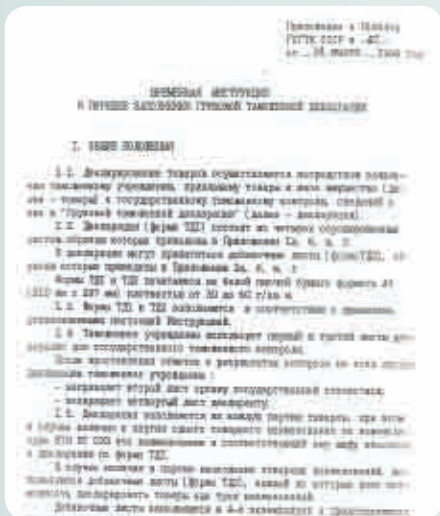


Забытая мелодия для ВЭД



Настоящая статья продолжает цикл публикаций о таможенном законодательстве Европейского союза, которые с осени прошлого года начали регулярно публиковаться в журнале «Таможенные новости». Для начала сделаем небольшую экскурсу в недавнее прошлое, когда закладывались основы таможенного дела современной России. На мой взгляд, из уроков прошлого нынешнее поколение государственных чиновников и таможенников может извлечь большую пользу.

Так, напомним, что 7 марта 1989 года вышло, как мне представляется, нынче незаслуженно забытое постановление Совета Министров СССР № 203 «О мерах государственного регулирования внешнеэкономической деятельности». Оно имело поистине историческое значение, поскольку этим документом фактически был положен конец государственной монополии внешней торговли, введенной первыми декретами молодой советской власти еще в конце 1917-го – начале 1918 года. На место отмененной государственной монополии внешней торговли пришли новые механизмы регулирования этой весьма важной для государства сферы экономики. Они устанавливали регистрацию участников внешнеэкономических связей; декларирование товаров и иного имущества, перемещаемых через государственную границу; порядок экспорта и импорта отдельных товаров общегосударственного значения (то, что сегодня называется лицензированием); меры оперативного регулирования (то, что в современных условиях называется нетарифными мерами регулирования внешней торговли).

Для разработки соответствующих нормативных документов была создана небольшая команда экспертов из сотрудников Министерства внешнеэкономических связей СССР и Главного управления государственного таможенного контроля при Совете Министров СССР (так тогда называлась нынешняя ФТС РФ). Волею судьбы ваш автор оказался в составе этой группы. Всего за две недели наша рабочая группа подготовила первую в истории современного таможенного дела инструкцию о порядке заполнения грузовой таможенной декларации. Читатели могут познакомиться с титульной страницей этой инструкции.

Тогда на базе анализа досконально изученного опыта Европейского союза эксперты реши-

ли, что основные таможенные режимы должны соответствовать фактическому перемещению товаров, а именно: ввозу (импорт), вывозу (экспорт) и транзиту. Соответственно, предложенная ими инструкция содержала правила только для этих трех режимов. Многочисленные прочие таможенные режимы, считающиеся ныне как самостоятельные, среди них временный ввоз, временный вывоз, ввоз/вывоз на переработку и другие, тогда рассматривались как уточняющие подрежимы указанных выше трех основных режимов.

В силу полного отсутствия в то время на границах СССР какой-либо таможенной инфраструктуры для обслуживания коммерческого товарооборота основной являлась концепция выполнения процедур основного таможенного оформления внутри страны в местах, где это является целесообразным с точки зрения логистики товаров. Доставка товаров от границы до этих мест и наоборот оформлялась режимом транзита.

Для лучшего понимания той ситуации приведу простой пример. В одном из возводимых городов строители раз за разом прокладывали пешеходные дорожки, асфальтировали их, а тем временем жители предпочитали ходить по газонам, поскольку так можно было удобнее и быстрее добраться до нужного места. После тщетных попыток навести порядок строители приняли единственно правильное в такой ситуации решение: позволили пешеходам сначала протоптать дорожки, а потом их заасфальтировали.

Этой же логикой руководствовались и экспортеры, когда закладывали основы таможенного регулирования. Они предпочли дать внешнеторговым товарным потокам возможность сформировать свою логистику и лишь после этого принялись за адаптацию под них работы таможи, то есть взялись за составление схемы расположения таможенных структур, которые должны были начать контролировать товарные потоки в основных местах их прохождения, в том числе и через границу. Именно таким образом устроена и география таможенных постов в странах Европейского союза.

После всего вышесказанного непостижимой кажется логика, по которой строилась предложенная ФТС России Концепция переноса таможенного оформления в места, приближенные к государственной границе Российской Федерации, – она в точности повторяет первые действия тех самых строителей. Если к этому еще добавить возвращение к ситуации более чем 20-летней давности, когда границы не были готовы принять на себя таможенное оформление возросших в последнее время товарных потоков, то возникает подозрение не «дежавю» ли это, или имеет место очевидное намерение в очередной раз наступить на те же грабли. Особенно странно смотрится реализация Концепции, когда, например, такое оформление переносится с окраины Москвы в Московскую область.

Самым «сильным» аргументом ее авторов является ссылка на многочисленные нарушения таможенного режима транзита. В этой связи полезно проанализировать, как данный вопрос ре-

шается в ЕС, в особенности если учесть, что этот таможенный союз начал действовать с 1 января 1958 года, а сегодня совокупный ВВП входящих в Евросоюз стран превосходит ВВП России примерно в 7 раз.

Решение, которое применяет таможня ЕС для решения вопроса своевременного и надежного закрытия транзита, выбрано самое простое – таможня ЕС просто перекалывает ответственность за транзит на таможенного брокера, гарантии которого она же сама и проверяет перед тем, как предоставить брокеру право работать. О том, как это происходит, было подробно описано в опубликованной в прошлом номере «ТН» статье вашего автора «Таможенное агентство в Евросоюзе», позже она была размещена на таможенном портале www.tks.ru.

При этом возникает вопрос о том, как же решить «специфические» проблемы России в виде противостояния деятельности фирм-«однодневок», недостоверного декларирования товарами прикрытия и тому подобного? Да просто никак – таможня ЕС все эти улочки просто не интересуют, поскольку за любое нарушение процедуры транзита (как, впрочем, и любой другой) своими активами отвечает таможенный брокер, который у таможи всегда на виду и который куда-нибудь со своими гарантиями в принципе не может. Соответственно, у таможи ЕС нет никакой необходимости гоняться и охотиться за подобного рода нарушителями, поскольку за все заплатит таможенный брокер. Такую «охоту» ведут другие правоохранительные органы по принадлежности.

К великому сожалению, в последнее время институт таможенного брокера в России практически уничтожен несоразмерно высокими минимальными требованиями к размерам гарантий. Как уже отмечалось в указанной выше статье, в ЕС нет никаких ограничений на размер гарантий, предоставляемых брокером. Его величина формируется на рынке брокерских услуг автоматически в силу существующей конкуренции.

Представляется, что возрождение полноценного института таможенного брокера, что вообще не требует от государства никаких финансовых затрат, в отличие от очень немалых расходов, в том числе и из бюджета, на реализацию Концепции, является, особенно в условиях современного экономического кризиса, единственным адекватным решением проблемы транзита.

Авторам Концепции также следует понять, что в свое время уже осознали упомянутые выше строители: только экономическая среда формирует структуру, направления и места концентрации грузопотоков, и таможене не следует перекарывать эту структуру в угоду сугубо ведомственным интересам, поскольку такое «хирургическое» вмешательство отрицательно воздействует на экономику в целом. Наоборот – было бы гораздо эффективнее для российской экономики, если бы таможня следовала бы опыту ЕС и логике указанных выше строителей.

Виктор НОВОКРЕЩЕНОВ,
коммерческий директор
AS «Sivex International»