

ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПО ОПТИМИЗАЦИИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ И ТРАНЗИТНЫХ ПОТОКОВ ПРИ КОМИТЕТЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ

МОСКВА, 19 СЕНТЯБРЯ 2012 ГОДА

Формирование совета стало исполнением одного из пунктов рекомендаций Комитету Государственной Думы по транспорту на заседании круглого стола 17 мая 2012 года. На этом заседании участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и представители ведомств и органов власти высказались по поводу ситуации, сложившейся с внешнеторговыми грузопотоками, их перемещением, хранением, оформлением, целым комплексом вопросов, связанных с транзитом грузов через территорию Российской Федерации. Не прошло и полгода, как сформированный совет провел свое первое заседание.



Встречу открыл председатель Комитета Государственной Думы по транспорту Евгений Москвичев. Он отметил, что с каждым годом растет число продукции, выращенной и произведенной в России. «Со вступлением в ВТО излишний товар будет поступать в страны, в которых он востребован, а значит, мы должны доставлять его в первую очередь своим, российским транспортом, — сказал докладчик. — В России в транспортной отрасли работают почти

7,5 млн человек. Доставка товаров и пассажиров — это очень большие деньги, которые будут весьма заметны в бюджете страны».

В нашей стране, по словам Евгения Москвичева, прилагаются большие усилия для улучшения работы транспорта в области перевозок и ВЭД. С июля 2012 года в России действует электронное предварительное информирование. Скоро будут приняты законы «О высокоскоростных пассажирских перевозках», «О скоростных перевозках грузов железнодорожным транспортом»; постоянно улучшается таможенное законодательство.

«Пока же груз движется по стране со скоростью пешехода — 6 км в час, — констатирует Москвичев. — В соответствии с новыми программами скорость должна возрасти до 120—180 км в час. Многие, конечно, зависит от формирования инфраструктуры, но в первую очередь надо убрать все простои, которые зависят от человека».

В заключение докладчик предложил на пост председателя координационного совета Михаила Брючака, его кандидатура была принята. Далее председательствующий охарактеризовал цели и задачи, стоящие перед координационным советом.

Координационный совет будет заниматься вопросами ВЭД в области доставки грузов и пассажиров, а также всеми видами транспорта. Совет необходим, для того чтобы существующие пробелы и недоработки, образовавшиеся по ряду причин, были заполнены и устранены.

Результатами этих недоработок стали многосуточные очереди, в которых простаивают перевозчики при пересечении границ, высокие издержки, которые несут граждане страны, коллективы, предприятия, грузовладельцы, перевозчики, экспедиторы и таможенные логистические терминалы. Это ведет к угрозе потери транзитного потенциала страны.

В ВТО существует «золотое правило»: границы государства разделяют, а таможи объединяют; они способствуют тому, чтобы потоки шли оптимально, с максимальным комфортом. «Это наша с вами задача, — заключил Михаил Брючак. — Нам нужно достичь прозрачности, легитимности, цивилизованности отечественного рынка».



После этого он предоставил возможность высказаться участникам заседания. В их числе были представители всех властных структур, общественных организаций, крупнейших логистических операторов и СМИ (всего более 30 человек). Не было только представителя ФТС, чью деятельность в основном и обсуждали.

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЙ

МИХАИЛ ЕМЕЛЬЯНОВ

Комитет ГД по экономической политике, заместитель председателя

■ Мы вступаем в ВТО, прогнозируем кратное увеличение внешнеэкономического оборота, а таможенная служба, к сожалению, не хочет меняться. Я вижу очереди на пропускных пунктах. Это показатель неэффективной работы таможи. Я надеялся, что сегодня будут коллеги из таможи, но их нет. Если они не хотят приходить к вам, они придут к нам в Комитет. Мы обязательно запланируем специальное заседание, пригласим коллег из Таможенной службы, послушаем, что же все-таки они реально хотят сделать, для того чтобы не было такого безобразия на пропускных пунктах. Простои не должны зависеть от человеческого фактора.

САЛАМАН БАБАЕВ

ОАО «РЖД», вице-президент по проблемам транзитного потенциала, по оптимизации перевозок

■ Те задачи, которые сегодня мы ставим перед собой, те перспективы, которые открываются с учетом создания единого экономического пространства трех государств, дают нам шанс перетянуть хотя бы 1% того большого «пирога» между Азией и Европой, где перевозится около 20 млн контейнеров. Это серьезный поток, поэтому мы приняли решение о создании единого оператора трех стран, который будет заниматься непосредственно этими международными транзитными перевозками. И, безусловно, необходима федеральная целевая программа «Росграница», поскольку неразвитая инфраструктура пропускных пунктов очень сдерживает развитие отрасли.

АЛЕКСАНДР ЧУЕВ

Экспертно-аналитический центр по модернизации и технологическому развитию экономики, президент

■ Во-первых, стоимость всех отечественных таможенных процедур достаточно велика. В среднем, по оценкам независимых европейских структур, это где-то \$1850. Предлагается ее уменьшить до \$900, но нужно понять, насколько это возможно.

Второй момент — это, безусловно, время прохождения таможи. С помощью дорожной карты к 2020 году предлагается сократить это время до 10 минут. Я, честно говоря, не представляю себе, как обычный товар, не требующий фитосанитарного контроля, будет проходить таможенно за 10 минут, а с фитосанитарным контролем — 40 минут. На мой взгляд, для того чтобы перейти на такой уровень,

необходимо кардинально изменить всю систему работы с нашей Федеральной таможенной службой.

К сожалению, наши околосударственные компании — чисто коммерческие; они не помогают, а, наоборот, тормозят процесс. Я считаю, что таможенно надо четко отделить от любой коммерческой деятельности. Эта граница должна быть жесткой и абсолютно прозрачной. Нужно понимать, что, со вступлением в ВТО, мы вошли в зону жесткой конкуренции. Если сегодня мы начнем тормозить импорт или наша таможня не сможет оперативно работать на уровне, пойдут судебные иски, и придется платить реальные деньги за тот ущерб, который был нанесен, в том числе уже зарубежным поставщикам.

МАРИНА ЛЯКИШЕВА

эксперт рабочей группы «Совершенствование таможенного администрирования «Деловой России»

■ Первая ласточка, которая уже прилетела по отчету выполнения мероприятий дорожной карты — это внедрение предварительного таможенного информирования и учет этой информации в системе управления рисками. Таможенники отчитались, что эта норма выполнена и все замечательно. На самом деле все прекрасно понимают: автоматического выпуска или оценки информации как не происходило, так и не происходит, несмотря на то что пункт в дорожной карте выполнен. Дело в том, что мы пытаемся облечь имеющиеся таможенные технологии в информационную форму, а надо делать наоборот. Весь мир идет от того, что сначала нужно внедрить информационную технологию, а потом уже под нее написать таможенную. И этим надо заниматься в первую очередь. Потом необходимо установить в законодательстве принцип первичности электронных документов, чтобы бумага вообще была не нужна нигде, кроме постконтроля, то есть проверки после выпуска товара. У нас бизнес везде виноват, везде платят штрафы за простои и так далее, а если даже потом выясняется в судах, что таможенные органы совершали неправомерные действия, компенсации этих убытков добиться практически невозможно. И нельзя так жить дальше, потому что у таможенных органов нет стимула работать, не нарушая законодательство.

МИХАИЛ АНТИПОВ

Министерство экономического развития, начальник отдела нормативного обеспечения

■ Мы сейчас ведем большую и очень важную работу по реализации дорожной карты, и эта работа все больше набирает обороты.

Есть хороший пример — предварительное информирование. Сейчас мы проводим мониторинг результатов. Таможенная служба говорит, что сроки прохождения пунктов пропуска сократились где-то до 30 минут. Предприниматели говорят, что увеличились до 3-х часов. Уж слишком противоречивая информация.

Дорожная карта предусматривает целый ряд таких пунктов, где требуются мониторинг и оценка со стороны предпринимателей, делового сообщества, и именно такая оценка позволит либо сдвинуть дело с мертвой точки, либо оставить все, как есть.

СЕРГЕЙ МОЛОКАНОВ

общественная организация «Деловая Россия»

■ За таможней нужно наблюдать, поставить под контроль все решения, которые принимаются в Федеральной таможенной службе. Если коснуться концепции по переносу таможенных постов, то все, что реализовалось ФТС под прикрытием этой концепции, привело к потерям для бизнеса. Хотя сама-то идея здравая. Но все закончилось переделом логистической инфраструктуры в пользу «Ростэка» и т.д. А сейчас у нас есть информация, что, несмотря на замечания ФАС и Минэкономразвития, в правительство снова подан проект на утверждение. Иначе говоря, у правительства свой взгляд на проведение реформы, а у ФТС — свой.

АНТОН БЕЛЯКОВ

депутат Государственной Думы комитета по собственности

■ Цифры о доходах от частичного перехвата азиатских транспортных потоков, приводимые представителями РЖД, сопоставимы с доходами газовой отрасли. А это практически еще один бюджет страны.

Это первая цифра, которую я вспомнил. Вторая цифра была озвучена несколько лет назад Игорем Сечиным. Он рассказал, что московские пробки приводят к росту себестоимости всех товаров

на 10—15% из-за перемещения по городу. Можно представить, что происходит в рамках страны.

Как зампред комитета по собственности я курирую вопрос саморегулирования. Это один из моментов, который мне очень интересен в работе координационного совета: саморегулирование среди профессиональных участников рынка оказания услуг. Имеются в виду таможенные перевозчики, таможенные склады и, соответственно, таможенные брокеры. Вы знаете, что и Владимир Путин обозначил тему саморегулирования как будущее страны.

АНДРЕЙ БЕЛОНОВ

Вице-президент транспортного союза Северо-Запада

■ Приказ 1441 ФТС от 17.07.2012 гласит, что в Петербурге открывается Центр электронного декларирования. Здорово, наконец-то. Но он открывается почему-то на территории РОСТЭКа (Северо-Запад). Когда открываются просто терминалы, у грузовладельца есть и водители, и импортеры; есть выбор, поехать на этот терминал или нет. А если центр единственный, выбора уже нет.

ВИКТОР ЮРЬЕВ

Союз российских судовладельцев, директор администрации

■ Минэкономразвития пропустило административный регламент Роспотребнадзора, в соответствии с которым все суда, прибывающие в Российскую Федерацию — неважно, балластом, с грузами, без грузов — вынуждены проходить досмотр со стороны санитарно-эпидемиологических органов. Во всем мире, в 90% стран 95% судов не подвергаются такой процедуре. Судно подходит, озвучивает информацию о себе, и тут же слышит: вы получили свободную практику, а у нас пожилые врачи иногда прибывают на борт судна, когда волнение достигает 2 метров. Приходят на пустое судно, делать нечего, только ставят штамп. И корабль уходит, снова подвергая риску экипаж и себя. Я надеюсь, что здесь есть представители Роспотребнадзора и они, возможно, обратят на это внимание.

Аналогичный порядок присутствует и в отношении погранично-го отхода. Я могу назвать капитанов, которые посещают основные европейские страны, Японию, Корею, США, Канаду, где пограничники тоже имеют законодательное право не посещать судно в процессе прихода или отхода. У нас такое право отсутствует. У нас за счет судовладельца берется катер, грузятся пограничные власти, Роспотребнадзор, доставляются на борт и потом так же возвращаются назад. Эта практика исключительно африканских стран.

ВЯЧЕСЛАВ ПОЛЯКОВ

член-корреспондент Международной академии информатизации

■ Чем привлекательны трассы Северного морского пути? Это признанный международный транспортный коридор, по которому только в прошлом году прошло порядка 40 судов. В первую очередь, естественно, идут нефтегазовые суда различного рода, танкеры. Каждый проход танкера или контейнеровоза по Северному морскому пути стоит, в зависимости от тоннажа судна, от \$100 до 400 тысяч.

Вот на чем можно делать деньги — только на одних таких проходах. Это не говоря о тех элементах, которые связаны с обслуживанием ледокольной проводки, навигационной, гидрометеорологической и т.д.

К 2020 и 2030 годам объем перевалки грузов по Северному морскому пути планируется довести до 50 млн тонн по сравнению с сегодняшними 6 млн. Исходя из этого можно оценить, насколько вырастет тогда доход нашего бюджета.

Также выступили:

ОЛЕГ ДУНАЕВ, Торгово-промышленная палата РФ, председатель Комитета по логистике; **ИГОРЬ ОБОЯНОВ**, представитель Ассоциации полярников; **МАКСИМ ГРЕБЕНЮК**, аккредитованный независимый эксперт, уполномоченный на проведение экспертиз на коррупционность; **ДМИТРИЙ ГОРОВЦОВ**, Комитет по безопасности и противодействию коррупции; **ЮРИЙ ВОЛЧОК**, Евразийское экономическое сообщество и **ИЛЬЯЗ ЯНБАЕВ**, представитель Поволжской логистической ассоциации, руководитель Управления по правовым вопросам. **Его статью по материалам выступления читайте в этом номере журнала.**