTA), учрежденное в 1992 году Венгрией, Польшей, Чехией и Словакией, к которым в 1996-м присоединилась Словения. Как и в ЕАСТ, соглашение касается отмены пошлин во взаимной торговле промышленными товарами и частичного снятия ограничений на передвижение сельскохозяйственной продукции. Среди нынешних членов не осталось ни одного из основателей: они все вступили в ЕС. Само СЕFTA, впрочем, продолжает существовать, занимаясь либерализацией торговли между Албанией, Боснией и Герцеговиной, Хорватией, Македонией, Черногорией, Сербией и даже Молдовой. Более или менее крупных партнеров уже не осталось: они все выбрали преимущественно ЕС, проект, который ставил цели создания единого рынка, а не просто таможенного союза.

Андрей Ридулов

CROCUS-СКЛАД

Весной в Одинцовском районе Подмосковья заработал новый полностью автоматизированный складской комплекс Crocus Group на 13,5 тыс. паллетомест.

Склад был построен для обслуживания грузов компании Crocus Group, поскольку оказалось выгоднее и удобнее иметь свой собственный складской комплекс, нежели арендовать или выкупать площади в чужих складских комплексах. Склад Crocus Group необходим для управления логистическими процессами двух торговых центров «Твой дом» в Москве и одного — в Воронеже. В будущем склад Crocus Group, возможно, будет принимать на хранение грузы сторонних строительных компаний.

Сегодня новый складской комплекс (общая площадь 11 676 кв. м, складская площадь 6212,5 кв. м) включает в себя двухэтажное административно-складское здание (складская площадь 1824,3 кв. м), осна-

ное различными промежуточными складскими зонами для приемки, отгрузки товара, складом для длинномеров, зоной хранения, офисными помещениями, и автоматический высоко-стеллажный склад (118,5 м в длину, 36,9 м в ширину, 42 м в высоту, на 13,5 тыс. паллетомест, складская площадь 4388,2 кв. м) с размещением стеллажей с самонесущей конструкцией, оснащенной стеллажной техникой (штабелерами-автоматами) и подъемно-транспортным оборудованием для паллет.

Высота складской части — 40 м, оборудована полностью автоматизированной системой управления, не требующей участия людей, WMS via@t. Все операции на складе осуществляются и контролируются системами управления, что позволяет осуществлять постоянный обмен данными и дает возможность оперативно и эффективно управлять ресурсами склада. В высоко-стеллажном складе-автомате внедрено

пять видов стеллажного обслуживающего оборудования Via@t, что позволяет одновременно разгружать и загружать 18 паллет в час.

Склад предназначен для оказания услуг по приему, хранению, переработке и отгрузке товаров с использованием автомобильного транспорта. Обработка товарного потока внутри склада осуществляется с использованием специального складского оборудования с высокой плотностью хранения товаров и обеспечивает своевременность и точность сборки и отгрузки заказов.

На территории комплекса расположены стоянка на 29 машино-мест для легковых машин и 54 — для грузовых. Количество обслуживающего персонала складского комплекса составляет всего 173 человека в одну смену — смена обслуживает одновременно весь прибывший транспорт для погрузки и разгрузки товаров.

ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ ПРАВИЛ

Территории, на которых не распространяется действие Европейского таможенного союза: Гренландия (Дания), Английские острова (Нидерланды), Канарские острова, Сеута и Мелилья (Испания), Ливиньо, Кампанья, итальянские воды озера Лугано (Италия), Сен-Пьер, Микелон, Майотта (Франция), остров Хельголанд (Германия), Гибралтар (Великобритания).

Особые территории, на которых действует Европейский таможенный союз: Гваделупа, Мартиника, Гвиана, Реюньон (заморские территории Франции), Азорские острова, остров Мадейра (Португалия), Англо-Нормандские острова и остров Мэн (Великобритания).

Почетное пятое место

инфраструктура

По мнению Всемирного банка, к 2010 году Россия поднялась на пять позиций в международном рейтинге развития логистической инфраструктуры. За три последних года в стране существенно выросло качество таможенного обслуживания, появились более эффективные инструменты отслеживания грузов. Но большего всего очков, как ни странно,

мы получили за счет развития самой инфраструктуры.

Первая десятка

В рейтинге Всемирного банка участвуют 155 стран. Если в 2007 году Россия занимала в нем 99-е место, то сейчас мы поднялись на 5-ю позицию. Конечно, качество дорожного покрытия следует вынести за скобки, но зато по обочинам российских дорог выросли качественные логистические центры. Для сферы автомобильных перевозок это был огромный прорыв.

«Мы сделали большой шаг вперед — так оценивает ситуацию в отрасли генеральный директор STS/RLS Logistics Рустам Юлдашев. В «тучные» годы крупные игроки, такие как «Евразия Логистик» и МР, успели построить огромные проекты как в Москве, так и в регионах России. «К сожалению, в связи с кризисом строительство остановилось», — отмечает Рустам, — но за последние пять лет мы действительно сделали очень большой и, пожалуй, единственный заметный шаг вперед именно за счет масштабного строительства логистических парков». Эта черта свойственна именно автомобильным перевозкам. Инфраструктура портов, аэропортов и других объектов логистического комплекса развивается очень медленно.

В докризисный период строительство логистических центров и парков для девелоперов было делом весьма привлекательным — самая высокая ставка капитализации (9,8% по сравнению с 8,5% в офисном и торговом сегментах) плюс огромный неудовлетворенный спрос. В сентябре 2008 года, по оценкам Colliers International, нехватка складских помещений класса А только в Московском регионе составляла около 1,5 млн кв. м, значительно превышая предложение. Это отражалось и на уровне арендных ставок (до \$200 за 1 кв. м), и на качестве сдаваемых площадей. Поэтому в тот момент ряд компаний, обладавших необходимым ресурсом, мог решиться на то, чтобы создать проект «под себя». «В 2008 году на рынке перевозок автомобилей наблюдался



Если в 2007 году Россия занимала 99-е место в мире по развитию логистической инфраструктуры, то сейчас мы поднялись на 5-ю позицию

серьезный дефицит качественных складов для хранения автомобилей», — говорит Александр Журавлев, генеральный директор компании Major Auto Trans. — Географическое положение, высокая пропускная способность подъездных дорог, грамотная организация работы склада, начиная от парковки транспорта и организации погрузки/выгрузки автомобилей и заканчивая освещением, используемыми информационными системами управления складами и охранными системами. Так что единственным решением по организации ЦДА, который отвечал бы современным нормам по качеству и помог бы нам оптимизировать наши логистические цепочки, было построить свой собственный, тем более что уже был накоплен опыт в организации складов хранения автомобилей».

Впрочем, объект «Мейджор-Чисмена» скорее исключение из правил. Большинство компаний предпочитает брать помещения в аренду, либо используя полностью оборудованные комплексы, либо обустроив пустое помещение под свой бизнес. Безусловно, так дешевле, учитывая тот факт, что на фоне почти 40-процентного падения рынка ставки серьезно просели. Теперь максимальная ставка за квадратный метр в офисе класса А, по словам Сергея Верещагина, коммерческого директора компании «Евразия Логистик», составляет около \$100. «Строительство собственного склада», — отмечает он, — обойдется в \$1 тыс. за 1 кв. м и более. При этом собственник также будет иметь затраты на эксплуатацию, налоги, коммунальные расходы, которые могут быть даже больше,

чем в случае аренды. Если сравнить суммы арендной платы и суммы, которые необходимо выплачивать только по проценту в случае кредита на строительство собственного склада, то суммы аренды будут значительно меньше процентов по кредиту. И это еще не считая выплаты по телу долга».

Сторонники аренды называют еще, как минимум, два аргумента. Во-первых, строительство собственного склада, начиная с решения земельных вопросов и заканчивая вводом в эксплуатацию, займет несколько лет, в то время как в аренду можно снять уже готовое помещение, не беря на себя девелоперские риски. Во-вторых, в случае аренды можно гораздо более гибко управлять размером площадей в зависимости от потребности в них. «То есть при постоянно развивающемся бизнесе мы имеем возможность легко сменить существующее помещение на более подходящее», — отмечает директор по операциям в Москве DPD в России Олег Коробкин.

По сути, строительство и дальнейшее обеспечение эксплуатации логистического комплекса и его аренда с целью предоставления услуг на его площадях — это разные виды бизнеса и заработка. Классические логистические операторы не строят крупных складских комплексов и не владеют собственными автопарками, а денег на авантюры, пусть даже в уютной европейской партнерке, на рынке нет. Число игроков в транспортном коридоре Россия—Европа, по оценкам Рустама Юлдашева, и так сократилось на 10–15%, а «свежей крови» фактически

нет. «За пять лет никто из новых логистических операторов на российский рынок не пришел», — говорит он. — Можно сказать, что отдельные зарубежные операторы, такие как DSV, FM Logistics и Itella Logistics, расширили свой бизнес, да и то за счет поглощения или покупки долей других компаний». Средств нет и у девелоперов.

Через четыре года, говорят эксперты Всемирного банка, если не начнется новое масштабное строительство, в России воз-

никнут прежние проблемы: недостаточно развитые дороги, таможен и контроль. В пользу пессимистичных прогнозов говорит как устойчивая пробуксовка системы, так и выводы Всемирного банка. Несмотря на подъем в рейтинге, ситуация с таможней в России изрядно портит весь пейзаж. На фоне стран СНГ мы выглядим вполне пристойно, но в глазах европейских коллег похвастаться по-прежнему нечем.

Наталья Ямницкая

GERH
transport logistics services

Участник выставки
ТРАНСПОРТ 2010
(павильон В.2, стенд С-315)

ЗАО «ГЕРХ» - оптимальные логистические решения, развитая агентская сеть по всему миру и многолетний опыт в России на рынке транспортно-экспедиторских услуг:

- > Автомобильные, морские и железнодорожные перевозки сборных и комплексных грузов со всего мира в различные регионы России
- > Авиаперевозки грузов
- > Проектная логистика для негабаритных грузов
- > Лицензия общероссийского таможенного брокера, консультации в области таможенного законодательства, таможенное оформление на таможенных терминалах Москвы, Санкт-Петербурга, Смоленска, Брянска, Новороссийска и Челябинска, а также в Шереметьево, Домодедово и Пулково
- > Складская логистика
- > Оказание специализированных услуг по логистике в области высокотехнологичных товаров
- > Логистика спортивных и зрелищных мероприятий
- > Организация деловых поездок и индивидуальных путешествий

www.gerh.ru 007 495 933 53 53 info@gerh.ru

Реклама

**ТРАНСПОРТНЫЕ РЕШЕНИЯ
ДЛЯ ВАШЕЙ ОТРАСЛИ**

www.transgarant.com