ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ

ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ

№ 7-8 (176-177) 2013

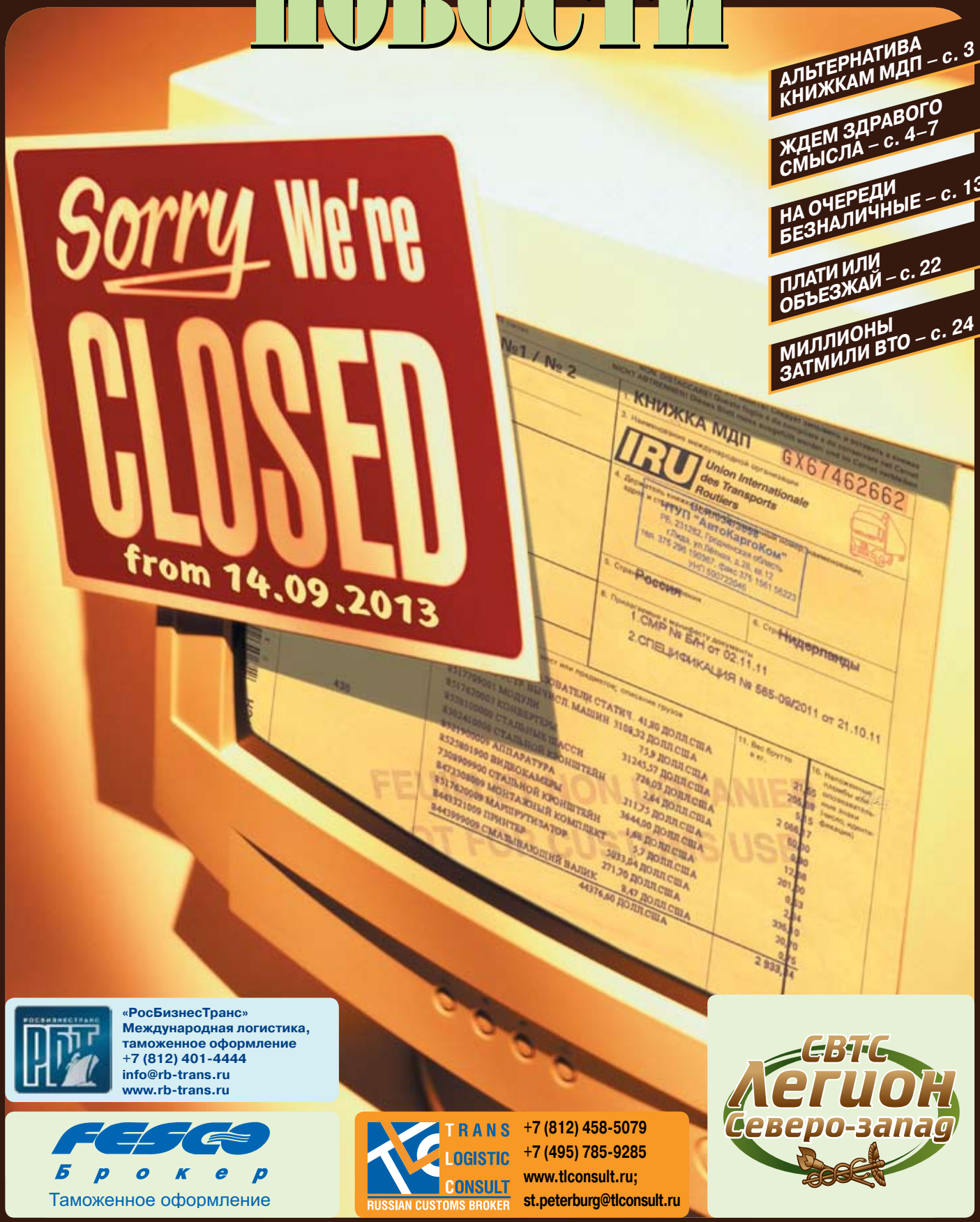
АЛЬТЕРНАТИВА КНИЖКАМ МДП – с. 3

ЖДЕМ ЗДРАВОГО СМЫСЛА – с. 4–7

НА ОЧЕРЕДИ БЕЗНАЛИЧНЫЕ – с. 13

ПЛАТИ ИЛИ ОБЪЕЗЖАЙ – с. 22

МИЛЛИОНЫ ЗАТМИЛИ ВТО – с. 24



«РосБизнесТранс»
Международная логистика,
таможенное оформление
+7 (812) 401-4444
info@rb-trans.ru
www.rb-trans.ru

FESCO
Брокер
Таможенное оформление

TRANS LOGISTIC CONSULT
RUSSIAN CUSTOMS BROKER
+7 (812) 458-5079
+7 (495) 785-9285
www.tlconsult.ru;
st.peterburg@tlconsult.ru

СВТС Легион
Северо-запад

СПРАВОЧНИК

ВСЯ ТАМОЖНЯ 2014

УВАЖАЕМЫЕ УЧАСТНИКИ ВЭД, РЕКЛАМОДАТЕЛИ!

Редакция журнала «Таможенные новости» (издатель – ООО «Паллада-медиа») готовит к печати новый выпуск Информационно-справочного издания «ВСЯ ТАМОЖНЯ-2014» (формат А-5, текстовая часть состоит из цветных и черно-белых страниц, мягкий переплет), выход которого запланирован на конец 2013-го – начало 2014 года.

В справочнике будет в максимально возможном варианте опубликована обновленная контактная информация федеральных и региональных органов власти; таможенных органов государств – членов Таможенного союза Российской Федерации (в составе ФТС России; таможен, непосредственно подчиненных службе; региональных таможенных управлений; наиболее полно будут представлены таможни и посты Северо-Западного таможенного управления), Республики Беларусь и Республики Казахстан.

В разделе «Таможенные органы иностранных государств» предполагается привести актуализированные на момент выхода в свет данные о таможенных ведомствах Латвии, Литвы, Норвегии, Польши, Украины, Финляндии и Эстонии, ряда других государств ближнего и дальнего зарубежья.

Больше внимания будет уделено разделу «Деловая информация», где размещаются контактные данные участников ВЭД; фирм, оказывающих околотаможенные, консалтинговые, информационные, транспортно-экспедиторские, банковские и другие услуги.

Компании, желающие сообщить о себе потенциальным клиентам и стать обладателем справочника «ВСЯ ТАМОЖНЯ-2014», могут разместить свою рекламу на цветных или черно-белых страницах данного издания.

Стоимость размещения рекламы

Размер модуля	Цветная полоса	Черно-белая полоса
1/1 (полоса)	29 677-00	14 868-00
1/2 полосы	18 644-00	9 322-00
1/4 полосы	11 210-00	5 605-00

Все цены даны с учетом НДС 18%

ПО ВОПРОСАМ РАЗМЕЩЕНИЯ РЕКЛАМЫ ОБРАЩАТЬСЯ:

в редакцию журнала «Таможенные новости» –
телефон: (812) 973-2181; телефон/факс: (812) 717-7125,
письменные заявки посылать на адрес: tamnews@yandex.ru.
Адрес редакции: 191036, Санкт-Петербург, Гончарная ул.,
дом 23, литера В, помещение 1 Н.
Информацию по справочнику также можно получить на сайте www.customsnews.ru

Приглашаем к сотрудничеству по реализации издания организации, занимающиеся оптово-розничной торговлей печатной продукции. Оптовым покупателям предоставляются скидки.

В НОМЕРЕ:

Российским банкам рекомендовано направлять в теруправления Центробанка данные обо всех операциях, которые касаются оплаты импорта товаров из Беларуси и Казахстана, когда средства уходят на счета в банках за их пределами.

Стр. 2

Одного письма ФТС России оказалось достаточно, чтобы поставить на уши фактически весь мир, включая некоторые структуры ООН. Первоначально оно должно было вступить в силу 14 августа, но дату перенесли на месяц.

Стр. 4–8

Правительство РФ определило критерии, которым «должно соответствовать лицо, имеющее намерение стать поручителем для обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов». Они вступят в силу через 30 дней после официального опубликования.

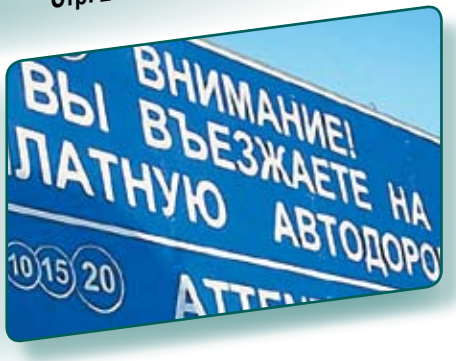
Стр. 12

В последнее время в Северо-Западном регионе существенно вырос поток временно ввозимых транспортных средств, которые зарегистрированы на территории иностранных государств.

Стр. 13

Работа таможенной службы в Казахстане претерпевает изменения. Их цель – упростить и ускорить таможенные процедуры. Для этого в первой половине 2014 года будет запущен пилотный вариант электронного декларирования.

Стр. 20–21



Водители из стран, не входящих в Таможенный союз, изучают атлас дорог Беларуси, чтобы проложить маршрут в объезд магистралей, на которых не действует введенная с 1 августа электронная система сбора платы за проезд Beltoll.

Стр. 22–23

ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ

Издается во взаимодействии с Северо-Западным таможенным управлением

Генеральные партнеры:

Санкт-Петербургская торгово-промышленная палата

НП «Гильдия профессиональных участников ВЭД»

ООО «С.В.Т.С.-Легион Северо-Запад»

Юридическая компания CASTO

Ассоциация международных автоперевозчиков Эстонии

Северо-Западная ассоциация транспортно-логистических комплексов

Учредители:
«Паллада-медиа», «СЗРЦ «РУСИЧ»
Издатель:
«Паллада-медиа»

Главный редактор: Чумаков А.А.
тел.: (812) 973-2181,тел./факс: 717-7125
e-mail: aletchu@yandex.ru
Заместитель директора по рекламе и PR:
Инга Егорова
тел.: (812) 973-2181, тел./факс: 717-7125
e-mail: tamnewsspb@yandex.ru
Фото: Николай Байков
Компьютерная верстка и цветоделение:
Дмитрий Сазонов
Адрес редакции и издателя:
19106, Санкт-Петербург, Гончарная ул., д. 23, литера В, помещение 1Н
тел.: (812) 973-2181, тел./факс: 717-7125
e-mail: tamnews@yandex.ru
www.customsnews.ru

Издание зарегистрировано Министерством Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.
Свидетельство ПИ №77-16647 от 31.10.2003.
Издание распространяется в действующих в регионе представительствах федеральных и местных органов законодательной и исполнительной власти, консульствах, таможенных структурах, банках, центрах международного делового сотрудничества, гостиницах, на крупнейших форумах и выставках.

Все права на материалы, опубликованные в номере, принадлежат «Таможенным новостям». Перепечатка без разрешения редакции запрещена. При использовании материалов ссылка на «Таможенные новости» обязательна.
Редакция не несет ответственности за достоверность информации и сведений, содержащихся в рекламных объявлениях. Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются. Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов публикуемых материалов.

Представитель «ТН» в Финляндии:
фирма «Elvinat t:mi» (Леонид ЛААКСО)
Тел.: +358 45 121 0046
e-mail: elvinat1@yandex.com
Mantsalantie 99a, 07230 Monninkyla, Finland

Цена свободная
Подписано в печать 22.08.2013
Отпечатано: в типографии ООО «Типографский комплекс «ДЕВИЗ», 199178, Санкт-Петербург, В.О., 17-я линия, д. 60, литера 4Н.

Заказ № ТД –4329
Установочный тираж 20 000 экз.

Мы на границе не одни

Для большей части граждан, пересекающих границу, все представители государственных контролирующих органов, с которыми приходится сталкиваться по тем или иным вопросам, – это таможенники. На самом деле, в соответствии с действующим законодательством в пунктах пропуска через границу осуществляется несколько видов государственного контроля – пограничный, таможенный, транспортный, фитосанитарный, ветеринарный, санитарно-карантинный. Их осуществляют должностные лица нескольких контролирующих органов.

На таможенные органы возложен только таможенный контроль за перемещением через государственную границу Российской Федерации товаров и транспортных средств, а также транспортный контроль в отношении грузового и пассажирского транспорта. Паспортный и миграционный контроль осуществляют должностные лица пограничной службы, контроль за перемещением физическими лицами для личного пользования товаров, подконтрольных органам Роспотребнадзора и Россельхознадзора, – подразделения указанных ведомств.

На практике это означает, что таможенные органы не могут рассматривать жалобы на действия должностных лиц других контролирующих органов. В целях своевременного и конструктивного рассмотрения обращений, связанных с прохождением видов контроля, кроме таможенного, следует обращаться в органы государственной власти и организации, в ведении которых находится разрешение соответствующих вопросов.

Пресс-служба ЮТУ

Отмывать станет труднее

Российским банкам рекомендовано направлять в территориальные учреждения Центробанка данные обо всех операциях своих клиентов, которые касаются оплаты импорта товаров из Беларуси и Казахстана, когда их оплата производится на счета в иностранных банках за пределами этих стран.

По оценке регулятора, российскими резидентами в 2012 году по таким внешнеторговым договорам в оплату поставок из Беларуси было переведено свыше 15 млрд долларов, еще около 10 млрд долларов ушло на счета поставщиков в Казахстане. При этом Центробанк расценивает такого рода операции как потенциально связанные с отмыванием преступных доходов, финансированием терроризма и другими противозаконными целями.

ЦБ отмечает, что случаи выявления подобных операций наблюдаются до сих пор. По оценке регулятора, указанные операции не имеют очевидного экономического смысла и очевидной законной цели. Они совершаются в нарушение акона «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма». Поэтому в качестве рекомендации, которая была опубликована в свежем выпуске «Вестника Банка России», кредитным организациям предлагается отказывать клиенту в совершении такой операции. Однако о причине, на основании которой это можно осуществить вполне законно, не сказано ни слова.

Павел ЗОТОВ

Опять о визах

Отдельные страны Европейского союза (ЕС) уже готовы к отказу от виз с Россией, но влияние Брюсселя мешает им сделать этот шаг, констатировал глава МИД России Сергей Лавров. Он выразил сожаление по поводу нынешнего отношения ЕС к взаимной отмене визового режима для взаимных краткосрочных поездок граждан России и ЕС.

По его мнению, технически стороны уже давно готовы к этому знаковому шагу, в котором как в капле воды отразились проблемы в отношениях между Россией и ЕС. Ситуация парадоксальная – наши западные партнеры, настаивавшие при согласовании Хельсинкского заключительного акта на обеспечении свободы передвижения людей, теперь тормозят создание условий для свободного человеческого общения на европейском континенте, поясняет Сергей Лавров.

Он считает, что решение по визам не должно приниматься исключительно Брюсселем, ведь каждая страна ЕС может это сделать на уровне своего законодательства. Так, договорно-правовая база ЕС не запрещает применение принципа субсидиарности и пропорциональности к отношениям с третьими странами. В Договоре о Евросоюзе сказано, что в сферах, где ЕС не обладает исключительными полномочиями, решения на его уровне должны приниматься только в случае, если государства-члены не могут достичь своих целей на национальном уровне. Министр намекает, что нашим партнерам стоит активнее руководствоваться смыслом этого мудрого принципа.

«Практика показывает, что попытки ограничить свободу действий государств ЕС в отношениях с Россией зачастую мешают развитию нашего стратегического партнерства, а договоренности, уже достигнутые с отдельными странами, затем можно с успехом реализовать на общеевсовском уровне», – констатировал министр.

Александр ПОНОМАРЕВ

Работаем по-новому

Вступил в силу приказ ФТС России, прописывающий порядок совершения таможенных операций при ввозе на российскую территорию водных биоресурсов, добытых при осуществлении промышленного рыболовства.

Теперь, если в результате таможенного контроля при прибытии в российский порт продукции морского промысла установлено, что указанный товар произведен в РФ и является товаром Таможенного союза (ТС), таможенное декларирование в отношении данной продукции морского промысла не производится, декларация на товар не подается.

Также приказ ФТС России жестко регламентирует срок совершения таможенных операций в отношении рыбопромысловых судов и продукции морского промысла. Таможенные операции и таможенный контроль при прибытии или убытии продукции морского промысла осуществляются должностными лицами таможенных органов в первоочередном порядке в срок, не превышающий трех часов рабочего времени с момента начала проведения государственного контроля.

Алла СВЕШНИКОВА,
пресс-секретарь Мурманской таможни

Пока проект

Опубликован проект приказа ФТС России «О правомочиях таможенного поста ЖДПП Скангали (отдела таможенного оформления и таможенного контроля № 2) Псковской таможни».

В соответствии с ним предполагается установить, что указанный таможенный орган Псковской таможни (код 10209032) будет обладать правомочиями регистрировать таможенные декларации независимо от таможенной процедуры, целей перемещения товаров, а также от категории лиц, перемещающих товары и подающих таможенную декларацию. Предполагается, что документ вступит в силу по истечении 30 дней после дня его официального опубликования.

По материалам ФТС России

Лучше заранее

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) разработала проект решения «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом». Уже начато создание проекта аналогичного документа в отношении товаров, ввозимых авиационным транспортом.

В ЕЭК выступают за полный запрет ввоза в Таможенный союз (ТС) товаров без процедуры предварительного информирования (ПИ). Сотрудники ЕЭК совместно с представителями таможенных служб государств – членов ТС, Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси и Министерства экономического развития России обсудили перечень мер по минимизации фактов непредставления ПИ до прибытия товаров и транспортных средств на единую таможенную территорию ТС. Признано необходимым ввести ответственность за непредставление заранее нужных таможне сведений. Кроме того, предложено ввести запрет ввоза товаров на единую таможенную территорию ТС, в отношении которых нет предварительной информации.

По материалам ЕЭК

Уполномочены

В соответствии с приказом ФТС России от 24.09.2012 № 1907 «О распределении полномочий по принятию предварительных решений по классификации товаров по единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Таможенного союза между Федеральной таможенной службой и определяемыми ею таможенными органами» (с изменениями, внесенными приказами ФТС России от 11.12.2012 № 2494 «О внесении изменений в приказ ФТС России от 24 сентября 2012 г. № 1907» и от 20.12.2012 № 2592 «О внесении изменений в приказ ФТС России от 24 сентября 2012 г. № 1907») региональные таможенные управления, в том числе и Северо-Западное, уполномочены принимать предварительные решения по классификации товаров по единой ТН ВЭД ТС в соответствии с Административным регламентом по предоставлению государственной услуги, утвержденным приказом ФТС России от 18.04.2012 № 760 на следующие группы товаров: 01-26 и 28-97 ТН ВЭД ТС. ФТС России в лице Управления товарной номенклатуры уполномочена принимать предварительные решения только по товарам группы 84.

Пресс-служба СЗТУ

Инициативу не одобрили

Минэкономразвития не оценило инициативу ФТС России возложить функции транспортного, санитарно-карантинного, фитосанитарного контроля и ветеринарного надзора на таможенные органы. Заключение оценки регулирующего воздействия (ОРВ) на соответствующий проект федерального закона размещен на сайте Минэкономразвития.

ФТС России мотивировала свое предложение стремлением увеличить пропускную способность таможенных пунктов и сократить очереди за счет снижения административных барьеров. Для этого таможенники должны проводить все предусмотренные виды госконтроля в отношении товаров и транспортных средств, за исключением пограничного. Предлагается с 2014 года на 2893 единицы расширить штаты и на 1786,3 млн рублей увеличить ежегодные ассигнования из бюджета. Персонал и средства, по мнению ФТС России, можно получить от Росторанснадзора, Россельхознадзора и Роспотребнадзора, которые перестанут работать на границе.

По материалам Минэкономразвития

Альтернатива книжкам МДП

В связи с предстоящим с 14 сентября 2013 года изменением мер обеспечения транзита товаров по книжкам МДП Северо-Западное таможенное управление (СЗТУ) совместно с бизнесом отрабатывает альтернативные технологии решения вопроса.

Особый интерес у участников ВЭД вызывает возможность применения в качестве обеспечения транзита товаров таможенных пошлин и налогов, уплаченных при их предварительном таможенном декларировании. Ранее использование предварительной декларации было сопряжено с определенной сложностью – необходимостью представления в пограничный таможенный орган в бумажном виде Сертификата обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов.

С 12 августа в Выборгской таможне в рамках исполнения распоряжения ФТС России от 09.08.2013 № 262-р проходит эксперимент. Его цель – совершенствование работы таможенных органов с обеспечением уплаты таможенных пошлин и налогов при таможенном транзите товаров. Предусмотрено, что при их помещении под таможенную процедуру таможенного транзита и перевозке автотранспортом сведения об указанных сертификатах используются в электронном виде. При этом применяются программные средства Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов, в которых содержатся данные о документах.

Возможность использования сведений в электронном виде удобна как для перевозчиков – снижается количество бумажных носителей, составляющих транзитную декларацию, так и для таможенников – сокращается время проведения таможенных операций в пунктах пропуска. Использование данного способа также позволяет уйти от расходов, связанных с необходимостью обеспечивать транзит товаров за счет привлечения дополнительных ресурсов и средств.

Отметим, что выдача сертификатов осуществляется на таможенных постах в регионе деятельности Выборгской таможни и в отделе контроля за таможенным транзитом. В первую неделю эксперимента выдали 35 сертификатов, информация о которых в электронном виде была направлена в пограничные таможенные органы. Например, 21 августа на Шушарский таможенный пост Санкт-Петербургской таможни была подана предварительная декларация на товары

(ДТ), ввозимые одной из компаний. После направления на МАПП Светогорск Выборгской таможни информации о выдаче гарантийного сертификата в электронном виде транзитная декларация в течение двух часов была зарегистрирована и выпущена.

Ирина МОСТЕПАНЮК,
пресс-секретарь Выборгской таможни

В ожидании здравого смысла

Одного ведомственного документа вполне достаточно, чтобы поставить на уши фактически весь мир, включая некоторые структуры ООН. Справедливость этого утверждения на деле доказала ФТС России, издав подписанное ее руководителем Андреем Бельяниновым письмо от 04.07.2013 № 01-11/28474 «О международных перевозках с применением книжек МДП». Первоначально оно должно было вступить в силу 14 августа.

Служба сообщила, что «по состоянию на 1 июня 2013 года сумма задолженности, образовавшейся в связи с нарушением (перевозчиками) процедуры МДП (в международной аббревиатуре – TIR), превышает 20 млрд рублей и составляет 41% от общей суммы задолженности участников внешнеэкономической деятельности перед таможенными органами. Сохраняется тенденция к увеличению такой задолженности и в последние годы: за 2010 год она составила 7,3 млн рублей, за 2011-й – 13,6 млн рублей, за 2012-й – 16,6 млн рублей, за 5 месяцев 2013 года – 10,1 млн рублей.

Поэтому с 14 августа к каждой перевозке товаров в/через Россию следует применять меры обеспечения соблюдения таможенного транзита, предусмотренные пунктом 1 статьи 217 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС). К ним относятся таможенное сопровождение, предоставление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов и установление маршрута перевозки».

ФТС России пояснила, что обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов может быть предоставлено денежными средствами, банковской гарантией, поручительством или залогом имущества. Декларант сам выбирает способ обеспечения. Его также может предоставить иное лицо, которое вправе владеть, пользоваться или распоряжаться перевозимыми грузами.

На практике это означает, что таможня «при ввозе товаров в Россию или при их транзите через ее территорию намерена, кроме обеспечения соблюдения таможенного транзита при перемещении товаров автомобильным транспортом с использованием книжек МДП, требовать от перевозчиков предоставлять и национальную гарантию (таможенное сопровождение, залог, поручительство)».

На сегодня практически каждый, кто занимается внешней торговлей и доставкой товаров, знает о письме от № 01-11/28474. Вокруг него уже сломано много копий. Поэтому оставим за скобками все происходившее до 14 августа. Вряд ли стоит пересказывать то, что с различных трибун говорили и еще говорят вольно или невольно втянутые в эту ситуацию представители таможенных органов, транспортники, российские и зарубежные чиновники.

Как известно, «по просьбам членов Консультативного совета по иностранным инвестициям, Ассоциации европейского бизнеса, делегации Представительства Европейского союза в Российской Федерации, ФТС России отложила на месяц, до 14 сентября 2013 года, введение мер обеспечения транзита по книжкам международной дорожной перевозки (МДП, carnet TIR)». Градус общественного накала несколько спал, но не более того. Похоже, что участники спора решили перевести его в плоскость обсуждения.

Руководство службы также проинформировало «о работе, проделанной по подготовке к введению новшества, и о полной готовности таможенных органов к его применению... Представители бизнеса с пониманием отнеслись к мерам, предпринимаемым таможенной администрацией РФ для наведения порядка в секторе таможенного транзита товаров... ФТС России рассчитывает, что предоставленное дополнительное время позволит участникам внешнеэкономической деятельности, перевозчикам полностью подготовиться к предстоящим нововведениям».

При этом второй участник спора – Ассоциация автомобильных международных перевозчиков (АСМАП) – получила возможность в отведенное время урегулировать свои разногласия с таможней. Ее пресс-служба сообщила, что «о принятом решении ФТС России проинформировала представителей зарубежных таможенных служб и иностранных посольств в Москве».

Интерес вызывают пресс-конференции, которые почти параллельно 14 августа провели противостоящие стороны. Их видеозапись выложена в Интернет в открытом доступе, что позволяет сопоставить то, что говорили участники. В ходе прослушивания невольно приходишь к выводу, что спор, так сказать, ведут слепой с глухим.

«Мы хотим договориться, помогите нам», – с таким обращением, в свойственной ему манере, в шутку или всерьез обратился к представителям прессы глава ФТС России, добавив, что служба готова на любые переговоры, а сам он надеется на компромисс и уже дал указание своим подчиненным найти его. Однако якобы адекватной реакции со стороны оппонентов не наблюдает. Андрей Бельянинов уточнил, что «предложил нашим коллегам, в частности господину Умберто де Претто (Umberto de Pretto – Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ – IRU), сделать хоть какие-то шаги навстречу. Тогда нам будет легче вырабатывать общую позицию перед Минфином. В одной из своих прошлых профессий я занимался бухгалтерским учетом, у меня все на балансе, я не могу списать. Любые предложения со стороны IRU встретят с нашей стороны самый конструктивный подход».

При этом он считает, что «АСМАП пользуется положением монополиста, не соблюдает обязанности и в стремлении сохранить сверхприбыль не идет на гарантийное финансовое подкрепление своих международных обязательств. Роль АСМАП при современных технологиях изжила себя. В странах ЕС упрощенная процедура с применением книжек МДП вообще сейчас не используется.

Новые правила не повлекут выход России из международной конвенции, регулирующей правила перевозок. Предпринимаемые меры никоим образом ее не нарушают. Речь – только о взаимоотношениях таможни и АСМАП, которой было предложено изменить форму предоставления финансовых гарантий (предоставлять покрытую финансовую гарантию). В этом случае изменения порядка применения книжек МДП не будет».

Перевозчики устами Умберто де Претто, который во главе делегации прибыл в Москву для разбирательства в ситуации, на своей встрече с прессой и представителями бизнеса выразили готовность к работе с таможней в более тесном контакте, ведению диалога, отметив, что неразрешимых проблем не бывает. Правда, при этом уточнили, что со стороны ФТС России в последнее время не поступало никаких обращений по вопросам задолженности, наличие которой и послужило основанием для выхода письма.

Также было сообщено, что на состоявшейся 12 августа встрече Андрей Бельянинов и представители АСМАП, МСАТ, Евразийской экономической комиссии и Представительства Евросоюза в РФ достигли соглашения о создании двусторонней рабочей группы между ФТС России и АСМАП, которая должна дать юридическую оценку случившемуся. Вошедшие в ее состав эксперты уже провели первую встречу, обменялись мнениями и имеющимися у сторон данными по существу обсуждаемой проблемы.

Все течет, все повторяется

Отметим, что спор между таможней и перевозчиками по задолженности по уплате таможенных платежей длится давно и носит перманентный характер. Доказательством тому обращение, опубликованное на официальном сайте службы 3 декабря 2002 года под красноречивым заголовком «О позиции России в связи с намерением МСАТ приостановить на территории РФ действие Конвенции МДП».

Приводим его текст практически без купюр: «Разработанная и принятая правительствами 65 стран Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) является одним из важнейших соглашений для автомобильного транспорта.

Она позволяет ему реализовать преимущества перед другими видами транспорта в скорости доставки груза «от двери до двери» без перегрузок и обеспечить высокую степень сохранности товара при транспортировке. Конвенция МДП предусматривает предоставление перевозчикам ряда льгот в области применения таможенных правил и, одновременно, – условия реализации этих льгот при помощи гарантийной системы МДП.

Она начинает действовать, если в результате нарушения Конвенции МДП при доставке грузов таможенные органы не могут взыскать с перевозчика или других лиц, непосредственно ответственных за нарушение, суммы таможенных платежей по не доставленным в таможню назначения товарам. В таких случаях таможенные органы вправе потребовать уплату указанных сумм с гарантийной цепи МДП, которая состоит из национального гарантийного объединения (в России – АСМАП), МСАТ (Швейцария) и привлеченных страховых организаций.

В РФ резко возросло количество перевозок по процедуре МДП. Их число достигает 600 тыс. в год, что составляет примерно четверть всего объема перевозок с использованием книжек МДП в мире. Однако в последние годы гарантийная система МДП в РФ и ряде других государств функционирует неэффективно и в настоящее время переживает кризис. Конвенция МДП строится на законодательстве о страховании. Это означает, что перевозчик, приобретая книжки МДП, уплачивает МСАТ страховую премию. Эти суммы должны использоваться на оплату страхового случая, которым, применительно к перевозкам по процедуре МДП, является недоставление товара.

МСАТ, однако, систематически отказывается от выполнения своих обязательств. Взимая суммы страховых премий с каждой книжки МДП, МСАТ не возмещает ущерб при наступлении страховых случаев, предусмотренных договором страхования. Ни одно требование российской стороны не оплачивается в установленный конвенцией трехмесячный срок. Страховые механизмы бездействуют.

Последствием того, что таможенные органы фактически лишены реальных механизмов воздействия на гарантийную цепь Конвенции МДП, стал стабильный рост задолженности по уплате таможенных платежей и пеней за недоставленные товары. Только за 1999-2001 гг. она составила более 60 млн долларов США. Пытаясь уклониться от ответственности за неэффективное функционирование гарантийной системы, МСАТ фальсифицирует причины сложившейся кризисной ситуации, используя тезис о «бесконтрольных группах организованной преступности», «неспособности основных вовлеченных ведомств принять адекватные меры по их нейтрализации».

Эти заявления не соответствуют действительности. Благодаря принятым ГТК России, Минтрансом России и АСМАП активным согласованным мерам, направленным на профилактику нарушений процедуры МДП, в среднем на 1000 использованных на территории РФ книжек МДП приходится только одно требование об уплате таможенных платежей к международной гарантийной системе. Однако, являясь монополистом в системе МДП, МСАТ, вместо выполнения своих обязательств, стремится навязать РФ надуманное соглашение, направленное на односторонний отказ российской стороны от финансовых требований, что противоречит Конвенции МДП.

В связи с этим непонятно, зачем заключаются страховые договоры как с международными страховщиками, так и с национальными страховыми организациями. Более того, получено письмо Генерального секретаря МСАТ с угрозой приостановить действие системы МДП на всей территории РФ в случае, если Россия не подпишет неприемлемое для нее «мировое соглашение». Такие действия МСАТ находятся вне рамок правового поля Конвенции МДП и фактически могут привести к прекращению международных автомобильных перевозок по данной конвенции российскими перевозчиками.

Представляется очевидным, что позиция МСАТ, приведшая к постоянному росту задолженности национальных гарантийных ассоциаций перед таможенными органами и бюджетом, является угрозой самому существованию Конвенции МДП. Представители России постоянно на разных уровнях, в том числе в рамках Рабочей группы ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом, Административного комитета Конвенции МДП и Исполнительного совета МДП ставит вопрос о неэффективном функционировании гарантийной системы этой конвенции.

Предпринимаемые ГТК России, Минтрансом России и АСМАП шаги направлены на сохранение Конвенции МДП как реально действующего механизма международных автомобильных перевозок путем повышения эффективности функционирования предусмотренной ею гарантийной системы. Вместе с тем для обеспечения непрерывности международных автомобильных перевозок в случае приостановки МСАТ действия Конвенции МДП на территории РФ ГТК России примет все необходимые меры для снижения негативных последствий такого решения».

Дебет с кредитом не сходятся

К сказанному вряд ли что добавишь. Однако вернемся в наши дни и отметим, что наряду с перевозчиками многие эксперты выражают сомнения в реальности обнародованного ФТС России долга на сумму более 20 млрд рублей. Так, недавно заместитель руководителя ФТС России – статс-секретарь Татьяна Голендеева на своей пресс-конференции по этой же теме указала, что основной долг в 8,9 млрд рублей приходится на 2001–2003 годы, остальное – набежавшие за десять лет пени и штрафы.

Она признала, что вся сумма вряд ли будет погашена. При этом, как следует из приведенного выше текста, таможенники к 2002 году числили за МСАТ неуплату более чем в 60 млн долларов (сегодня в ФТС России утверждают, что долг был в 200 млн долларов).

В 2001 году курс американской валюты колебался от 29,03 до 30,1 рубля. Возьмем 29,5 рубля, умножим на 60 млн, получаем 1,77 млрд рублей (200 млн долларов равны 5,9 млрд рублей). Для простоты счета округлим до 2 млрд. Вряд ли за 2003 год перевозчики сумели его удвоить. Для этого за год нужно было недоставить минимум 1000 партий товара. Даже если накинем еще миллиард – все равно не дотянем до искомых 8,9.

Умберто де Претто напомнил, что в 2002 году между ГТК России, АСМАП и МСАТ было подписано соглашение о сотрудничестве, которым все вопросы по задолженности были урегулированы. Это якобы было подтверждено компетентным органом в нашей стране по Конвенции МДП – Минтрансом России и направлено в адрес ЕЭК ООН.

В качестве подтверждения он привел выдержки из документа: «ГТК России не будет применять никакие систематические меры, ограничивающие применение процедуры МДП на территории РФ, и не будет предъявлять претензии к гарантийной цепи МДП относительно

книжек МДП, являющихся предметом настоящего Соглашения... ГТК России незамедлительно и окончательно отзовет свои иски к национальной гарантийной ассоциации АСМАП и МСАТ и не будет требовать выплат со стороны АСМАП по книжкам МДП, являющимся предметом настоящего Соглашения». На основании этого в АСМАП считают, вопрос с претензиями, предъявленными таможней к гарантийной цепи Конвенции МДП до 2003 года включительно, был урегулирован.

В ответ руководитель ФТС России сообщил, что в 2003 году ГТК России списал лишь 7,5 млн долларов. При этом общая задолженность АСМАП скорректирована не была и ее погашение не состоялось. Поэтому она остается, и ФТС России рассчитывает получить причитающиеся средства. Однако эксперты, в том числе и из бывших таможенников, утверждают, что срок взыскания таможенных платежей – три года. ФТС России должна списать задолженность, если указанный срок истек. Сделать это служба якобы может даже по собственному приказу.

Не нам судить, насколько это соответствует действительности, пусть разбираются юристы и финансисты. В службе же утверждают, что у нее нет прав на списание. Все решает Минфин, который каждый раз подтверждает наличие неуплаты средств в бюджет и не признает их безнадежными к получению.

Разнится оценка сторонами и задолженности за 2010-2013 годы. По данным ФТС России, она составляет порядка 47,6 млн рублей. Оппоненты утверждают, что за три года таможня выставила 105 требований об ее погашении на 92,3 млн рублей. Из них 87 требований оплачено, 10 суды признали необоснованными, 8 (на 11,5 млн рублей) находятся на рассмотрении, срок их оплаты не истек. Похоже, и здесь стороннему наблюдателю до истины не добраться.

Также сообщалось, что за 2004–2013 годы ФТС России предъявила к АСМАП 931 претензию на сумму 944,7 млн рублей, что составило 0,008% от 11,7 млн перевозок по процедуре МДП, совершенных по территории РФ. Гарантийная цепь МДП признала обоснованными и оплатила 255 претензий на сумму 202,1 млн рублей. Остальные были отклонены как необоснованные.

По 676 отклоненным претензиям ФТС России обратилась в судебные органы, которые отказали в удовлетворении 638 исков. В 63 случаях служба якобы сама отказалась от них в ходе рассмотрения. Исходя из этого, эксперты считают, что «в последнее десятилетие ситуация с применением Конвенции МДП на территории РФ является стабильной: процедура МДП активно используется, нарушения носят единичный характер, гарантийная система функционирует в соответствии с положениями Конвенции».

Заплати и спи спокойно

На уже упоминавшейся пресс-конференции Андрей Бельянинов призвал АСМАП заплатить налоги и спать спокойно. При этом ситуацию служба рассматривает как спор хозяйствующих субъектов в лице федерального органа исполнительной власти и одной из российских структур. Похоже, таможенникам не дает покоя, что АСМАП, по сути общественная организация, занимается коммерческой деятельностью, взимая с перевозчиков плату за книжки МДП. В ФТС России назвали сумму в 100 долларов за каждую. Полученные средства переводятся в Швейцарию, где находится штаб-квартира МСАТ.

Хочется выразить солидарность с главным таможенником, возмущающимся уводом денег из страны. В службе даже подсчитали, что за прошлый год АСМАП продала 5 млн книжек МДП. Умножаем на 100 долларов и получаем 500 млн долларов, или 16,5 млрд рублей. Этим же можно разом закрыть и долг, и почти все начисления на него! Однако шестое чувство подсказывает, что не все так просто. Эксперты утверждают, что 5 млн книжек МДП – это не реализованные АСМАП, а закрытые российской таможней по факту доставки товара на территорию РФ. Ими воспользовались и россияне, и перевозчики из других стран, доставлявшие грузы в нашу страну. Соответственно, говорить о получении АСМАП 16,5 млрд рублей не приходится.

Реалии таковы, что нынешнюю ситуацию нельзя рассматривать и как спор лишь российских хозяйствующих субъектов. Ведь он, по сути, касается применения на территории РФ международного соглашения, принятого в 1975 году под эгидой Европейской экономической

комиссии ООН. Поэтому в ФТС России напрасно возмущаются, что АСМАП привлекла к участию к нему МСАТ. Напомним, что в конце 2002 года таможенники адресовали свои претензии по неуплате именно последнему.

Все становится на свои места, когда ознакомишься со структурой и принципами работы Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 г.). Так, из размещенных на сайте АСМАП разъяснительных материалов следует, что «страхование гарантии МДП, в обязательном порядке оформляемое всеми перевозчиками, получающими книжки МДП, предполагает для перевозчиков, подвергшихся нападению во время перевозки по книжке МДП, возможность получения возмещения оплаченных таможенных пошлин и платежей. При этом размер возмещения ограничен суммой в 60 тыс. евро».

Существующую на сегодня двухуровневую систему страхования МДП установил именно МСАТ. Национальные ассоциации, включая АСМАП, являются его представителями в стране пребывания. Сообщается, что «российские автоперевозчики, использующие режим МДП, получают книжки МДП под гарантии договора страхования, который АСМАП заключила с ОСАО «Ингосстрах». За каждую полученную книжку МДП перевозчики платят в ассоциацию страховую премию в размере 12,5 швейцарского франка (никак не 100 долларов). Эти средства перечисляют в ОСАО «Ингосстрах».

Неотъемлемой частью Договора страхования являются специальные гармоничные условия страхования МДП, установленные МСАТ и используемые во всех странах – участницах Конвенции МДП. По ним предоставляемое по Договору страхования покрытие не является страховым в обычном понимании этого термина. Это – гарантия, которую предоставляет страховая компания.

Перевозчик, оплативший страховую премию, не является выгодоприобретателем (получателем страхового возмещения) по договору страхования. Этот статус имеет гарантийная цепь МДП (национальные гарантийные ассоциации, МСАТ, международные страховщики МДП), в пользу которой заключен договор. Участники гарантийной цепи МДП получают страховые возмещения от ОСАО «Ингосстрах» в случаях, когда они оплатили претензии в отношении книжек МДП за перевозчика, то есть таможенные органы не смогли востребовать суммы претензий у непосредственных нарушителей процедуры МДП или перевозчиков – держателей книжек МДП. При этом наличие страхового полиса не снимает с перевозчика финансовых обязательств в случаях нарушения процедуры МДП.

Таможенный орган, находящийся в стране, где имело место нарушение, уведомляет о нем национальную гарантийную ассоциацию, а она – МСАТ. Тот сообщает о случившемся в ассоциацию, выдавшую книжку МДП. Последняя связывается с ее держателем и требует представить доказательства, что перевозка осуществлялась без нарушения процедуры МДП. При их отсутствии держатель книжки МДП должен урегулировать претензию путем ее оплаты таможенному органу-заявителю. Согласно правилам ассоциация приостанавливает выдачу книжек МДП перевозчику, если он не предоставляет доказательств выполнения процедуры МДП или не выплачивает необходимую сумму для урегулирования проблемы.

Если МСАТ признает претензию таможенных органов обоснованной, он дает указание гарантийной ассоциации оплатить сумму претензии в национальный таможенный орган. Именно МСАТ компенсирует затраты гарантийной ассоциации в связи с оплатой претензии. Возмещение он получает от международного страховщика («Цюрих»), который покрывает свои расходы за счет национального страховщика».

Как указано в материалах АСМАП, «в РФ таковым является ОСАО «Ингосстрах», и оно «предъявляет регрессное требование к держателю книжки МДП за исключением случаев краж, грабежей, разбоев при условии, что перевозчик может представить доказательство выполнения необходимых мер предосторожности и незамедлительно сообщил о произошедшем в полицию. При возникновении претензий по иным причинам ОСАО «Ингосстрах» использует право регресса для получения компенсации от перевозчика.

Однако реализация данного права может быть приостановлена в случае, если перевозчик оказывает содействие в поисках стороны, виновной в мошенничестве, а также активно взаимодействует со страховщиком при рассмотрении вопроса об оплате претензий в уголовном и/или гражданском судопроизводстве».

Отметим, что ни в одной из публикаций или публичных выступлений по поводу задолженности по таможенным платежам ОСАО «Ингосстрах», как потенциальный участник реализации процедуры МДП, даже не упоминался. Возможно, компания вышла из этой темы?

Кому война, кому мать родна

Тем время в возбужденное состояние пришли другие страховые организации и потенциальные поручители. Причем далеко не лидеры рынка данных услуг. Как признают перевозчики, их накрыл вал коммерческих предложений по оказанию услуг страхования доставки груза на условиях, уверяют отправители, более выгодных, чем предусмотренные Конвенцией МДП. Некоторые компании, одна из них напрямую связана с ФТС России, уже разместили на сайтах «тарифы на предоставление услуги поручительства для товарных партий, сумма таможенных платежей по которым на одном транспортном средстве не превышает 2,5 млн рублей», или 60 тыс. евро, как по книжке МДП.

Кроме того, на пресс-конференции глава ФТС России без уточнения наименований сообщил, что «сейчас поручительства оформляют в России три организации. Но зато гарантируют уплату платежей в бюджет, а таможенники имеют право в случае неуплаты в одностороннем порядке списать с их счетов средства, пени и штрафы. Первоначальная стоимость книжки, которая к тому же кому угодно легко перепродается, – 100 долларов, а поручительства – 1,5 тыс. рублей, и его перепродать нельзя».

Перевозчики же утверждают, что распоряжаться книжкой МДП может только получившее ее лицо. Ее передача третьим лицам категорически запрещена. Возможно, Андрей Бельянинов имел в виду продажу поддельных книжек, которые гуляют на рынке? Но это уже другой случай.

При этом без комментариев остался вопрос журналиста о том, почему служба рекомендует обращаться в компанию, которая входит лишь во вторую сотню российских страховщиков. В службе успокаивают бизнес, говоря, что предлагаемые вместо книжек МДП «другие формы обеспечения транзитных перевозок не станут дороже, а значит, не приведут к росту цен на товары». Андрей Бельянинов пообещал, что «число организаций-поручителей на границе будет расти». Правда, он не объяснил, как это соответствует закону, которым определены разрешенные в пунктах пропуска виды деятельности.

Похоже, эти увещевания не имеют воздействия. Большинство участников рынка пока

не высказывают желания отказываться от книжек МДП. Нынешняя система работы, сформировавшаяся за много лет, считается понятной и удобной. Несколько притянутым выглядит и утверждение, что АСМАП неоправданно играет на рынке монопольную роль. Так сложилось исторически. Сегодня в большинстве стран распространением книжек МДП занимаются именно национальные ассоциации международных перевозчиков. При этом никто не запрещает еще кому-либо получить аналогичные права от МСАТ.

Везли, но не доехали

Причину принятия решения о помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита с применением мер обеспечения, предусмотренных ТК ТС, как уже сообщалось, таможня связывает «с недоставкой товаров, перемещаемых с использованием книжек МДП, и неисполнением национальными объединениями своих обязательств». Уточняется, что, по мнению специалистов по таможенному оформлению, «вводимые ФТС России новые условия международной перевозки позволят уменьшить, а со временем и исключить случаи недоставки товаров, а также задолженности при осуществлении таможенного транзита товаров с применением книжек МДП».

В этой связи возникает вопрос: что мешает таможне уже сегодня добиться желаемого результата? Неужели все упирается лишь в книжки МДП? Глава ФТС России сообщил, что «предлагается использовать другие виды поручительства, поскольку Конвенция была подписана 30 лет назад, мир за это время изменился, а МСАТ не желает делиться своим монопольным правом. По книжке МДП к нам не поступает платеж, немедленной оплаты не происходит, дальше идут многолетние судебные разбирательства, так и формируется задолженность. Другие поручители имеют совершенно иные обязательства перед ФТС России, мы их даже не спрашиваем. Мы снимаем задолженность в пользу таможни, а только потом дело переносится в плоскость разбирательств. И все они на это идут...»

Все очень просто: есть нарушение – списал денежки и пусть теперь перевозчик доказывает, что он не верблюд. Зачем заниматься превентивными мерами по борьбе с недоставкой товаров? Даже если они хоть трижды никуда не приедут, бюджет свое получил и ладно. При этом ничего не говорится о том, как на местах применяется приказ ФТС России от 28.05.2007 № 654 «Об утверждении порядка взаимодействия таможенных органов и их структурных подразделений при выявлении фактов недоставления товаров, перевозимых в соответствии с Конвенцией МДП, 1975». Он отменил распоряжение ФТС России от 09.11.2004 № 92-р «О принятии мер по фактам недоставления товаров».

Ищите прием против лома

Безусловно, никто не отрицает, что недоставки товаров имеют место, но в большинстве случаев это результат деятельности фирм-«однодневок». Как утверждают эксперты, «по формальным признакам» из 4,5 млн зарегистрированых в России юридических лиц к таким можно отнести свыше половины. Известно, что большая часть задолженности, предъявляемой перевозчикам, приходится на такие компании.

Напомним, что одна из задач таможенных органов – выявлять и пресекать работу фирм-«однодневок» в сфере внешней торговли. Для этого у них достаточно возможностей. Например, как поясняют специалисты, при доставке груза, если таможенные платежи превышают 60 тыс. евро, уплату которых гарантируют книжки МДП, таможенники имеют право потребовать дополнительную гарантию на уплату суммы, превышающей установленный лимит.

Как известно, согласно решению Комиссии Таможенного союза (КТС) от 09.12.2011 № 899, на союзной территории с 17 июня 2012 года введено обязательное предварительное информирование о прибытии товаров, перемещаемых через границу автомобильным транспортом. Значит, таможня заранее знает, какой товар вскоре поступит на пункт пропуска, и имеет возможность заблаговременно принять меры, которые обеспечат взимание таможенных платежей в полном объеме.

Есть еще система SafeTIR. Она позволяет субъектам во всех странах-участницах проверять статус и действительность каждой книжки МДП, причем в любой момент в режиме реального времени. Информация о частичном или окончательном прекращении перевозки МДП передается таможенными органами договаривающихся сторон-участниц в МСАТ. Эти данные доступны в электронном виде для всех субъектов системы МДП (таможенных органов, выдающей и гарантирующей ассоциации, страховщиков, транспортных операторов).

Система SafeTIR создана из-за необходимости обновления методов управления рисками в целях поддержания безопасности системы МДП в условиях расширения и модернизации рынка. Впервые она была введена в качестве рекомендации, принятой ЕЭК ООН 20 октября 1995 года. Предусматривалось, что каждое частичное и окончательное прекращение перевозки МДП на территории договаривающейся стороны-участницы должно включать: номер книжки МДП, дату прекращения операции МДП, название и номер таможенного пункта назначения, номер записи в журнале регистрации таможни, тип прекращения операции МДП (частичное или окончательное), была ли операция МДП прекращена с оговоркой или без, номер страницы отрывного листа, прочую факультативную информацию. Система SafeTIR 11 лет работала как рекомендация. Когда стали очевидны ее достоинства, приняли решение о ее включении в Конвенцию МДП в виде приложения 10 от 12.08.2006. Это сделало использование системы SafeTIR обязательным для субъектов системы МДП.

Ее сновными задачами являются: обеспечение подтверждения о прекращении перевозки МДП; облегчение проверки книжки МДП, в частности таможенного штампа на последнем корешке; управление рисками в системе МДП путем электронного отслеживания местонахождения каждой выданной книжки МДП; обеспечение быстрого и эффективного инструмента по выявлению потенциальных нарушений и предотвращение их повторения.

Система позволяет таможенным органам, ассоциациям, выдающим книжки МДП, и страховщикам системы МДП оценить риск и принять меры для его минимизации. SafeTIR позволяет таможенным органам через приложение CUTE-Wise (http://www.cutewise.org/) проверять статус каждой книжки МДП. До принятия ее в оформление они имеют альтернативное доказательство прекращения операции МДП на территории своей или другой страны. Также упрощаются внутренние процедуры расследования. Есть свои преимущества и для ассоциаций, выдающих книжки МДП.

Интересно бы узнать, как обстоят дела в таможне с использованием возможностей системы SafeTIR? Как следует из сказанного, никаких ограничений по ее использованию на территории какого-либо государства нет. Ничего не говорится и о затратах на получение права пользования системой. Есть и другие инструменты, та же система управления рисками (СУР). Они хорошо известны профессионалам. Главное, чтобы нормально работали.

Отменят – не отменят

Бизнесу впору запасаться ромашками, чтобы в оставшееся до 14 сентября время устроить гадания по вопросу дальнейшей судьбы письма ФТС России № 01-11/28474. Брокерским конторам есть смысл даже начать принимать ставки, заключать пари: отменит служба инициативу или реализует. Пока ситуацию можно оценить как 50 на 50. При этом несколько удивляет, что ни одно федеральное ведомство, ни Минфин, ни Минтранс, не говоря уже о первых лицах правительства, официально не выступило по данному вопросу и не дало оценку происходящему. Вероятно, по давней русской традиции надеются, что само собой рассосется.

В то же время именно Минфин можно причислить к косвенным катализаторам такой активности таможни. Ведь это министерство не позволяет ФТС России, как она утверждает, списать накопившийся долг в астрономические 20 млрд рублей. Таможенникам можно лишь посочувствовать. Только безысходность ситуации толкнула их на этот отчаянный шаг, когда на алтарь бюджета положили и репутацию ведомства, и международный имидж всей страны. Что же сказать о государстве, в котором ведомственная бумажка ставит под сомнение правомочность действия на ее территории международного соглашения, подписанного на самом высоком уровне? Ответом была тишина. Хочется верить, что здравый смысл восторжествует и спорящие стороны найдут взаимоприемлемое решение, которое не заставит бизнес кардинально менять принципы своей работы. Что-то подсказывает, что у ситуации будет счастливый конец: ложки, как говорится, обязательно найдут, вот только осадочек, как водится, останется.

Иннокентий ГРЯЗЕВ

Ваш таможенный представитель!

СВТС Легион Северо-запад

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ НА ВСЕХ СУХОПУТНЫХ И МОРСКИХ ГРАНИЦАХ

20 лет на рынке

30 филиалов

300 опытных сотрудников

2500 постоянных клиентов

50.000 деклараций на товары ежегодно

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

КЛАССИФИКАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ

ТЕРМИНАЛЬНЫЕ УСЛУГИ

СЕРТИФИКАЦИЯ

+7 (812) 325-6671
www.svts-nw.ru

группа компаний ТРАНСБАЛТ

МАПП Бурачки: требуется масштабная реконструкция

Среди болевых точек, проблемы которых носят долговременный характер, заместитель руководителя ФТС России Руслан Давыдов назвал расположенный на российско-латвийской границе Многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) Бурачки Себежской таможни. Этот таможенный пост расположен на федеральной трассе «Рига – Москва» и на сегодня является одним из наиболее загруженных пунктов пропуска через границу.

Специалисты признают, что уже давно здесь периодически возникает пульсирующая очередь из грузового транспорта. Ее пик приходится на время после прихода в рижский порт парома с большим количеством фур на борту. Практически через несколько часов после его швартовки пункт пропуска накрывает девятый вал большегрузов, стремящихся попасть в Россию. Нередко с ситуацией не удается справиться в установленные сроки. При этом, как отметил Руслан Давыдов, должностные лица МАПП Бурачки добиваются положительной динамики в вопросах повышения скорости совершения таможенных формальностей.

Столь важный участок находится под постоянным и пристальным вниманием со стороны руководства ФТС России и Северо-Западного таможенного управления, что подтверждает недавний визит на МАПП делегации СЗТУ во главе с исполняющим обязанности начальника управления Константином Козловым. Это был его первый выезд в новой должности в таможенные органы региона.

В ходе посещения пункта пропуска были обсуждены меры оперативного реагирования, которые помогут снизить напряженность на данном участке. О них сообщил начальник Себежской таможни **Виктор ЦЫГАНОВ**. В интервью «ТН» он рассказал об основных проблемах пункта пропуска и поделился своим видением путей их решения.

– Виктор Касьянович, охарактеризуйте состояние инфраструктуры пункта пропуска, насколько она, на ваш взгляд, соответствует современным требованиям?

– Известно, что наша таможня, и особенно МАПП Бурачки, находится на наиболее интенсивном направлении автомобильных грузоперевозок. Именно через нас проходит кратчайший путь из Европы в столицу и центральные районы России. Поэтому большинство своих логистических маршрутов компании, занимающиеся доставкой внешнеторговых грузов в Московский регион, прокладывают через участок российско-латвийской границы, находящийся в зоне нашей ответственности.

Таможенный объект в Бурачках, являющийся пограничным многосторонним автомобильным грузопассажирским пунктом пропуска, введен в эксплуатацию без малого два десятка лет назад – в 1994 году. Он работает по постоянной схеме. Его проектная пропускная способность в сутки – 300 грузовых и 1620 легковых автомашин, а также 80 автобусов и 4000 физических лиц. Здесь предусмотрена возможность пропуска специально оборудованных транспортных средств для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов. Учитывая транспортную значимость пункта пропуска, со стороны участников ВЭД и ФТС России к нему предъявляются самые высокие требования.

При этом практически с момента ввода в строй модернизацией и реконструкцией объекта никто не занимался. По мере необходимости, чтобы соответствовать современным информационно-технологическим требованиям, он, конечно, технически дооснащался. Это позволяло в какой-то степени ускорить его работу и смягчить остроту проблем с очередями. Однако вопрос радикального увеличения пропускной способности такие меры не решали. В то же время год от года, как показывает статистика, динамика грузопотока в регионе деятельности Себежской таможни стабильно растет.

Как итог, фактическая пропускная способность МАПП по грузовому направлению превышена уже более чем в два раза. Причем произошло это не вчера. Такая картина наблюдается на протяжении многих лет. Сейчас таможня прикладывает максимум усилий для сокращения очередей на въезд в Россию. Эта работа дает свои положительные результаты, но наши возможности ограничены, а товаропоток, как уже отметил, неуклонно растет. Поэтому пришла пора предпринимать не косметические, а кардинальные меры.

– Однако что-то для увеличения пропускной способности МАПП Бурачки в рамках своей компетенции таможенная служба делала. Уточните, что именно?

– Новшества, причем весьма значительные, в первую очередь происходили в техническом плане. Так, осуществлено внедрение в полном объеме перспективных таможенных технологий, направленных на совершенствование таможенного администрирования. В июне 2012 года наши должностные лица приступили к реализации решения Комиссии Таможенного союза (КТС) от 09.12.2011 № 899 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом». За прошедший с этого момента год удалось достаточно успешно справиться с поставленной задачей, что позволило не только увеличить объемы перемещения через таможенную границу РФ товаров, но и снизить возможность проявления коррупции при их оформлении.

Напомню, что перед этим, в июне 2011 года, таможне в полном объеме передали полномочия по осуществлению в пунктах пропуска транспортного контроля. Она также стала проводить проверку документов в отношении подконтрольных товаров для санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля. В итоге в пункте пропуска уменьшилось число контролирующих структур. Благодаря постоянному обновлению программных продуктов удалось ускорить проведение таможенных процедур. Соответственно, сократилось время прохождения границы.

– Какие еще новшества используют ваши подчиненные в работе?

– При осуществлении таможенного контроля в МАПП Бурачки, например, на постоянной основе было внедрена одна из его наиболее эффективных форм – применение инспекционно-досмотрового комплекса (ИДК). Таможенному досмотру методом сканирования с привлечением средств ИДК сейчас подвергается до 30% пересекающих границу товаров и транспортных средств. Это позволяет пресекать значительное число попыток их незаконного перемещения.

В соответствии с государственным контрактом ФГКУ «Росгранстрой» в декабре 2012 года в зале оформления грузовых транспортных средств на въезд в РФ оборудованы дополнительные рабочие места. Это позволило существенно увеличить количество оформляемого за смену транспорта и положительно повлияло на пропускную способность МАПП.

Кроме того, в рамках программы международных связей ФТС России по инициативе нашей стороны в Себежской таможне регулярно проходят рабочие встречи с представителями таможенного ведомства Латвийской Республики. В них также участвуют сотрудники ФТС России, Северо-Западного таможенного управления и Службы государственных доходов Латвийской Республики. В качестве экспертов всегда приглашаются офицеры пограничных служб двух сопредельных стран.

– Какие вопросы чаще всего обсуждаются на этих мероприятиях?

– Ответ очевиден: поиск и рассмотрение наиболее эффективных мер по сокращению очередей. Ведь эта проблема напрягает и наших латвийских коллег. Кроме того, вырабатываем планы совместных действий и проведения конкретных мероприятий по наиболее актуальным для нас направлениям, обмениваемся информацией, представляющей взаимный интерес. Если коротко, то делаем все от нас возможное, чтобы добиться реального увеличение грузопотоков через сопредельные пункты пропуска Терехово – Бурачки.

С удовлетворением отмечу, что такая совместная работа приносит реальные результаты в деле улучшения ситуации на российско-латвийской границе. Благодаря совместным усилиям удалось существенно увеличить количество оформляемых транспортных средств при въезде на таможенную территорию Таможенного союза. Так, если в 2011 году, в период декабрьских пиковых нагрузок, на этом направлении в сутки оформляли в среднем по 340 грузовиков, то в последнем месяце прошлого года этот показатель колебался в пределах от 450 до 490 фур. Даже сейчас, несмотря на наличие очередей, пост оформляет на въезд свыше 450 грузовых автотранспортных средств.

– Однако кардинально это проблему не решает?

– К сожалению, нет! Перечисленные мной меры на практике позволяют лишь частично снять ее остроту. Жизнь доказала – точечные усовершенствования пропускную способность в разы не поднимут. Можно менять асфальт, увеличивать количество рабочих мест, но канат в игольное ушко не протянуть.

Принципиально изменить ситуацию не позволяет и специфическая особенность Бурачков. Планировка подъездов к пункту пропуска напоминает бутылочное горлышко. Для легкового и грузового транспорта в оба направления действует общий въезд. Поэтому и без наплыва автомобилей здесь нередко возникают заторы. Арифметика простая: в сутках 1440 минут, за это время имеем 450 грузовых машин. Значит, на въезд одной есть чуть больше трех минут. Добавляем автобусы с легковушками и получаем полную картину.

Стоит по какой-либо причине автомобилю встать – тут же возникает пробка. Поверьте, такое случается. Как пример: из экономии водители нередко стараются въехать на российскую сторону на остатках дорогого европейского горючего, надеясь наполнить баки на ближайшей к пункту пропуска заправке. При этом не всегда учитывают погодные условия и расход топлива. Бывало, что машины глохли прямо перед шлагбаумом.

– С чем вы связываете улучшение ситуации в МАПП Бурачки?

– С кардинальным комплексным обустройством пункта пропуска. МАПП находится в федеральной собственности, поэтому необходима поддержка ФТС России. Естественно, мы готовы даже на поэтапную реконструкцию. Для разделения потоков грузового и легкового транспорта через МАПП нужны минимум две полосы движения в обе стороны.

Поскольку в дни пиковых нагрузок на сопредельной стороне порой скапливается свыше тысячи машин, руководство ФТС России поставило задачу проработать вопрос использования на въезд полосы выезда. Это запасной, но не оптимальный вариант. Например, для нас благом стало, что с созданием Таможенного союза часть товаропотока пошла через белорусские пункты пропуска.

Однако теперь все возвращается на круги своя. Как известно, с 1 августа 2013 года в Республике Беларусь была введена плата за проезд по некоторым автомобильным дорогам. Среди коммерческих оказался и участок Брест (Козловичи) – Минск – граница РФ (Редьки). В связи с этим многие перевозчики уже изменили логистику перемещения грузов и направили транспорт в обход территории Беларуси – через МАПП Бурачки.

– Получается, что сейчас главная задача – разделить грузовые потоки и увеличить количество полос?

– Все-таки приоритет отдаю масштабной реконструкции.

– Что вас еще беспокоит сейчас?

– Есть некоторые тревожные тенденции. Известно, что с появлением Таможенного союза произошло определенное перетекание грузов на белорусско-казахстанское направление. Мы стали отмечать, что срок доставки, о котором нас информируют перевозчики, в частности в Казахстан, не реален. Проходят сутки, и приходит подтверждение, что товар якобы прибыл в конечный пункт.

При этом не исключено, что на самом деле он не уходит в Казахстан, а оседает где-то в центральных регионах РФ. Поэтому встал вопрос о необходимости проведения досмотра транзитных партий в самом пункте пропуска. Для этого необходимо рядом с ним иметь склад временного хранения, где можно должным образом досмотреть грузы и, естественно, выявить правонарушения.

Еще один важный момент – недостаточная техническая обустроенность пункта пропуска. Например, нужны дополнительные камеры видеонаблюдения. Все должно быть визуализировано, включая операции, которые совершаются в залах таможенного оформления, а также на МАПП в целом, начиная с полосы въезда и оканчивая выездом. Происходящее необходимо фиксировать и анализировать. Если расширим полосы въезда, для осуществления транспортного контроля потребуются вторые грузовые весы.

Сегодня машина с товаром в среднем оформляется минут за 50. Это хороший показатель. Однако, например, из-за неготовности разрешительных документов некоторые авто стоят в пункте пропуска по 6-7 часов. Порой их даже приходится отправлять обратно. Это дополнительная волокита. Возникают проблемы с машинами с повышенным радиационным фоном, таковые иногда встречаются. Их некуда поместить – нет специальной площадки. Это неправильно, и такие вопросы обязательно нужно поднимать. Сейчас совместно с другими контролирующими органами мы готовим акт комплексного обследования пункта пропуска, где отразим то, что реально есть и что необходимо сделать.

– Это будет, можно сказать, совместное мнение о реконструкции МАПП?

– Да, это должно быть согласованное решение. Смотреть здесь нужно шире, учитывая и возможности сопредельной стороны. Хочется, чтобы наши латвийские коллеги могли оформлять такое же количество машин. Задачи следует решать совместно.

– Как вы считаете, насколько реально выполнение такого рода планов?

– Понятно, что у страны сейчас масштабные расходы, но граница есть и будет, поэтому думать об уровне и качестве ее состояния следует. Убежден, что модернизация и оснащение пункта пропуска современным оборудованием, использование новых таможенных технологий позволят сделать ее пересечение более быстрым и комфортным.

– Это способствовало бы и наполнению пограничных таможенно-логистических терминалов (ТЛТ)?

– Несомненно. Реализация Концепции переноса таможенного оформления и таможенного контроля товаров в места, приближенные к государственной границе РФ, неразрывно связана с привлекательностью пункта пропуска. Участник ВЭД должен знать, что для полноценного декларирования товаров всем необходимым оснащены не только ТЛТ, но и в пункте пропуска созданы оптимальные условия для прохождения таможенных формальностей. Тогда и вопросы наполняемости терминалов, возведенных в рамках реализации Концепции, решались бы проще: чем больше машин оформит МАПП, тем больше их придет на приграничные ТЛТ.

– Все перечисленное, безусловно, крайне необходимо и должно быть востребовано. В существующих условиях сложно наладить процесс на должном уровне. Что же, по вашему мнению, должно произойти, чтобы ситуация улучшилась?

– Существует мнение, что граница – это барьер, что она разъединяет. Задача таможенных органов помочь добросовестным участникам ВЭД пересекать ее комфортно. Однако не стоит забывать, что граница всегда непредсказуема. Вот мы ратуем за открытие СВХ в пункте пропуска для проведения досмотровых операций, а недобросовестным участникам ВЭД это невыгодно. Как ни печально, но периодически сталкиваемся с проявлениями коррупции. Руководство ФТС России настраивает нас на ее искоренение.

Поэтому следует оборудовать пункты пропуска автоматизированными системами, которые минимизируют влияние человеческого фактора. Должно быть так: машина зашла в пункт пропуска – нет никакого контакта с подконтрольным лицом. Необходимую информацию занесли в базу, компьютер ее обработал, выдал, что все в порядке – зеленый свет.

Таможня обязана служить укреплению межгосударственных связей, развитию мировой торговли, являться прочной основой для более глубокой экономической интеграции стран. Наша задача – честно защищать экономические интересы государства, активно работать над устранением возникающих на границе преград.

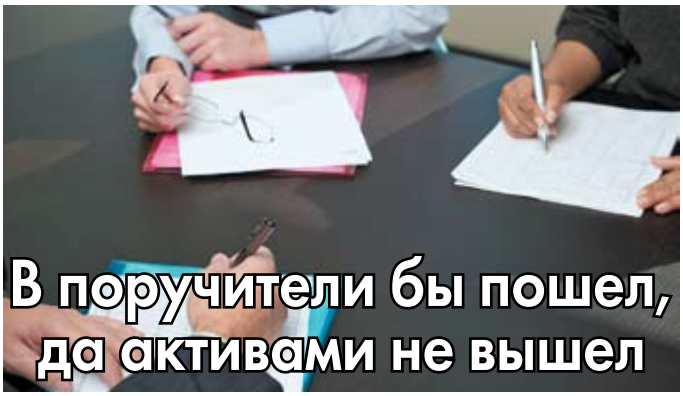
Марина КУЗЬМИНА,
пресс-секретарь Себежской таможни,
специально для «ТН»

По горячей линии

В регионе деятельности Калининградской областной таможни проходит эксперимент, касающийся таможенных операций в отношении изделий из янтаря, вывозимых с территории Калининградской области на остальную часть территории Таможенного союза (ТС).

Для обеспечения нормальной работы руководители предприятий ювелирной и янтарной отрасли обратились к руководству таможни с просьбой организовать работу горячей линии на время проведения эксперимента и обеспечить наличие необходимой информации по упрощенному вывозу янтаря на всех таможенных постах. Просьба удовлетворена, и на всех таможенных постах уже представлены исчерпывающие сведения о порядке проведения эксперимента, а с 30 июля в таможне и на ее постах организована работа телефонов горячей линии. Оперативно решать возникающие вопросы помогает и телефон доверия: 8(4012) 60-93-55, который работает круглосуточно, а также телефон оперативного дежурного: 8 (4012) 60-92-27. По нему также можно будет уточнить контакты по этому вопросу на постах.

Пресс-служба Калининградской областной таможни



В поручители бы пошел, да активами не вышел

Опубликовано постановление Правительства РФ от 19.08.2013 № 717. В нем даны критерии, которым «должно соответствовать лицо, имеющее намерение стать поручителем для обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов». Документ вступит в силу по истечении 30 дней после официального опубликования.

Из постановления следует: претендовать на право быть поручителем может созданное по законодательству Российской Федерации юридическое лицо с зарегистрированным уставным капиталом не менее 500 млн рублей, прошедшее госрегистрацию не менее чем за 3 года до дня заключения договора поручительства. Оно должно иметь одну из трех организационно-правовых форм: общество с ограниченной ответственностью; общество с дополнительной ответственностью или акционерное общество.

При этом претендент не может быть дочерним или зависимым хозяйственным обществом по отношению к лицу, за которое предоставляется поручительство. Ему запрещено осуществлять банковскую, страховую деятельность, а также деятельность, предусмотренную главой 3 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС).

В отношении указанного юрлица не должно быть возбуждено производство по делу о банкротстве, и (или) оно не находится в стадии реорганизации либо ликвидации в соответствии с законодательством РФ. Исключается и наличие у кандидата в поручители задолженности по уплате налогов и таможенных платежей; неуплаты в установленный российским законодательством срок административных штрафов, назначенных на основании вступивших в законную силу постановлений по делам об административных правонарушениях (АП), ответственность за которые предусмотрена главой 16 Кодекса РФ об административных правонарушениях (КоАП).

Часть критериев имеет экономическую составляющую. Так, претендовать на право стать поручителем нельзя, имея подтвержденные данными бухгалтерского учета убытки. Их не должно быть по итогам последнего отчетного года, предшествующего тому, в котором заключается договор поручительства; по итогам первого квартала года заключения договора, если он заключается во втором квартале года; по итогам двух кварталов года заключения договора, если он заключается в третьем квартале; по итогам трех кварталов, если он заключается в четвертом квартале.

Кроме того, по итогам периода, предшествующего году заключения договора, данными бухгалтерского учета юрлица должна быть подтверждена чистая прибыль, которая не менее чем в 3 раза превышает сумму поручительства, или размер его чистой прибыли составляет более 100 млн рублей.

При этом претенденту нужно иметь на балансе подтвержденные данными бухучета основные средства (в виде находящихся в собственности объектов недвижимости), остаточная стоимость которых не менее 1 млрд рублей. Право собственности на эти объекты следует подтвердить в соответствии с гражданским законодательством РФ.

Также установлена максимальная сумма одновременно действующих договоров поручительства, заключенных для обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов. Она не может превышать 50 млн рублей. Максимальная сумма одного договора не должна быть выше 15 млн рублей.

Пока сложно сказать, кто конкретно из действующих на околотаможенном рынке компаний в полной мере соответствует приведенным выше критериям. Считаем, что ждать осталось недолго и уже скоро появятся первые претенденты на право стать поручителем для обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов. Ясно одно – это точно не будут международные автоперевозчики с их попавшими в опалу у ФТС России книжками МДП.

Алексей ШИТИКОВ

На очереди безналичные

Уголовный кодекс Российской Федерации (УК РФ) дополнен статьей 200.1 «Контрабанда наличных денежных средств и (или) денежных инструментов». Это произошло 30 июня 2013 года, после вступления в силу Федерального закона от 28.06.2013 № 134-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части противодействия незаконным финансовым операциям».

Статья предусматривает уголовную ответственность за незаконное перемещение через границу наличных денежных средств и (или) денежных инструментов, совершенное в крупном (часть 1) или в особо крупном размере (часть 2).

ФТС России обращает внимание граждан на то, что в УК РФ внесены изменения, касающиеся ответственности за противоправные деяния, связанные с уклонением от уплаты таможенных платежей и перемещением через таможенную границу Таможенного союза (ТС) наличных денежных средств и денежных инструментов.

Как уточняют специалисты, крупным размером признается сумма незаконно перемещенных наличных денежных средств и (или) стоимость денежных инструментов, превышающая двукратный размер суммы наличных денежных средств и (или) стоимости дорожных чеков, разрешенных таможенным законодательством ТС к перемещению без письменного декларирования. Особо крупный размер – сумма, в 5 раз превышающая установленные пределы.

Напомним, что согласно подписанному в столице Казахстана 5 июля 2010 года Договору о порядке перемещения физическими лицами наличных денежных средств и (или) денежных инструментов через таможенную границу (ТС), без письменного декларирования разрешен единовременный ввоз или вывоз наличных денежных средств и (или) дорожных чеков на общую сумму, равную либо не превышающую в эквиваленте 10 тыс. долларов США. Если единовременно на большую сумму ввозятся или вывозятся денежные средства и (или) дорожные чеки, то их тоже следует в полном объеме письменно декларировать в пассажирской таможенной декларации.

Ввоз и вывоз физическим лицом денежных инструментов, за исключением дорожных чеков, осуществляется при условии таможенного декларирования в письменной форме путем подачи пассажирской таможенной декларации. Если при пересечении границы у гражданина находится сумма, не превышающая установленные пределы, он по собственному желанию может ее письменно задекларировать. При расчете размера незаконно перемещаемой суммы наличных денежных средств и (или) стоимости денежных инструментов из всей имеющейся суммы исключается та ее часть, которая таможенным законодательством ТС разрешена к перемещению без декларирования или была задекларирована.

Лицо, добровольно сдавшее наличные денежные средства и (или) денежные инструменты, указанные в статье 200.1 УК РФ, освобождается от уголовной ответственности, если в его в действиях не содержится иного состава преступления. Обнаружение при таможенном контроле и изъятие при задержании лица, а также при производстве следственных действий по обнаружению и изъятию указанных в настоящей статье наличных денежных средств и (или) денежных инструментов не может быть признано добровольной сдачей.

За совершение преступления, предусмотренного статьей 200.1 УК РФ, предусмотрено наказание в виде штрафа в размере до пятнадцатикратной суммы незаконно перемещенных наличных денежных средств и (или) стоимости незаконно перемещенных денежных инструментов или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до 3 лет, либо ограничением свободы на срок до 4 лет, либо принудительными работами на срок до 4 лет.

Согласно примечанию к указанной статье, под денежными инструментами понимаются дорожные чеки, векселя, чеки (банковские чеки), а также ценные бумаги в документарной форме, удостоверяющие обязательство эмитента (должника) по выплате денежных средств, в которых не указано лицо, которому осуществляется такая выплата. Приведенную в статье информацию необходимо учитывать при планировании пересечения границы РФ. Следует уточнить, что данные ограничения не действуют при перемещении перечисленных ценностей через границу с государствами – членами Таможенного союза – Беларусью и Казахстаном.

Как уточнили в ФТС России, данные меры предприняты в рамках реализации государством комплекса мер, направленных на противодействие незаконным финансовым операциям и легализации доходов, полученных в результате совершения преступлений.

Кроме того, указанным федеральным законом с 30 июня 2013 года действуют изменения в статью 194 УК РФ «Уклонение от уплаты таможенных платежей, взимаемых с организации или физического лица». Теперь уголовная ответственность за данное преступление наступает в том случае, если сумма таможенных платежей, неуплаченных физическим лицом или организацией при перемещении через таможенную границу ТС товаров в одной или нескольких партиях, превысит 1 млн рублей (крупный размер). Особо крупным размером будет признаваться сумма неуплаченных таможенных платежей, превышающая 3 млн рублей.

С начала прошлого года таможенники выявили множественные нарушения, связанные с декларированием перевозимых физическими лицами через таможенную границу наличных денег. При этом выявленные суммы незаконного провоза в рублевом эквиваленте превышали 4,4 млрд. Во многом именно этим обусловлено произошедшее ужесточение мер наказаний по данному виду правонарушений. Вместе с этим также неоднократно подчеркивалось, что правительство будет разрабатывать способы влияния на отток капитала, происходящий путем перемещения денежной массы в безналичном виде.

Василий СМИРНОВ

Ввозились временно

В последнее время в Северо-Западном регионе существенно вырос поток временно ввозимых транспортных средств, которые зарегистрированы на территории иностранных государств. Северо-Западное таможенное управление сочло необходимым проинформировать о порядке эксплуатации и вывоза физическими лицами транспортных средств с территории Таможенного союза (ТС).

Согласно пункту 19 Инструкции о порядке совершения таможенных операций в отношении товаров для личного пользования, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу, и отражении факта признания таких товаров не находящимися под таможенным контролем, утвержденной решением Комиссии Таможенного союза (КТС) от 18.06.2010 № 311, таможенное декларирование транспортных средств для личного пользования, зарегистрированных на территории иностранного государства и временно ввезенных на таможенную территорию ТС, при их обратном вывозе физическими лицами за ее пределы осуществляется декларантом путем подачи должностному лицу уполномоченного таможенного органа декларации (иного документа), оформленной (оформленного) при временном ввозе таких транспортных средств.

Должностным лицом уполномоченного таможенного органа в разделе «Для служебных отметок» декларации (иного документа), оформленной (оформленного) при временном ввозе транспортного средства, вносится запись «Вывоз» и проставляется дата внесения такой записи. Запись заверяется оттиском личной номерной печати должностного лица. Данный экземпляр декларации (иного документа) возвращается физическому лицу.

В случае утраты декларации таможенное декларирование указанных транспортных средств при обратном вывозе осуществляется путем подачи новой декларации, которая заполняется при вывозе. В ней проставляются отметки, свидетельствующие о выпуске. Данный экземпляр декларации возвращается физическому лицу. Таможенный орган, осуществивший выпуск транспортных средств, при их обратном вывозе информирует об этом таможенный орган, оформивший временный ввоз.

Пресс-служба СЗТУ

Заметки на полях: продолжение следует

Все великое чаще всего рождалось из малого. Если бы довелось составлять летопись организованной ФТС России вместе с представителями бизнеса видеоконференции «Актуальные вопросы таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом. Настоящее и перспективы», в которой участвовали ведущие специалисты Северо-Западного, Южного и Дальневосточного таможенных управлений, то обязательно бы написала: «*Однажды пили кофе в павильоне выставочного комплекса «Гавань» директор Некоммерческого партнерства Профессиональных таможенных операторов (ПТО) Сергей Совдагаров и директор Гильдии профессиональных участников (ГПУ) ВЭД Роман Козлов. В сей прекрасный день они излучали искреннее стремление к сотрудничеству. Обоим очень хотелось спасти мир, ну или хотя бы его шестую часть*».

Бизнес уже давно беспокоят проблемы, которые не удается решить на региональном уровне. В моем блокноте не вчера записано:

«У морских перевозчиков возник вопрос о возможности выступать декларантом в отношении невостребованных грузов и грузов, задолженность по которым за хранение в порту выгрузки превысила 2 месяца. Хочется узнать видение этой ситуации ФТС России. Ждем ее заключение о том, в каких случаях право перевозчика распоряжаться товарами позволяет ему выступить декларантом и какие документы при этом необходимо представить».

Каждый вопрос таможне скрупулезно выверен, задавался максимально корректно, уж очень не хотели получить негативный подход к проблеме. Считали, что должны быть случаи, когда ЭТО возможно, хотелось их выявить.

Давно томили душу еще несколько вопросов: *может ли таможня разъяснить, какие из новых нормативно-правовых актов по морю вскоре выйдут, когда стоит ждать, а каких нет даже в проекте? Как определить соответствие нормативно-правового акта требованиям законодательства Таможенного союза (ТС) и как достичь соглашения об этом с региональным таможенным органом?*

Правда, были и более острые вопросы. Так, подпункт «б» пункта 26 приказа еще ГТК Росси от 12.09.2001 № 892 «Об утверждении Положения о таможенном оформлении и таможенном контроле судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами» определяет, что «после проверки представленных документов и проведения таможенного контроля судна и товаров сотрудник таможенного органа в накладных CN 37, Декларации о грузе или судовых манифестах на грузы (товары), **подлежащие выгрузке в место, определенное таможенным органом, проставляет штамп «ГРУЗ ТАМОЖЕННЫЙ», указывает место выгрузки грузов (товаров)**, дату и заверяет оттиском личной номерной печати».

На практике же этот пункт таможенный орган в месте прибытия зачастую использует для произвольного изменения указанного отправителем места выгрузки в качестве меры административного давления на получателей. Считаем такой подход противоречащим закрепленному пунктом 2 статьи 160 ТК ТС принципу выгрузки товаров в месте прибытия в специально предназначенные для этого места. Поэтому перевозчиков волнует: *насколько законны действия таможенного органа прибытия по произвольному определению (изменению) места выгрузки товаров, прибывающих морем?*

Также волнует ситуация, сложившаяся с нормативно-правовыми актами ГТК России: на деле они фактически давно утратили силу, но пока остаются формально действующими. К чему это приводит, недавно на себе познал один из участников ВЭД. По этой причине у него недавно из Порта Санкт-Петербург обратно в Европу девять контейнеров ушли неразгруженными.

Определившись с вопросами, оба руководителя задумались о формате дискуссии с таможней. Хотелось чего-то масштабного, чтобы запомнилось всем и надолго, а не замахнуться ли на всю Матушку Россию? Замахнулись и послали свои предложения в ФТС России на согласование, а там взяли и идею поддержали. Неподдельный интерес к обращению бизнеса проявили и в региональных управлениях. Так родилась идея видеоконференции. Самыми напряженными выдались две недели перед мероприятием: писали и переписывали сценарий, вырабатывали регламент, «вгоняли» в него докладчиков. Списки участников составляли сразу по трем «морским» региональным таможенным управлениям. Идея спасти мир (в лице участников ВЭД) на глазах становилась реальностью.

Эксперт НП ПТО Елена Цветкова, выступавшая главным модератором, по нескольку раз в день курсировала между офисом и Филями, согласовывала, утверждала, предлагая редакции вопросов. В час пиковых нагрузок телефоны нагревались и плавились от обилия передаваемой информации.

За неделю до события руководство СЗТУ пригласило потенциальных участников, чтобы определить характер возможных вопросов к службе. Бизнес, ощутив на себе неподдельное внимание таможни, осмелел и начал задавать вопросы. Удивительно, но на них пошли ответы, прежде всего от службы организации таможенного контроля СЗТУ и ее начальника Кирилла Красильникова. Покорило его предложение решить все на рабочем уровне таможен и управления, как говорится, не вынося сор из избы. Спрятав план ФТС России с утвержденными вопросами, как пробный шар, запустили вопрос про выгрузку. Его подоплеку понял лишь первый заместитель начальника Балтийской таможни по таможенному контролю Игорь Ниценко, собственноручно отправивший невыгруженные контейнеры в Европу. Промолчал он и на замечание заместителя Красильникова Елены Перовой, что это не «практический вопрос».

По сути, видеоконференция началась раньше срока: стивидоры договаривались о рабочих встречах, экспедиторы обсуждали вопросы выдачи при электронном декларировании. Мне всегда казалось, что так и должно происходить: возникающие проблемы нужно конструктивно обсуждать. Ведь не сложно оказать бизнесу внимание и уважение. Совещание закончили на позитивной ноте. Предложение экспедитора обсудить еще и таможенную стоимость в ответ на вопрос Кирилла Красильникова: *«Что еще не обсудили?»* вызвало у собравшихся улыбку. Отмечу, что перед конференцией ГПУ ВЭД провела консультации с СЗТУ и Балтийской таможней. Таможенники сначала не поверили, что ФТС России о чем-то смогла договориться с бизнесом.

День «Ч» приближался. Записала в блокнот: *«Все ОК, модераторов на юге и дальнике нет»*. Решили с Леной совместно закрыть обе амбразуры, перераспределив вопросы. В том, что разговор состоится серьезный, убедили кипа нормативно-правовых актов, принесенная в зал заседаний начальником Балтийской таможни Александром Чебаевым, и обложившиеся кодексами и бумагами сотрудники СЗТУ.

Доказательством, что все получилось, стал пресс-релиз ФТС России: *«24 июля 2013 года Федеральная таможенная служба совместно с Некоммерческим партнерством Профессиональных таможенных операторов и Гильдия профессиональных участников ВЭД провела видеоконференцию «Актуальные вопросы таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом. Настоящее и перспективы».*

В мероприятии приняли участие ведущие специалисты Северо-Западного, Южного и Дальневосточного таможенных управлений, в регионе деятельности которых находятся морские (речные) порты. На конференцию были приглашены руководители и специалисты компаний, участвующих в перевозке товаров морским транспортом, разработчики программного обеспечения, представители деловых кругов, объединяющих участников внешнеэкономической деятельности...».

Во вступительном слове заместитель руководителя ФТС России – статс-секретарь Татьяна Голендеева подчеркнула, что «таможенная служба – одно из самых открытых ведомств. ФТС России, как и бизнес-сообщество, заинтересована в оптимизации таможенного администрирования и со своей стороны делает все необходимое, чтобы сократить время перемещения грузов».

Она признала, что такой формат позволяет службе поддерживать устойчивую обратную связь с бизнесом и принимать совместные решения, способствующие повышению инвестиционной привлекательности России. Запомнилась брошенная ею фраза: «Ну что, вроде все готово, давайте работать». На полях плана записала: *«Давайте работать, Татьяна Николаевна!»* Призыв прозвучал искренне, и мы начали работать, шаг за шагом отмечая галочками отработанные по регламенту вопросы.

Доклад и.о. первого заместителя начальника Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля (ГУОТО и ТК) Сергея Амельяновича был посвящен обзору правового регулирования таможенного оформления и контроля товаров, перемещаемых морским транспортом. Лейтмотив прост – нормативная база устарела, времени не хватает, поэтому еще не скоро все обновим, придется подождать.

Сергей Алексеевич предложил бизнесу самому ответить на вопрос: *что делать с расхождением норм по выдаче с временного хранения из порта?* А также рассмотреть практику применения нового приказа ФТС России № 2688 и обсудить лучшие подходы. Формат дискуссии с участием трех управлений позволяет унифицировать практику в целом по стране.

Начальник отдела ГУОТО и ТК Сергей Пирог и заместитель начальника Правового управления Ольга Уразовская выразили согласованную позицию службы, что прав, закрепленных за перевозчиком статьей 159 Кодекса торгового мореплавания (КТМ) РФ, достаточно для признания его декларантом по части 2 подпункта 1 статьи 186 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС). Напомню, согласно пункту 3 статьи 159 (КТМ) перевозчик имеет право продать товары, если в течение 2 месяцев (для скоропортящихся товаров до истечения срока годности) после выгрузки получатель их не востребовал. Он также может удерживать груз, если не оплачены его услуги, и покрыть возникший долг из их стоимости.

Всегда считала, что по совокупности Гражданского кодекса (ГК) РФ и КТМ перевозчик имеет право распоряжаться товарами на территории РФ в случае, если хранение в порту выгрузки превысило 2 месяца или товары удерживаются им в связи с возникшим долгом. По закону в обоих случаях это достаточные основания для заявления товаров под таможенную процедуру (выступить декларантом). Замечу, что в ходе предварительных консультаций по этому вопросу Балтийская таможня отказала перевозчику в таком праве независимо от наличия либо отсутствия у него оснований для реализации товаров. Поэтому позиция ФТС России нашла у морских перевозчиков позитивный отклик.

Оба выступающих указали на отсутствие практики по данному вопросу, что говорит о необходимости исследования в каждом конкретном случае документов, подтверждающих права перевозчика по распоряжению товарами. Было предложено формировать совместную практику достаточности подтверждающих документов для возможности морскому перевозчику выступать декларантом невостребованных грузов и тех, хранение которых превысило 2 месяца, как в случае их обратного вывоза, так и при помещении под другую таможенную процедуру.

Конечно, не могла не спросить у Сергея Амельяновича про ушедшие полными контейнеры. Заканчивала вопрос под пристальным взглядом Александра Чебаева. В ответ представитель ФТС России уточнил, что «статья 122 ТК ТС накладывает на всех участников правоотношений обязательства по выполнению любых требований таможенных органов». В четырех студиях все затаили дыхание и ждали продолжения. Далее прозвучало: «...но вместе с тем такие огромные полномочия накладывают столь же огромную ответственность, прежде всего на таможенные органы, в реализации таких прав, только если того требуют нужды таможенного контроля».

Разочарование?! Отнюдь. Юристы говорят – нужно посмотреть документы. На полях сделала пометку: *«Подать жалобу в ФТС».* Пока направили в СЗТУ, по согласованию со службой перевели все в плоскость «нужд таможенного контроля». Какому таможенному органу нужно, чтобы товары уходили из наших портов? Думаю, долго ждать ответа не придется. На первый взгляд может показаться, что поднимались незначительные вопросы, а ответы получали неконкретные. Однако готовность ФТС России к конструктивному диалогу с бизнесом, к обсуждению реальных рабочих вопросов уже воспринята на местах как тренд. Поэтому стивидоры уже обсуждают с Балтийской таможней технологии применения нового приказа, а СЗТУ планирует провести для своих «морских» таможен видеосовещание.

Отмечу, что в ходе диалога с ФТС России подняли много вопросов, с интересом прослушали доклад об опыте ДВТУ по внедрению предварительного информирования (ПИ) на морском транспорте. Особенно приятно было получить подтверждение нашей позиции о целесообразности развития предварительного декларирования. Ее, по результатам эксперимента, поддержал начальник ДВТУ. Уже ясно, что пока развитие удаленного выпуска (расширение перечня таможенных органов оформления) в отношении товаров, находящихся в портах, не планируется, а на море предварительная информация в отношении транзитных товаров подается в объеме транзитной декларации.

Представитель ДВТУ сообщил, что однажды выпуск транзитной декларации произвели в отношении еще не разгруженных товаров. Правда, из порта их вывезли через 10 дней – подвели смежники, железная дорога. Заодно обсудили представляющие интерес для профессионалов вопросы транспортников и иных органов госконтроля.

Не обошлось и без громких заявлений о том, что «вопрос сокращения времени таможенных операций находится под постоянным вниманием службы. Уже сейчас около 70% судозаходов в порты РФ таможенники оформляют без выхода должностных лиц на борт судна. За первый квартал этого года среднее время совершения операций непосредственно на судне составляет 96 минут, а при документальном контроле без выхода на борт – 35 минут». Согласно мониторингу, проведенному Южным таможенным управлением, ПИ уменьшает время оформления судов с грузом в 9 раз, а без груза – в 20 раз.

Напомню, что эксперимент по внедрению ПИ на водном транспорте начался в мае 2011 года на таможенном посту Морской порт Восточный Находкинской таможни. Достигнутые результаты по оптимизации сроков нахождения товаров, перемещаемых в контейнерах, на территории порта Восточный положительно оценены Правительством РФ. Это отражено в протоколе совещания, состоявшегося 28 июня в Находке с участием первого заместителя председателя Правительства РФ Игоря Шувалова. Распространение результатов эксперимента на другие морские пункты пропуска признано возможным.

Как известно, к июню 2014 года планируется презентовать единую платформу взаимодействия ФТС России и бизнеса: информационный портал «Морской порт». Сейчас, по словам Сергея Амельяновича, завершаются конкурсные процедуры по заказу на разработку его макета, который должен объединить все стороны, заинтересованные в оформлении грузов в морских пунктах пропуска. Согласованный план видеоконференции закончился. Последнюю птичку поставила на выступлении Елены Цветковой, сердечно поблагодарившей организаторов и участников, к которым в какой-то степени (так как не была записана в план) отношу и себя.

Собравшиеся в СЗТУ еще долго не расходились, договаривались о рабочих встречах и совместной работе по перспективным направлениям, о пресс-релизах и обмене фотографиями. В блокноте уже есть новые записи: *«Встреча стивидоров», «Обсуждение 2688», «Релиз для линий»*. Убеждена – это не последние пометки. Мы же договорились с Татьяной Николаевной работать. Зачем затягивать со стартом.

Анастасия ЧУРСИНА,
эксперт НП «ГПУ ВЭД»

Контейнерная логистика на Северо-Западе: прошлое и будущее глазами экспедитора и брокера

Первые морские контейнеры появились в середине 1950-х годов в США. Они фактически преобразили рынок мультимодальных перевозок. Очевидные преимущества контейнерной логистики – это надежная сохранность груза, высокая скорость грузооборота, независимость от перевалки, отсутствие привязки к судозаходам. Поэтому в последние десятилетия контейнерные перевозки стали бурно развиваться по всему миру.

Сейчас объем контейнеризации грузов в развитых странах составляет 75%, в России данные показатель не превышает 38%, поскольку большую долю в грузопотоке составляют нефть, уголь, лес и автомобили. В 2000 году в нашей стране был только один крупный портовый контейнерный терминал (ПКТ). Сегодня их одиннадцать. За перовое полугодие 2013 года они обработали 2257 тыс. TEU (Санкт-Петербург – 1270 тыс. TEU, Новороссийск – 389 тыс. TEU, Владивосток и Восточный – 717 тыс. TEU). Для сравнения: оборот ведущих портов Европы в 2012 году: Роттердам – 11,9 млн TEU, Антверпен – 8,6 млн TEU, Гамбург – 8 млн TEU.

При этом около 50% контейнерных грузов идет через Большой порт Санкт-Петербург, а именно через четыре терминала: Первый контейнерный терминал (ПКТ), Петролеспорт (ПЛП), Контейнерный терминал Санкт-Петербург (КТСП) и Моби Дик. Их совокупный объем за полгода составил порядка 42% от всего оборота Порта Санкт-Петербург (с вычетом перевалки нефти – 53%). В 2011 году начал работать контейнерный терминал в Усть-Луге. В настоящее время строится новый терминал в Бронке.

По оценке экспертов, совокупная пропускная способность терминалов в Санкт-Петербурге сейчас составляет 3,62 млн TEU в год. Причем для каждого терминала объявлены планы по расширению. В соответствии с ними через 12 лет общая пропускная способность комплексов составит 10,5 млн TEU. В таблице на основе систематизации данных терминалов дается прогноз проектной пропускной способности терминалов в 2013-м году и 2025 годах (тыс. TEU).

Контейнерный терминал	2013 г.	2025 г.
УЛКТ	440	2 850
ПЛП	1 000	2 300
Бронка	0	1 900
ПКТ	1 350	1 600
КТСП	430	1 440
Моби Дик	400	500
Итого	3 620	10 590

Согласно статистике, последние 10 лет ежегодно контейнерооборот Большого порта Санкт-Петербург в среднем увеличивался на 20%, исключение с падением на 32% составил 2009 год. Посмотрим, сохранятся ли такие темпы роста в перспективе? К сведению: в 2012 году прибалтийские порты по темпам роста нас опередили (Рига выросла на 20%, Таллин – на 15%, Клайпеда – на 10%, а Санкт-Петербург прибавил лишь 7%).

Отмечу, что приведенные выше сведения взяты из открытых источников, таких как ИАА SeaNews, InfraNews, обзоры администраций портов Санкт-Петербурга, Риги, Таллина, Клайпеды, Ассоциации морских торговых портов России, Ассоциации финских портов, ФТС России.

Если еще десяток лет назад сервис через Санкт-Петербург оказывали не более 15 морских линий, то сегодня их насчитывается 45. Следует отметить, что в целом сервис в порту стал лучше, клиенты в этом наглядно убедились. Поэтому многие стали направлять контейнерные грузы на берега Невы. Для сравнения: в 2000 году Котка и Санкт-Петербург переваливали одинаковый объем контейнеров – около 290 тыс. TEU, в 2012 году через морскую столицу России прошло уже в 4 раза больше, чем через Котку: 2525 тыс. TEU и 631 тыс. TEU соответственно.

Что изменилось для клиента? Еще совсем недавно на прохождение контейнера через порт требовалось в среднем 15 дней. Сегодня этот срок сократился до 3–5 дней. Разумеется, такие сроки реально могут обеспечить только крупные технологически развитые экспедиторы и брокеры. Этого результата им удается добиться благодаря интеграции информационных систем стивидоров, ФТС России и крупнейших экспедиторов.

При этом сейчас ведется активная работа, направленная на дальнейшее снижение сроков нахождения грузов в порту. Здесь есть на кого равняться, например, в той же Котке контейнер находится в порту не более 2 дней. Многие помнят, что в начале 2000-х экспедитор, как правило, требовал предоплату своих услуг. Сегодня это скорее редкость. Крупные экспедиторы без проблем предоставляют грузовладельцам отсрочку платежей до 45 дней.

В настоящее время ФТС России в лице Балтийской таможни, стивидоры и Гильдия профессиональных участников ВЭД вместе работают над оптимизацией документооборота в порту. Одним из результатов совместных усилий стал приказ ФТС России от 29.12.2012 № 2688. Если прежде экспедитор получал отметку о выпуске груза у таможенного инспектора и передавал документы на терминал, то теперь при выпуске декларации таможенный пост напрямую дает указание терминалу выпустить контейнер.

Разумеется, как при любых нововведениях, пока здесь больше сложностей, поскольку у каждого стивидора собственная система документооборота и обмен данными с таможней находится в стадии отладки. Если в данный процесс попадает еще и морская линия, отправляющая по своим EDI электронные разрешения на вывоз или блокирующие инструкции, то схема усложняется еще больше и вероятность сбоев существенно повышается. Убежден, что настройка бесперебойного электронного обмена данными в порту – дело времени. Также планируется активно вести работу с Россельхознадзором и Роспотребнадзором по прохождению грузов, подлежащих фитосанитарному и ветеринарному контролю (фрукты, овощи, мясо, рыба).

Напомню, что 10 лет назад экспедитор обязан был получить лицензию на свои услуги. С недавних пор лицензирование экспедиторской деятельности отменено. Теперь каждый может выйти на рынок и назвать себя профессионалом с многолетним опытом. В результате в настоящее время общее количество работающих на рынке экспедиторов не может назвать никто. По экспертным оценкам, только на Северо-Западе их насчитывается несколько тысяч.

Разумеется, среди этих фирм далеко не все профессионально и добросовестно подходят к перевозке грузов. Можно долго говорить о здоровой конкуренции, но такое огромное количество предлагающих свои услуги экспедиторов реально вредит, прежде всего грузовладельцам. При возникновении проблем мелкая фирма-«однодневка» легко исчезает, а клиент остается один на один со своим грузом и дополнительными расходами, не понимая, что сделал не так. При этом он несет убытки из-за простоя своего контейнера на терминале, получает штрафные санкции от морских линий, из-за нарушений при подаче декларации таможенная служба возбуждает в отношении его административное дело и т. д. Как избежать такой ситуации?

Сегодня даже опытный грузовладелец обязательно обращает внимание на величину активов логистического оператора, проверяет наличие у него таможенной лицензии и страховки, изучает его историю на рынке. Как уже отмечал, сейчас тысячи компаний предлагают услуги по таможенному оформлению. При этом уточню, что, по данным реестра ФТС России, по всей стране насчитывается не более 600 профессиональных таможенных представителей (брокеров).

Эти компании всегда на виду. Каждая из них за свою лицензию заплатила в среднем 50 млн рублей. Она может ее потерять даже за малейшее нарушение таможенного законодательства. Поэтому реально работающие организации ведут себя на рынке корректно. Если посмотреть практику арбитражных судов, то грузовладельцы, как правило, судятся именно с мелкими экспедиторами.

Причем большинство из них не имеют ни активов, ни лицензий, а иногда даже постоянного офиса. Аналогичная ситуация со страхованием ответственности экспедитора. Только крупные логистические операторы имеют возможность состоять в международных страховых клубах, например TT Club. Остальные экспедиторы предпочитают замалчивать этот вопрос.

Грузовладельцу должно быть не безразлично, в каких ассоциациях состоит экспедитор. Ведь это еще один из достаточно объективных критериев его надежности. Отмечу, что в России

есть несколько профессиональных объединений. Среди них Ассоциация российских экспедиторов (АРЭ), Гильдия профессиональных участников ВЭД, Торговый союз Северо-Запада, торгово-промышленные палаты и т. д. В последнее время крупнейшие экспедиторы постоянно приглашаются к обсуждению новых законопроектов на уровне Министерства транспорта и Государственной думы. К мнению профессиональных сообществ прислушиваются, поскольку именно они составляют ядро экспедиторского рынка и в первую очередь заинтересованы в его процветании.

Современные клиенты стали обращать на это особое внимание и поэтому идут к серьезным игрокам. Опытные клиенты, как правило, отмечают и на то, в каких конференциях участвуют их логистические операторы, как часто размещают статьи в СМИ, какое обучение организуют для своих сотрудников, как работают со своими партнерами. Клиент прекрасно понимает, что эти дополнительные, но необходимые расходы в конечном счете отразятся в ставке оказываемых услуг. Однако при этом может рассчитывать на получение более качественного сервиса.

В работе с экспедитором не бывает мелочей. Например, очень важно знать, как часто он соглашается на интеграцию своих информационных систем с клиентом, как быстро готов разбираться в возникающих страховой ситуации, в состоянии ли предложить клиенту качественные услуги раньше, чем тот сам попросит об этом. Именно совокупность приведенных выше факторов может помочь не ошибиться в выборе логистического оператора.

Дмитрий КРАСИЛЬНИКОВ,
президент Группы компаний «Балтика-Транс»,
специально для «ТН»

Таможенные представители–2013, или Свежий взгляд на сложившуюся традицию

Каждые полгода эксперты Некоммерческого партнерства «Гильдия профессиональных участников рынка оказания услуг в области таможенного дела и ВЭД» (НП «ГПУ ВЭД») по давно сложившейся традиции исследуют текущее состояние рынка таможенных представителей. Сегодня полученные по итогам первой половины 2013 года результаты представляем на всеобщее обозрение.

Естественно, что в последнее время актуальность такого рода мониторинга только усиливается. Это обусловлено постоянно изменяющимися параметрами нахождения участников рынка околотаможенных услуг в профессиональной среде с точки зрения корректировки их правового положения и расширения географии деятельности в рамках Таможенного союза.

Совсем другое дело – региональные лидеры рынка. Здесь картина завидно стабильная, практически как в «Формуле-1». Как правило, по итогам очередного отчетного периода, так сказать, «от заезда к заезду», признанные лидеры в лице ООО «Восход», ООО «СЗТК», ООО «СТК» лишь меняются местами. Правда, иногда они все-таки дают возможность постоять на пьедестале и другим. Так, в призовой тройке в свое время побывали ООО «Транс-Бизнес Брокер» и ООО «С.В.Т.С. – Легион Северо-Запад». Именно по причине предсказуемости при выявлении лидеров мы оставим за скобками подробности исследования данного аспекта рынка. К определению лучших вернемся, когда будем подводить итоги всего года.

Брокерский процент

Для начала внесем некоторую поправку в систему учета доли оформленных деклараций на товары (ДТ), теперь за этим показателем будем следить постоянно, добавив в диаграмму показатели доли УЭО (уполномоченных экономических операторов).

Следует отметить, что из-за ограничений в правовом статусе доля УЭО, скорее всего, будет увеличиваться постепенно. Главное же заключено в малом «брокерском проценте». Сегодня по рынку этот показатель в среднем составляет

41%, в то время как в крупнейших таможнях региона (Балтийской и Санкт-Петербургской) он приближается к 70%. Поэтому становится очевидным, насколько сегодня низок «брокерский процент» в небольших таможнях.

Судить непредвзято

В этот раз мы решили «посягнуть на святая святых», а именно – провести отраслевой анализ, более глубоко погрузившись в деятельность компаний по предоставлению околотаможенных услуг клиентам. Исследованию подверглись показатели ста таможенных представителей, имеющих санкт-петербургскую прописку и находящихся в Реестре ФТС России. Эксперты сопоставляли соответствие контактных данных, указанных в Реестре, со сведениями, размещенными на сайтах компаний, выясняли наличие на сайте организации типового договора и прайс-листа на оказание услуг.

Естественно, не остались без внимания доступность должностного лица компании на предмет заключения договора и возможность оперативно связаться с ним. Также оценивались приветливость, доброжелательность секретарей и сотрудников Call-center, их умение быстро направить клиента к цели «по нужному следу». Особо отметим, что высший балл заслужили те компании, которые по первой же просьбе безоговорочно направляли в наш адрес свой договор и прайс-лист.

Для проведения акции, чтобы получить реальные и максимально объективные данные, организаторам потребовались: псевдокомпания, с электронной почтой и конкретной задачей по поставке товара; тактичность и настойчивость трех студентов, проходящих практику; составление подробных таблиц. Сбор сведений велся на протяжении трех недель. Затем полученные данные были обобщены и всесторонне проанализированы.

«Тайный покупатель» или Benchmarking

Понятно, что многие продвинутые в маркетинговом отношении компании на протяжении длительного времени с четко установленной периодичностью проводят исследование рынка методом «тайного покупателя». Таким образом удается выявить, как «это функционирует» у конкурентов, и сравнить с организацией работы внутри своей организации.

Стало практикой, когда наиболее продвинутые руководители для внешнего исследования собственной организации зачастую нанимают сторонних специалистов, которым поручают выявлять «слабые места» в работе с клиентами, чтобы потом отладить внутренний сервис. Однако лишь немногие превращают такую деятельность в непрерывный процесс соизмерения продуктов, услуг и практического опыта фирмы по отношению к ближайшим, а также самым сильным конкурентам, признанным в качестве лидеров Benchmarking (*англ.* – опорная точка, репер).

В любом случае поиск «лучшей практики» и анализ собственных достижений повышают стандарты качества работы с клиентами и положительно влияют на рост уровня качества оказываемых услуг. По мнению всемирно известного маркетолога Джека Траута: «Успех часто ведет к высокомерию, а высокомерие – к провалу». Поэтому лидеры рынка также ведут постоянный мониторинг конкурентов.

Рынок с признаками цивилизации

Вернемся к нашему эксперименту. Для начала подробнее расскажем об исследовании. Как уже отмечалось, при его проведении был применен метод «тайный покупатель», точнее – «тайный звонок». Он стал самым важным инструментом проверки соблюдения стандартов сервиса при общении сотрудников таможенного представителя с клиентами по телефону.

Собранные результаты подтвердили первоначальное предположение о том, что получение объективных сведений о стоимости услуги и договора на ее оказание связано с более плотным общением с сотрудниками компании. Имеется в виду начало непосредственного проведения переговоров, которое предполагает предоставление потенциальным клиентом документов на товар. А это, как известно, задача уже другого уровня.

В ходе телефонных переговоров с сотрудниками 100 таможенных представителей, работающих в Санкт-Петербурге, организаторы исследования постарались максимально точно определить уровень лояльности компаний к клиентам при предоставлении своих типовых договоров и прайс-листов на оказываемые услуги, соответствие приведенных в реестре ФТС России сведений о компании с реальными данными. Также выяснялся перечень дополнительных услуг, предоставляемых компанией.

Если говорить об уровне коммуникаций, то только в 61 компании из 100 деловое корректное общение позволило быстро выйти на нужного специалиста. При этом у 4 организаций приведенные в реестре контактные данные оказались неактуальными, а до 19 фирм дозвониться вообще не удалось. Процедуру же получения и ознакомления с типовыми договорами на услуги, на наш взгляд, вообще еще очень не скоро можно будет охарактеризовать как цивилизованную. Так, на сайтах только 8 организаций (причем 5 из них являются членами Гильдии) можно легко найти образец типового договора.

Отметим, что рейтинг таможенных представителей составлялся не только с учетом комплекса указанных выше исследуемых компонентов. Так, наряду с наличием на сайте типового договора, профессионализмом работы офисов по максимально оперативному и компетентному предоставлению клиенту необходимых разъяснений по запрашиваемой информации и вежливостью сотрудников при ведении телефонных разговоров, оценивалась и скорость, с которой обратившемуся с запросом удавалось связаться с нужным специалистом.

По результатам анализа собранных данных по 12-балльной системе была определена двадцатка лучших таможенных представителей. При этом максимально возможный балл набрали лишь 6 из 100 компаний:

ООО «Аривист-Консалт»
ООО «Восход»
ООО «Балтика-Транс»
ООО «Транслоджикс»
ООО «Константа»
ООО «МТТ».

Далее по нисходящей (от 11 до 9 баллов) расположились:

ЗАО «П.Р.А. – Лтд»
ООО «Балткомплект»
ООО «Балтсервис»
ООО «БТА»
ЗАО «Балтик Лэнд Брокер»
ООО «Группа компаний «Статут»
ООО «Гепард»
ООО «РТ Брокер»
ООО «Бадис»
ООО «ТА Еврологистика»
ЗАО «Балт Эскорт Сервис»
ООО «Амадей»
ООО «НБА»
ООО «РТ-Брокер».

Относительно «лучших практик» с гордостью отметим – члены Гильдии составили 80% лидеров рынка.

Весьма показателен такой факт: в ходе телефонного общения представители 21 организации в категорической форме отказались предоставить образец договора на свои услуги до того момента, пока не получат от позвонившего все документы на груз. Оставшаяся часть обещала выслать документ позже, но это так и не было сделано...

Исходя из оценки приведенных выше данных, эксперты пришли к выводу, что пока еще рано говорить о публичности и общедоступности договора таможенного представителя, а также об открытости на рынке информации об условиях оказания и стоимости услуг в целом. При этом напомним, что раньше таможенные органы регулярно проверяли, висит ли в холле таможенного брокера договор, чтобы всякий входящий в офис компании мог еще с порога с ним легко ознакомиться. Зато теперь на сайтах организации с гордостью вывешиваются сертификаты соответствия международным стандартам качества менеджмента.

Сегодня также не вселяет оптимизма ситуация с соответствием данных о таможенных представителях, указанных в Реестре ФТС России, реальными сведениям. При этом, насколько нам известно, никто не отменял статью 16 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС) «Обязанности таможенного представителя». Напомним, что в нее в соответствии с протоколом Комиссии Таможенного союза от 16 апреля 2010 года «О внесении изменений и дополнений в договор о Таможенном кодексе Таможенного союза от 27 ноября 2009 года» был внесен пункт 6. В нем четко прописано, что «таможенный представитель обязан информировать таможенный орган, включивший юридическое лицо в Реестр таможенных представителей, об изменении сведений, заявленных им при включении в Реестр таможенных представителей, в течение 5 (пяти) рабочих дней со дня изменения таких сведений».

Итоги и выводы

Исходя из полученных в ходе исследования результатов, можно констатировать, что рынок таможенных представителей Санкт-Петербурга организован следующим образом:

– к сотрудничеству открыта лишь треть компаний (35% рынка): это те, кто готов оперативно дать ответ на интересующие клиента вопросы, без каких-либо условий предоставить для ознакомления свои типовые договоры, а также имеет в штате доброжелательных специалистов, разбирающихся в своей области;

– треть компаний (35% рынка) демонстрирует готовность к сотрудничеству, при этом они предпочитают ограничивать ознакомление с договором и прайс-листами на оказываемые услуги, мотивируя свои действия необходимостью обсуждать стоимость и условия договора только в рамках проведения официальных переговоров с клиентом;

– пятая часть таможенных представителей (20%) предпочитает ограничивать свою деятельность узкой направленностью и поэтому к новым потенциальным клиентам относится с настороженностью;

– каждая десятая организация (10%) продемонстрировала практически полное отсутствие заинтересованности в общении с клиентами;

– более чем у половины компаний (55%) сведения, указанные в Реестре ФТС России, не полностью соответствуют тем, что приводятся на их официальных сайтах (см. «таблетку»).

Из сказанного можно сделать вывод, что среди таможенных представителей Санкт-Петербурга бизнес-культура и понимание публичности собственной деятельности пока находятся на отметке приближения к среднему уровню. При этом, объективно говоря, следует особо отметить, что треть компаний соответствует самому высокому стандарту профессионализма. Они продемонстрировали как полную готовность работать с любым клиентом, так и максимальную открытость и доступность информации по условиям и стоимости предоставляемых услуг.

На наш взгляд, одним из решений, направленных на улучшение ситуации на рынке услуг таможенных представителей, может стать введение института саморегулирования. Именно такой формат организации и выстраивания профессиональных рыночных отношений позволит вырабатывать высокие стандарты и требования к работе в профессии и, что очень важно, даст возможность постоянно контролировать их исполнение всеми участниками саморегулируемых организаций.

В то же время удивляет аргументация некоторых игроков околотаможенного сектора, еще недавно стоявших у истоков зарождения саморегулирования среди таможенных брокеров и считавших его панацеей от чрезмерности госконтроля в лице таможенных органов. Сегодня они повсюду заявляют о невозможности какого-либо объединения там, где действует принцип «каждый за себя».

Пользуясь случаем, хочется поделиться с читателями «ТН» оптимистичной новостью: таможенные представители, не дожидаясь изменения законодательства в сфере таможенного дела, уже объединились и начали юридическую процедуру регистрации первой в России саморегулируемой организации (СРО) из работающих в сфере оказания околотаможенных услуг компаний.

По материалам НП «ГПУ ВЭД»

Избушки разные, погремушки одинаковые

Работа таможенной службы в Казахстане претерпевает изменения, цель которых – упростить и ускорить таможенные процедуры. Для этого внедрено и планируется внедрить несколько новелл. Так, в первой половине 2014 года будет запущен пилотный вариант электронного декларирования, а полностью новшество должно заработать после внедрения Интегрированного таможенного тарифа, о котором говорят еще с прошлого года, и по мере включения в работу системы «Е-лицензирование».

Как отметили в пресс-службе Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан (КТК РФ), электронная декларация должна облегчить работу брокеров, которым не придется предоставлять в таможенные органы бумажные экземпляры. Другой хорошей новостью для предпринимателей, ввозящих грузы в Казахстан, может стать и возможность оформления товара списками, что позволит существенно сэкономить на таможенной очистке. Раньше Инструкция о порядке заполнения декларации на товары (ДТ) предписывала декларировать отдельно каждый товар, имеющий не только один код ТН ВЭД, но и один товарный знак, марку, модель, артикул и прочее.

«Как показала практика, некоторые товары, например электробытовая техника или шины, могут относиться к одному коду ТН ВЭД, но иметь разные товарные знаки, марки и прочее. Поэтому декларанту приходилось подавать большое количество добавочных листов и платить по 25 евро за каждый», – пояснили в КТК РК. С 26 июля 2013 года такие товары можно заявлять по одной декларации с приложением списка, то есть отменяется платеж за каждый дополнительный лист. Еще одно новшество – перенос акцента с самой таможенной очистки на посттаможенный контроль.

«При отсутствии рекомендаций системы управления рисками (СУР) груз в большинстве случаев выпускается автоматически. Таможенник без веских причин не должен влиять на решение о выпуске товаров», – пояснил начальник управления посттаможенного контроля КТК РК Николай Пак. Система может дать рекомендации по проверке после выпуска товаров (посттаможенный контроль). Если такие проверки не выявят нарушений, то компания получит так называемый зеленый коридор при оформлении, что максимально сократит и упростит выпуск товаров.

Приветствуя новшества, казахские бизнесмены высказывают опасения, что они могут вызвать неоднозначное отношение со стороны партнеров по Таможенному союзу (ТС), также не до конца ясно, как пойдет сама реализация реформы. Как уточнили в совете Казахстанской ассоциации таможенных брокеров (КАТБ), «в ходе Объединенной коллегии таможенных служб ТС Казахстан выступил с инициативой сместить акцент на посттаможенный аудит, но эта идея встретила недопонимание со стороны России и Беларуси».

Казахские специалисты убеждены, что в отношении реализации реформы важно определить группы риска, нужны грамотные таможенные инспекторы, которые будут разбираться

и в бухучете, и в условиях продаж и прочем. Судя по всему, у казахского бизнеса такие же проблемы, как и у их российских коллег. Ассоциация и другие участники ВЭД, которые заинтересованы в создании равной конкурентной среды, выражают готовность участвовать в разработке и внедрении реформы. Однако зачастую их предложения и ремарки к законопроектам чиновниками не учитываются. При этом казахский бизнес надеется, что предлагаемая система не заработает, пока не будет введено постдекларирование.

Как поясняют специалисты, в Казахстане сегодня нельзя вносить корректировки в декларацию, любое изменение заявленного содержания считается нарушением. Если обнаруживается какое-либо несоответствие по количеству или характеристике товара, то его нельзя принять на баланс предприятия и нельзя изменить декларацию. Поэтому такой груз часто просто списывается.

«У нас для того, чтобы делать выборочный таможенный контроль, используется автоматизированная СУР. Эта система, работая с различными базами данных, определяет уровень риска. Во внимание принимаются такие факторы, как вид товара, страна производства, лица, имеющие отношение к сделке, и так далее. После оценки она рекомендует тот или иной груз к выборочной проверке», – пояснили в КТК РК. Смысл процесса в том, что грузы, прибывающие в страну, нужно проверять, но обработать в таможенном отношении все, что пересекло границу, физически не может ни одно государство. Поэтому проверки на таможне носят выборочный характер. Грузы для проверки как раз и отбирает система управления рисками.

Однако бизнесу она жизнь особо не облегчила. Зачастую грузы не оформляются заметно быстрее или проще. Система лишь упростила работу таможенных инспекторов, ранее им приходилось все делать вручную. Участники ВЭД сомневаются, что СУР экономит время, поскольку вся нужная информация находится в компьютере. Несовершенство в работе системы отмечают и в КАТБ. Как отметил ее председатель Геннадий Шестаков, «сегодня основной документ таможенных органов по методологии управления рисками должным образом не исполняется. В частности, нет детализации рисков ни по отношению к объектам ВЭД, ни по отношению к субъектам».

В пример он приводит груз с яблоками: если однажды уличат, что кто-то провозил в фуре с ними запрещенные вещества, например наркотики, то яблоки автоматически становятся объектом риска для всех. При этом никак не дифференцируются риски по компаниям, странам, откуда поступает товар, и прочим факторам. При этом груз подвергается проверкам, досмотрам, повышаются требования по документам на него и прочее. Соответственно, процесс таможенной очистки по этому типу товара значительно затягивается. Если это скоропортящийся продукт, то зачастую за время досмотра он портится, и его остается только выбросить или, в лучшем случае, пустить на переработку. В ответ поставщики все свои риски закладывают в стоимость товара (что

вполне естественно), а это существенно повышает его конечную цену.

Исходя из сказанного выше, получается, что в каждой избушке свои погремушки. Так обстоят дела у таможни и бизнеса в России, Беларуси и Казахстане. На поверку оказывается, что в их отношениях много общего, ведь они живут по единому закону – Таможенному кодексу Таможенного союза.

При этом участники ВЭД трех стран надеются, что таможня все-таки в полной мере осознает, что реальные деньги в казну своих государств платит именно бизнес, а защитники экономических интересов государств, выражаясь чиновничьим языком, лишь администрируют поступающие от участников ВЭД таможенные платежи.

По материалам казахской печати

ТРАНСБАЛТ
оператор транспортной логистики
организация перевозок по всему миру
МОРСКИЕ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ
АВИАПЕРЕВОЗКИ
* разработка, составление и сопровождение индивидуальной схемы доставки
* выбор наиболее отвечающего требованиям конкретной грузоперевозки вида транспорта
* расчет оптимальной тарифной схемы
* подготовка необходимых для осуществления перевозки документов
* доставка груза по принципу door-to-door
www.tblt.ru
+7(812) 406-7994

Плати или ищи объездной путь

Водителям из стран, не входящих в Таможенный союз (ТС), для экономии следует засесть за изучение атласа дорог Беларуси. Это поможет проложить маршруты движения в объезд платных магистралей. Росту интереса к географии поспособствовало введение Беларусью с 1 августа 2013 года на некоторых автотрассах электронной системы сбора платы за проезд BelToll.

В ее основе хорошо показавшая себя в мире технология специализированной радиосвязи на коротких расстояниях. Она собирает плату с водителей без остановки транспортных средств в пунктах сбора дорожной пошлины. Работа новой системы проверялась с 1 июля по 1 августа 2013 года. За месяц были отработаны технические моменты эксплуатации, а пользователи имели время для регистрации, заключения договора и приобретения бортового устройства. В этот период фиксировались все транзакции, но оплата не взималась.

Принцип работы системы достаточно прост. Над входящими в систему BelToll дорогами размещены металлические порталы сбора платы с приемопередатчиками, которые обеспечивают обмен информацией с бортовым устройством, установленным на лобовом стекле проезжающего автомобиля. Связь между бортовым устройством и порталом обеспечивает полностью автоматический расчет суммы оплаты за проезд по определенному коммерческому участку дороги.

Все происходит при прохождении машины под порталом. В этот момент средства автоматически списываются со счета бортового устройства, который создается при регистрации пользователя в системе. Проезжать мимо портала можно, не снижая скорость, и по любой полосе движения. Станция контроля идентифицирует транспортное средство: делает два снимка – спереди и сбоку. На их основании определяются регистрационный номерной знак, габариты, количество осей и наличие бортового устройства. После обработки информации система «решает», должен ли этот автомобиль платить за проезд. Если должен, то сведения поступают в центр ручной проверки. У его операторов есть инструкции по определению общей массы транспортных средств на основании данных заводов-изготовителей.

Если в соответствии с ней общая допустимая масса машины превышает 3,5 тонны, то информация передается в Транспортную инспекцию для взыскания с нарушителя платы в увеличенном размере (штрафа). Даже если в свидетельстве о регистрации автомобиля указано, что его масса меньше 3,5 тонны, то все равно сначала придется оплатить штраф, а уже потом идти в суд и доказывать, что машина подпадает под другую категорию.

Платными стали 815 км белорусских магистралей. Из них 609 км приходится на автостраду М1, идущую по маршруту Брест (Козловичи) – Минск – граница РФ (Редьки). Платить приходится за проезд по участкам автотрасс, связывающих столицу Беларуси с аэропортом (27 км), Витебском (32 км), Гомелем (44 км) и 45-километровым участком Минск – Гродно – граница Польши (Брузги). В будущем планируют сделать платными еще 356 км. Это участки Минск – Могилев (М4) и Минск – Гомель (М5).

Проезд по дорогам, входящим в систему BelToll, обязаны оплачивать водители механических транспортных средств с технически допустимой общей массой более 3,5 тонны. Если вес меньше, то плата взимается только с машин, зарегистрированных за пределами Таможенного союза (ТС). Автомобили массой до 3,5 тонны с регистрационными номерами Беларуси, России и Казахстана освобождены от нее. Им также не нужно заключать договор для пользования платной дорогой и получать бортовое устройство.

Кроме того, от платы освобождены мопеды и мотоциклы, трактора, маршрутные такси, предназначенные для перевозки пассажиров, автомобили оперативного назначения, которые применяются для ликвидации чрезвычайных ситуаций, перевозок грузов и гуманитарной помощи, и зарегистрированные в Беларуси военные машины. Однако, как пояснили в пресс-службе системы BelToll, владельцы зарегистрированных в ТС больших внедорожников и пикапов, минивэнов, домов на колесах и т. д., с массой свыше 3,5 тонны (например, Dodge RAM или HUMMER), обязаны оплачивать проезд из расчета 0,08 евро за километр.

Для взаиморасчетов на лобовом стекле машины необходимо установить специальное бортовое устройство для оплаты в системе BelToll. При получении за него платится залог: 20 евро – для машин до 3,5 тонны, 50 евро – для более тяжелых. Информацию с прибора считывают датчики, установленные вдоль автострад.

За каждый километр электронная система взимает плату от 4 до 12 евроцентов. Цена зависит от типа транспортного средства. Тарифы для расчета размера платы за проезд в зависимости от массы машины и количества осей установлены согласно Постановлению Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь № 68.

Так, проезд на легковом автомобиле с массой до 3,5 тонны включительно 1 км платной дороги обойдется в 0,04 евро, на грузовике/автобусе тяжелее 3,5 тонны и 2 осями – в 0,08 евро, при той же массе, но с тремя осями – в 0,10 евро, с четырьмя осями – в 0,12 евро. Высота машины на величину оплаты не влияет. Получается, что поездка от Бреста до границы Российской Федерации по автомагистрали М1 на легковушке обойдется в 24,36 евро. Ранее за это взимали 12 евро. Значит, с введением электронной системы стоимость поездки выросла на 100%.

Нарушил – заплати больше

За нарушение правил проезда взимается штраф. Уже утверждена форма актов нарушения порядка оплаты за проезд, задержания транспортного средства, квитанций на внесение сборов, претензии по начислению взимания средств, заявления на регистрацию в системе BelToll для юридических лиц, которые освобождены от выплат за передвижение по платным автотрассам. Это первое из четырех планируемых к изданию постановлений.

Зарегистрироваться в системе можно на сайте BelToll www.beltoll.byв разделе «Регистрация» или посетив один из пунктов обслуживания клиентов, которых пока открыто 14. Они расположены на заправочных станциях, в зонах отдыха и около пограничных пунктов пропуска и специальным образом обозначены в сети платных дорог.

В них клиентам оказывают услуги по регистрации пользователя и открытию пользовательского счета; заключению договоров; выдаче бортовых устройств; пополнению баланса бортового устройства; обслуживанию и замене неисправных бортовых устройств, их приему при возврате с выдачей залогового платежа.

Однако даже в случае регистрации на сайте водителю необходимо явиться в один из пунктов, чтобы подписать договор пользования платной дорогой, внести предоплату и получить бортовое устройство. После регистрации собственник (владелец) автомобиля заключает договор с государственным учреждением «Белавтострада», который регулирует отношения, возникающие в связи с пользованием платной дорогой.

Если собственник не заключает договор пользования платной дорогой, то он считается заключенным с момента выезда автомобиля на платную дорогу. Водитель ТС, не являющийся собственником, при пользовании платной дорогой действует от имени и в интересах владельца. Для регистрации в пункте обслуживания при себе необходимо иметь документ, удостоверяющий личность физического лица (или его представителя); свидетельство о регистрации транспортного средства (технический паспорт); оригинал

или копию документа, подтверждающего экологический класс машины (при его наличии).

После подписания договора вносится залоговая стоимость бортового устройства. Нерезиденты Республики Беларусь получают персонализированное бортовое устройство. Водитель может получить его только для своего автомобиля (после предъявления технического паспорта). Прибор должен быть немедленно установлен на лобовое стекло транспортного средства, как указано в руководстве пользователя. Счет бортового устройства пополняется в белорусских рублях.

Именно бортовое устройство идентифицирует автомобиль, на который распространяется обязательство по оплате. Оно обеспечивает списание средств со счета за пользование платной автодорогой и хранит всю информацию о транспортном средстве и его владельце. Каждое бортовое устройство присваивается конкретному автомобилю и не может быть использовано на другом.

Бортовые устройства, предназначенные для эксплуатации в системе BelToll, маркированы знаком BY. Если оно больше не понадобится, то его можно вернуть в любой из пунктов обслуживания клиентов, после чего будет возвращен залог за исключением следующих случаев: устройство повреждено; возвращено после истечения трех лет с момента последней операции, зарегистрированной в системе BelToll; имеет посторонние надписи и наклейки; числится в списке пропавших или украденных.

Плата за проезд производится по факту или в режиме предоплаты. Указанный договор заключается только для автомобилей с общей массой более 3,5 тонны. Для более легких машин заключается договор предоплаты. Для его получения следует обратиться в пункт обслуживания (пограничный пункт обслуживания).

Плату за проезд в режиме предоплаты можно вносить только в белорусских рублях, исходя из установленных тарифов в евро по официальному курсу Национального банка Республики Беларусь на дату оплаты. При взаиморасчетах в режиме предоплаты средства необходимо внести до начала пользования платной дорогой. Взносы регистрируются в системе электронного сбора платы в белорусских рублях. Внести плату за проезд можно как наличными денежными средствами, так и в безналичной форме.

Под контролем инспекции

В соответствии с Указом № 426 осуществление контроля оплаты проезда возложено на Транспортную инспекцию Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Ее стационарные и передвижные пункты контроля обеспечат соблюдение порядка пользования платными автодорогами. Уполномоченные должностные лица инспекции контролируют соблюдение порядка использования платной автомобильной дороги. При этом они имеют право останавливать транспортные средства; использовать приборы, обеспечивающие проверку правильности работы устройства электронной оплаты, осуществлять контроль за внесением средств за пользование платной автомобильной дорогой и сбор данной платы; блокировать колеса, задерживать и (или) принудительно буксировать (эвакуировать) транспортные средства на охраняемую стоянку.

На первом этапе работы системы BelToll, согласно Указу от 13.07.2013 № 268, штрафы за нарушение правил передвижения по платным автомобильным дорогам Беларуси владельцы транспортных средств, не являющиеся резидентами Беларуси, могут оплачивать в валюте. Данное исключение сделано исходя из опыта работы Транспортной инспекции Минтранса с нерезидентами, поскольку внесение ими платежей в белорусских рублях не всегда возможно ввиду отсутствия на автомобильных дорогах республики пунктов обмена валют, работающих в круглосуточном режиме. Если нарушение допущено иностранным транспортным средством, то его не выпустят из страны, пока штраф не будет уплачен.

Залог пока не возвращают

Практика показала, что имеется возможность проехать по платной дороге на условиях неоплаты или неполной оплаты. Первый вариант возникает при отсутствии на транспортном средстве, на которое распространяются обязательства по оплате за проезд, бортового устройства и нефиксации внесения платы за проезд; при использовании неработающего бортового устройства, которое не в состоянии произвести оплату за проезд в установленном порядке, или при его эксплуатации с нарушением технологического порядка; при неправомерном использовании бортового устройства, предназначенного для транспортных средств, освобожденных от платы за проезд по платным дорогам.

Под неполной оплатой подразумевается использование на транспортном средстве бортового устройства, на котором установлено меньшее количество осей, чем предписано руководством пользователя для данного типа автомобиля, или устройства, не персонализированного для данного транспортного средства. Размер платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам в увеличенном размере для легковых автомобилей составляет: в случае неполной оплаты – 50 евро, неоплаты – 100. Для автомобилей с допустимой общей массой более 3,5 тонны – 130 и 260 евро соответственно.

В случае выявления нарушения порядка оплаты уполномоченное должностное лицо Транспортной инспекции составляет акт нарушения, содержащий требование о внесении платы в увеличенном размере, и квитанцию с указанием суммы. Нарушитель вправе внести указанную плату на месте либо не позднее 30 дней с момента составления акта нарушения.

Как заверили в компании, возможность возврата залогов за выданные бортовые устройства системы BelToll и остатка средств на счетах на банковские платежные карточки будет осуществлена в ближайшее время. Пока же система оплаты за проезд по автодорогам Беларуси не позволяет вернуть остаток средств на счетах и залог за бортовое устройство.

Для просмотра баланса и формирования детализации по договорам в режиме предоплаты, просмотра сумм списаний и детализации по договорам в режиме оплаты по факту пользователи могут воспользоваться личным кабинетом. Претензии в связи с начислением и взиманием платы за проезд, в том числе платы в увеличенном размере, должны направляться в соответствующие учреждения.

Согласно пункту 69 Положения «О порядке взимания платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь», утвержденного Постановлением Совета министров Республики Беларусь 30.04.2013 № 340, все споры и разногласия в связи с пользованием платной дорогой, начислением и взиманием платы за проезд, в том числе платы в увеличенном размере, разрешаются путем направления претензий.

Если водитель считает, что деньги были начислены и сняты неправомерно или в увеличенном размере, то в подобных случаях, согласно пунктам 76-78 положения, ему необходимо направить претензию по почте с уведомлением в Транспортную инспекцию Минтранскома по адресу: 220088, г. Минск, Смоленская ул., 15–717. Образец для ее заполнения можно скачать на сайте BelToll. Претензии в связи с начислением и взиманием платы за проезд, согласно пунктам 70, 74–75 положения, предъявляются в государственное учреждение «Белавтострада» по адресу: 220073, г. Минск, 4-й Загородный пер., 58а.

Согласно пункту 81 положения, «В случае удовлетворения претензий в связи с начислением и взиманием платы за проезд по платным дорогам денежные средства, подлежащие возврату, перечисляются лицу, осуществившему плату за проезд, тем способом, каким была совершена плата по реквизитам плательщика, указанным им при внесении платы за проезд, если иной способ возврата не предусмотрен оператором».

Как рассказали в BelToll, есть трудности с возвратом средств на банковские карты. Оператор системы занят исправлением этой проблемы и уже принес извинения пользователям, у которых в этом вопросе возникли проблемы.

Артем БЕЛОУСОВ

Миллионы в кармане затмили ВТО

Россия рискует нарваться еще на один скандал со Всемирной торговой организацией (ВТО). Дело в том, что Минкультуры на десять лет продлило действующую с августа 2008 года госаккредитацию Российского авторского общества (РАО) на сбор авторских вознаграждений и «управление исключительными правами на обнародованные музыкальные произведения», а также на осуществление прав композиторов на вознаграждение за публичное исполнение или сообщение в эфир и по кабелю их произведений.

Напомним, что РФ обещала ВТО к январю 2013 года отказаться от подобных аккредитаций и пересмотреть систему коллективного управления правами. На кону стоят большие деньги. По оценке экспертов, принятое решение сохранило РАО доходы примерно в 3 млрд рублей в год. Министр Владимир Мединский вскоре может подписать приказ, который де-юре закрепит этот факт.

Комиссия Минкультуры, продлившая аккредитацию, рассматривала одну заявку. Она, естественно, была от РАО. Теперь оно может и далее заключать с пользователями прав (телеканалами, радиостанциями, ресторанами, кинотеатрами, концертными агентствами и т. д.) лицензионные договоры на использование музыки, а также собирать вознаграждение в пользу композиторов. В соответствии с Гражданским кодексом (ГК) РФ общество действует в интересах даже тех правообладателей, с которыми не заключало договоры.

Сейчас, как уточнил «Коммерсантъ», «РАО отвечает за две из шести сфер коллективного управления правами. Сборы за право следования в отношении изобразительного искусства и авторских рукописей (когда автор получает отчисления с каждой перепродажи своей картины) осуществляет Партнерство по защите и управлению правами в сфере искусства. Его аккредитация заканчивается в декабре.

Вознаграждение в пользу исполнителей и изготовителей фонограмм до августа 2014-го собирает Всероссийская организация интеллектуальной собственности (ВОИС), а вознаграждение за личное копирование фонограмм и аудиовизуальных произведений до октября 2015-го – Российский союз правообладателей (РСП)».

РАО в 1993 году учредили российские авторы, среди которых, например, были Юрий Антонов и Андрей Вознесенский. Сегодня его возглавляет Сергей Федотов. Он также входит в правление ВОИС. Как следует из последнего отчета РАО, были собраны 2,942 млрд рублей, что стало абсолютным рекордом. На покрытие собственных расходов из них удержано 491 млн рублей.

Уполномоченный по защите интеллектуальной собственности при бизнес-омбудсмене Борисе Титове Анатолий Семенов назвал переаккредитацию РАО «демонстративным наплевательством на обязательства России перед ВТО о прекращении РАО и его клонами сбора денег правообладателей, которые на это их не уполномочивали». Как напоминают эксперты, в вышедшем в ноябре 2011 года докладе рабочей группы по присоединению к ВТО говорилось, что «РФ пересмотрит свою систему коллективного управления правами, чтобы отменить недоговорное управление правами в течение 5 лет после вступления в силу части IV ГК». Это должно было произойти к 1 января 2013 года.

Эти обязательства перед ВТО хорошо известны в министерстве, поскольку еще в феврале получили письмо заместителя главы Минкомсвязи Алексея Волина. Он не только критиковал существующую практику, но и особо напоминал о договоренности с ВТО, а также предложил в соглашении на уровне Таможенного союза (ТС) отказаться от расширенного, предусматривающего госаккредитацию, управления правами. Однако идея не получила развития.

Ярый сторонник сохранения нынешнего статус-кво Сергей Федотов считает, что в соглашении ТС необходимо предусмотреть национальный принцип управления исключительными правами, а обязательства перед ВТО следует пересмотрены в ходе дополнительных переговоров. При этом он указал на то, что «система расширенного управления правами действует во многих странах – членах ВТО, и непонятно, зачем мы должны идти на уступки, ухудшая положение российских правообладателей». К последним РАО, видимо, причисляет и себя. Действительно, кто же добровольно в угоду какому-то непонятному ВТО откажется от живых миллионов, которые сами плывут тебе в руки. Нужно лишь грамотно выстроить систему их сбора, что, судя по опубликованным выше данным, чиновники с блеском и делают.

Однако в ходе разбирательства исков суды уже начинают учитывать обязательства, принятые РФ перед ВТО, включая соблюдение авторских прав. Так, в мае этого года Арбитражный суд Санкт-Петербурга отказал ВОИС в иске о взыскании 480 тыс. рублей вознаграждения за использование музыкальных записей к владельцу ресторана Grato в лице ООО «Аксиома». Принимая такое решение, суд посчитал, что «истец не представил доказательства сохранения его полномочий с учетом ратификации протокола о присоединении России к соглашению о создании ВТО». По мнению специалистов, если и другие инстанции станут руководствоваться принципами, принятыми во всем цивилизованном мире, у нас может появиться шанс когда-нибудь стать его составной частью.

Когда материал готовился к печати, стало известно, что Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) уклонилась от урегулирования отношений РФ и ВТО в вопросе сбора авторских вознаграждений. Для Таможенного союза (ТС) она подготовила компромиссный вариант соглашения о едином порядке управления авторскими и смежными правами. Он не отменит существующий в РФ принцип бездоговорного управления, как требует ВТО, а передаст решение всех болезненных вопросов на национальный уровень.

Как сообщили в пресс-службе ЕЭК, ожидается, что проект документа вынесут на рассмотрение коллегии ЕЭК до конца 2013 года. При этом уточнено, что сейчас идет работа над его редакцией, рассматриваются и согласовываются поступившие замечания сторон. Напомним, соглашение разрабатывают не первый год. Еще в декабре 2010 года страны ТС декларировали, что они подпишут соответствующий договор до 2012 года, но не успели, поскольку его текст вызвал много разногласий.

Первоначальная версия, в частности, не предполагала в ТС института расширенного управления правами, в рамках которого РАО, ВОИС и РСП имеют право собирать вознаграждение в пользу даже тех правообладателей, с которыми не заключали договор. Уточним, что общие сборы этих организаций в 2011 году составили около 4 млрд руб. В Беларуси этим занимается государственный Национальный центр интеллектуальной собственности, а в Казахстане на расширенное управление правами аккредитуют несколько организаций.

В последнем варианте, как сообщил следящий за развитием ситуации «Коммерсантъ», для достижения компромисса фактически все болезненные вопросы просто передали на национальный уровень, тем самым избежав дискуссии по обязательствам РФ перед ВТО по отмене бездоговорного управления правами. В новой редакции напрямую не закрепляется ни существование бездоговорного управления, ни его отмена. Согласно документу, организации должны действовать на основании письменного договора с правообладателем, «если иное не предусмотрено законодательством государства».

Кроме того, из проекта исключены размер сбора с импортеров, производителей электроники и чистых носителей в пользу авторов, исполнителей и изготовителей фонограмм и перечень облагаемых им товаров. Полномочия устанавливать их должен получить совет ЕЭК. Минкультуры уже отреагировало на это, опубликовав 20 августа проект изменений в постановление Правительства РФ о таком сборе. Он предлагает отменить пункт, по которому постановление становится недействительным в момент вступления в силу евразийского соглашения.

В министерстве считают, что российские правила должны сохраниться, чтобы «соблюсти в полном объеме интересы правообладателей». При этом в проекте остались и нормы, ранее вызывавшие вопросы российской стороны. В частности, предельный размер удержаний на собственные расходы организаций, а также социальные, культурные и образовательные цели, по документу, не должен превышать 30% сборов. На собственные расходы, поясняют в РАО и ВОИС, они направляют 20–35% сборов, РСП – 15%. Осталось и предложение о ежегодном аудите таких организаций, причем ЕЭК намерена обязать открыто публиковать его результаты. Как отмечают эксперты, «опубликованная версия соглашения по-прежнему во многом не соответствует тому, что предлагала российская сторона, поэтому его окончательная редакция может быть заметно переработана».

Инга ЕГОРОВА

3-4 октября 2013
Санкт-Петербург

В рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»
«Санкт-Петербург – морская столица России»
www.global-port.ru

VI Международная конференция
Транспортно-транзитный потенциал

ВОПРОСЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ:

- Транспортная инфраструктура России: проекты, инвестиции, ГЧП
- Транспортно-логистические услуги: проблемы рынка, пути развития
- Перемещение грузов через госграницу РФ и ТС: препятствия, решения
- Тарифное регулирование перевозок с учетом ВТО и ТС
- Возможности обновления парка подвижного состава

ПРИГЛАШЕНЫ К УЧАСТИЮ:

- Совет Федерации и ГосДума ФС РФ
- Минтранс РФ, подведомственные агентства и службы
- Минрегион РФ, Минэкономразвития РФ, Минпромторг РФ
- Росграница, ФТС, ФСТ, ФАС
- Руководители профильных ведомств субъектов РФ
- Диппредставительства иностранных государств
- Представители коммерческих и некоммерческих организаций

Conference Point
Оператор конференции:
+7(812) 327-93-70
www.confspb.ru

Легче отказать, чем разбираться

Конституционный суд (КС) РФ вынес решение по жалобе на Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС) финской компании Team Niinivirta AY, которая оспаривала взыскание с нее пошлин и пеней за временно ввезенные, но украденные на территории Российской Федерации транспортные средства. Особенность этого дела в том, что решение локальной проблемы может привести к конфликту юрисдикций между российскими высшими судами и судом ЕврАзЭС, который уполномочен давать толкование международным договорам входящих в него стран.

Нормы ТК ТС, как сообщил «Коммерсантъ», пыталась оспорить финская компания Team Niinivirta AY, проигравшая арбитражный спор с Выборгской таможней. С нее взысканы платежи и пени на 2,4 млн рублей, так как пропавшие транспортные средства международной перевозки – грузовика и полуприцепа – не были в установленный законом срок вывезены из РФ. Это должно было произойти через три месяца после въезда в Россию.

Хотя таможня получила уведомление о краже и возбуждении уголовного дела, компании пришлось заплатить за вынужденное нарушение правил временного ввоза. Арбитражные суды РФ подтвердили, что хищение временно ввезенных транспортных средств не освобождает декларанта от уплаты пошлин – по ТК ТС его можно получить лишь в случае «безвозвратной утраты» автомобиля (например, уничтожения в аварии).

Заявитель посчитал, что это не соответствует Конституции РФ. Однако КС отказался рассматривать жалобу. Он мотивировал это тем, что в 2001 и 2005 годах он уже истолковал в пользу потерпевших от краж аналогичные нормы Таможенного кодекса РФ, который с 1 июля 2010 года, в связи с началом действия ТК ТС, утратил силу. При этом суд повторил, что «ответственность за таможенное правонарушение не может возлагаться без наличия вины, в какой бы форме она ни проявлялась» и что «возложение финансовых обременений на потерпевшего при необеспечении государством защиты имущества добросовестного участника не соответствует Конституции РФ». Он установил, что «положения ТК ТС не могут применяться без учета данных правовых позиций КС».

В итоге: формально отказавшись от рассмотрения жалобы, КС де-факто вынес решение в пользу бизнеса. Правда, «Коммерсантъ» уточняет, что заявленную КС в 2001 и 2005 годах позицию российские суды различного уровня неоднократно игнорировали. При этом в последнее время в своих отказных решениях бизнесу они уже стали ссылаться на положения ТК ТС, толкования которому КС до сих пор не давал.

Так, в июне этого года Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа отклонил кассационную жалобу другой финской компании – Arikainen Oy – и заставил ее по требованию той же Выборгской таможни и также за невывоз украденной в России фуры с полуприцепом заплатить 1,8 млн рублей.

Однако не все здесь столь однозначно. Юристы признают, что «исполнение нового определения КС в России является обязательным». На деле это решение не только не гарантирует заявителю пересмотра его дела, но может еще больше запутать ситуацию. «Коммерсантъ» приводит мнение источников в КС, которые уклончивость его решения объясняют разногласиями судей по поводу правового статуса ТК ТС.

Суд утверждает, что если ТК ТС является международным договором, то его проверка находится вне компетенции КС. Именно по этой причине суд ранее наотрез отказался проверять по запросу думской оппозиции договор о ВТО. Юристы поясняют, что право толкования норм договоров стран ЕврАзЭС принадлежит исключительно суду этого союза, куда высшие национальные суды обязаны обращаться с запросом. По их мнению, КС мог прямо указать на это в своем решении или сам обратиться в суд ЕврАзЭС, однако он предпочел высказать завуалированную позицию по вопросу, который находится вне его полномочий. Известно, что в отличие от коллег из Беларуси и Казахстана российские высшие суды в суд ЕврАзЭС пока не обращались.

Марат ИЗМАЙЛОВ

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
INTERNATIONAL EXHIBITION

РОССИЯ/RUSSIA МОСКВА/MOSCOW

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА

FEDERAL CUSTOMS SERVICE

ОРГАНИЗАТОР: Федеральная таможенная служба

КООРДИНАТОР: ФГУП «РОСТЭК»

УСТРОИТЕЛЬ: ЗАО «РОСТЭК-Таможинформ»

ОКТЯБРЬ 23-24 OCTOBER

ЦВК ЭКСПОЦЕНТР, ПАВИЛЬОН № 2

XIV МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА

CUSTOMS SERVICE 2013

НАВСТРЕЧУ СОЧИ–2014

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «СОЧИ-2014: НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТАМОЖНИ И БИЗНЕСА»

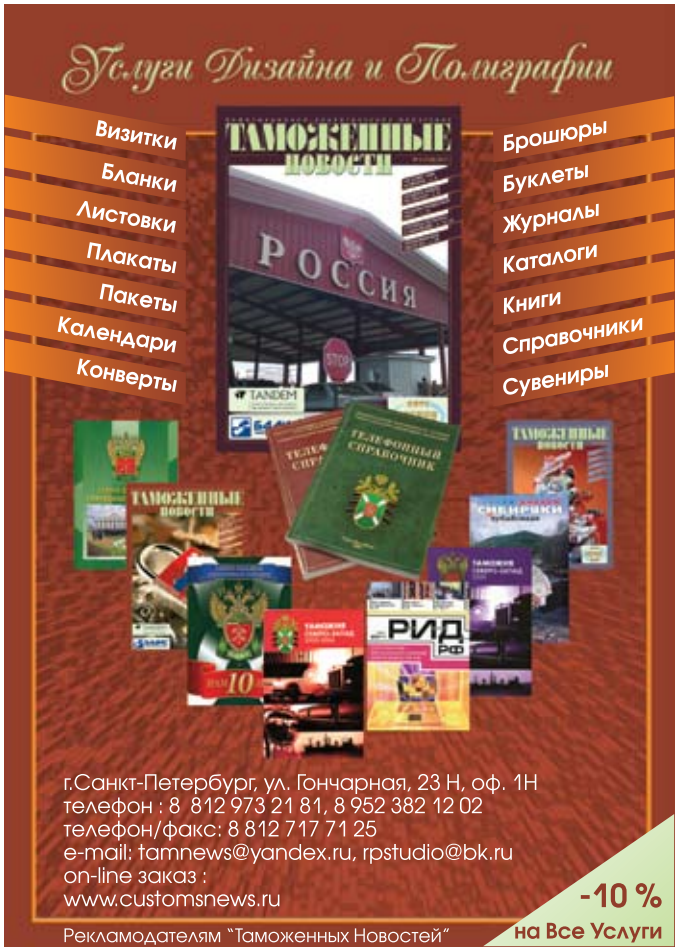
Таможенные услуги. Таможенные брокеры.
Customs services. Customs brokers.
Информационные технологии и программное обеспечение.
IT and software.
Системы безопасности, средства досмотра.
Security systems and personal security facilities.
Авиационные, автомобильные, железнодорожные, морские и речные перевозки.
Транспортно-экспедиторские услуги.
Air, automobile, railway, sea and river shipping operations. Freight forwarding services.
Склады и складское оборудование.
Погрузо-разгрузочное оборудование.
Транспортная тара и упаковка. Порты и терминалы.
Warehouses and storage equipment. Cargo handling equipment. Shipping containers and packaging. Ports and terminals.
Банки и кредитные организации, уполномоченные в области таможенного дела. Страхование. Логистика.
Banks and lending institutions, authorized as customs agents. Insurance. Logistics.

КОНКУРС ЛИДЕРОВ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
«ТАМОЖЕННЫЙ ОЛИМП»

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР: ВТБ

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА: Таможня; Таможенные ведомости; Таможенные новости; ВЭД Консалтинг; Таможня.ру; Альта Софт

ОРГКОМИТЕТ ВЫСТАВКИ: Тел./факс: 8 (495) 781-34-81, 8 (495) 610-21-32
e-mail: customsexpo@yandex.ru, http://ruscustomsinform.ru



УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Подписку на журнал «Таможенные новости» вы можете осуществить через ООО «Северо-Западное агентство «ПРЕССИНФОРМ», которое находится по адресу: 198095, Санкт-Петербург, ул. Зои Космодемьянской, д. 26, лит. Д. Подробную информацию об условиях и стоимости подписки можно получить в Отделе по работе с подписчиками ООО «СЗА «ПРЕССИНФОРМ» по телефонам: (812) 786-8119, 786-9298, 335-9752, 335-9751. Секретарь: 337-1626.

ДЛЯ ПОЧТЫ: podpiska@crp.spb.ru. Подписаться также можно по Интернету через сайт: www.pinform.spb.ru, пинформ.рф. Индекс издания по каталогу: 15377

Тогда и спишем долги

Приказом ФТС России от 13.05.2013 № 900 внесены изменения в порядок списания признанной безнадежной к взысканию задолженности по уплате таможенных платежей (недоимки), пеней, процентов, числящейся по состоянию на 1 января 2010 года за организациями, которые отвечают признакам недействующего юридического лица. Документ зарегистрирован в Минюсте 25 июля, но пока официально не опубликован и в силу не вступил.

Порядок, утвержденный приказом ФТС России от 29.04.2011 № 886, предполагает, что при отсутствии на сайте ФНС России сведений об исключении недействующей компании из Единого государственного реестра юридических лиц (ЕГРЮЛ) уполномоченное должностное лицо таможенного органа проверяет информацию о непредставлении структурой, включенной в формируемый ФТС России в электронном виде перечень организаций-налогоплательщиков, документов отчетности, предусмотренных законодательством РФ о налогах и сборах, в течение последних 12 месяцев, предшествующих дате проверки.

При наличии у таможни информации о счетах организации в банки направляют мотивированные запросы об операциях, осуществляемых по ее счетам в последние 12 месяцев. Запросы не направляются при наличии в момент проверки информации налоговых органов, что у данной организации нет банковских счетов.

Также в сети Интернет в Едином федеральном реестре сведений о банкротстве проверяется наличие данных о ненахождении организации в процедурах, применяемых в деле о несостоятельности (банкротстве). В новой редакции изложен перечень документов, при наличии которых принимается решение о признании задолженности по уплате таможенных платежей (недоимки), пеней, процентов, числящейся по состоянию на 1 января 2010 года за организациями, которые отвечают признакам недействующего юридического лица, безнадежной к взысканию и о ее списании.

Если юрлицо исключено из ЕГРЮЛ, необходимы выписка из отчетности об учитываемых суммах задолженности по уплате таможенных платежей (недоимки), пеней, процентов, числящейся по состоянию на 01.01.2010 за организациями, которые отвечают признакам

недействующего юрлица; копия постановления судебного пристава-исполнителя об окончании исполнительного производства в связи с невозможностью взыскания задолженности; сведения с официального сайта ФНС России, содержащие данные об исключении из ЕГРЮЛ недействующей организации, заверенные подписью начальника таможенного органа и печатью.

Если юрлицо, которое отвечает признакам недействующего, не исключено из ЕГРЮЛ, потребуются выписка из отчетности об учитываемых суммах задолженности по уплате таможенных платежей (недоимки), пеней, процентов, числящейся по состоянию на 01.01.2010 за организациями, которые отвечают признакам недействующего юрлица; копия постановления судебного пристава-исполнителя об окончании исполнительного производства в связи с невозможностью взыскания задолженности; выписка из перечня организаций-налогоплательщиков, содержащая сведения о непредставлении юрлицом в течение последних 12 месяцев налоговых деклараций и бухгалтерской отчетности, заверенная подписью начальника таможенного органа и печатью; выписка о наличии (либо отсутствии в течение последних 12 месяцев) банковских счетов организации, заверенная подписью начальника таможенного органа и печатью; информация банков, в которых открыты счета организации, предоставленная по запросам таможенного органа, подтверждающая отсутствие операций по банковским счетам юрлица, в том числе в связи с закрытием счета в течение последних 12 месяцев; данные из Единого федерального реестра сведений о банкротстве в сети Интернет о том, что организация не находится в процедуре банкротства, заверенные подписью начальника таможенного органа и его печатью.

Игорь НИКОЛАЕВ

ПРЕДЛАГАЕМ РАЗМЕСТИТЬ ВАШУ РЕКЛАМУ В НАШЕМ ЖУРНАЛЕ

Издание выходит ежемесячно, распространяется на всех официальных мероприятиях, которые проводятся Северо-Западным таможенным управлением и региональными таможнями совместно с участниками внешнеэкономической деятельности, таможенными брокерами.

Журнал получают организации, входящие в Ленинградскую торгово-промышленную палату, Ассоциацию международных перевозчиков (АСМАП), Региональную ассоциацию таможенных брокеров «Северо-Запад», другие профессиональные объединения. Он направляется в федеральные и региональные органы власти, таможенные органы, ведомства и организации, финансовые учреждения, центры делового сотрудничества. Его читают руководители и ведущие специалисты крупнейших компаний Северо-Запада, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, оказывающих транспортные и околотаможенные услуги. Часть тиража направляется в Москву, крупные города Северо-Запада России, а также в Финляндию, Швецию и страны Балтии.

РАЗМЕСТИВШИМ РЕКЛАМУ НЕОДНОКРАТНО – ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ СКИДКА ОТ 15%.

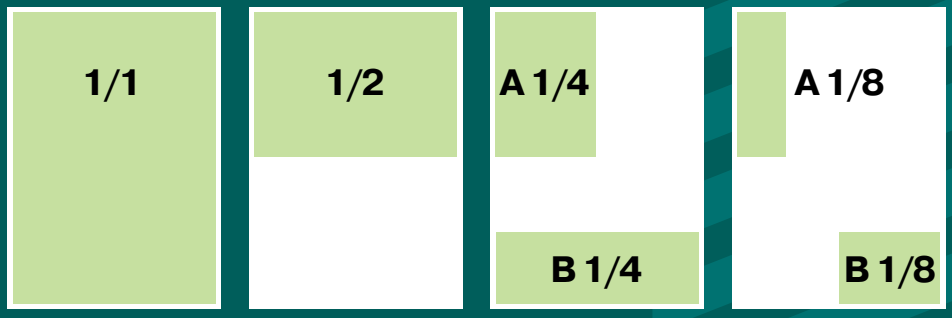
ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ

ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ

На обложках
2-я стр. - 48321-00
3-я стр. - 45135-00
4-я стр. - 54811-00

Рекламные статьи
1+1 (разворот) - 44014-00
1 пол. - 29205-00

На внутренних полосах
1 пол. - 32804-00
1/2 пол. - 20296-00
1/4 пол. - 13334-00
1/8 пол. - 8968-00



195x280 | 195x139 | A 96,5x139, B 195x68,5 | A 47x139, B 96,5x68,5

Стоимость размещения нестандартных рекламных модулей исчисляется из расчета 1 кв.см = 64-90
Цены даны с учетом НДС - 18%.
При многократном размещении рекламы предоставляются скидки.

По вопросам размещения рекламы обращаться по
тел.: (812) 973-2181
тел./факс: (812) 717-7125
e-mail: tamnews@yandex.ru
www.customsnews.ru

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

InterLogistika

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ В ТРАНСПОРТЕ И ЛОГИСТИКЕ

9 - 12 сентября 2013 года
Россия. Москва.
МВЦ "Крокус Экспо"

РЕКЛАМА

- Транспорт. Экспедирование. Логистика.
- Складская логистика
- Транспортно-логистическая инфраструктура
- IT-технологии в логистике
- Городская логистика
- Логистика в электронной торговле
- Логистика в таможне и ВЭД
- Стандартизация. Сертификация. Услуги
- Образование в логистике

InterLogistika - ваш правильный выбор!

Тел./Факс: +7 (495) 961 22 62; E-mail: interlog-expo@mediaglobe.ru; www.interlog-expo.ru

Организаторы: MEDIA GLOBE, Крокус Экспо Международный выставочный центр

Выставка проходит одновременно с COMTRANS!