

**«Коммерсант» 07.12.10г.**

## **Импорт из ЕС дешевеет при пересечении границы**

Спад во взаимной торговле РФ со странами ЕС пройден, и торговый оборот возвращается к докризисным показателям. Это следует из данных Евростата, которые европейское статведомство опубликовало вчера, приурочив их выход к саммиту РФ—ЕС, который начнется сегодня в Брюсселе. В первые девять месяцев 2010 года наблюдалось возобновление роста торговли между 27 странами ЕС и РФ. В январе—сентябре 2010 года импорт РФ товаров из ЕС вырос до €61 млрд — с €48 млрд в первые девять месяцев 2009 года. Экспорт российских товаров в 27 стран Евросоюза за тот же период составил €113 млрд против €83 млрд за девять месяцев 2009 года.

Отметим, что объемы импорта из стран ЕС, по данным таможенной статистики Федеральной таможенной службы (ФТС) и по информации Евростата (Европейское статистическое агентство), довольно существенно различаются: ФТС РФ указывает, что за девять месяцев ввезено товаров на \$65 млрд — а Евростат говорит о €61 млрд (что составляет более \$80 млрд). При этом объемы учитываемого ФТС российского экспорта в Евросоюз за тот же период сопоставимы с данными европейских статистиков: таможенная служба дает цифру в \$153 млрд, Евростат — €113 млрд, или \$149 млрд. Частично этот факт объясним данными о том, что в первые девять месяцев 2010 года около 85% импорта РФ из Евросоюза составляли товары промышленного производства (медикаменты, автомобили, мобильные телефоны и самолеты), оформление таможенной стоимости которых колеблется в широких пределах, а три четверти экспорта РФ в страны ЕС приходилось на энергоресурсы (нефть, газ и уголь), поставки которых оформляются централизованно.

Отметим, что доля экспорта товаров из РФ в общем объеме торговли Европейского союза росла быстрее доли импорта товаров ЕС в РФ: в январе—сентябре 2010 года она составила 10,4% — аналогичный результат единственный раз был достигнут в 2006 году. Поставки европейских товаров в РФ составили за тот же период лишь 6,3% общего экспорта ЕС — ниже этого уровня экспорт из ЕС опускался после 2007 года только в 2009-м. За счет этого торговый профицит РФ увеличился с €35 млрд в первые девять месяцев 2009 года до €52 млрд за январь—сентябрь 2010 года. Таким образом, ситуация во взаимной торговле РФ и ЕС расходится с общей таможенной статистикой внешнеторговой деятельности России — по крайней мере данные ФТС о товарном

импорте из стран дальнего зарубежья, как ранее уже отмечал "Ъ", демонстрируют увеличение темпов его роста в годовом выражении.

Олег Сапожков

**«Коммерсант» 07.12.10г.**

### **Нарушение с отсрочкой**

Иранская авиакомпания оспаривает постановление Минераловодской таможни

Ставропольский арбитраж рассматривает заявление иранской Caspian Airlines об отмене постановления об административном нарушении и штрафа, наложенного на компанию Минераловодской таможней. По версии ведомства, Caspian Airlines нарушила законодательство, незадекларировав провозимые в РФ для ремонта авиазапчасти. Перемещение происходило в 2008 – начале 2009 года, постановление же было вынесено летом этого года, то есть по истечении срока давности привлечения к административной ответственности, настаивают представители авиакомпании.

Как сообщили „Ъ“ в краевом арбитражном суде, Caspian Airlines была привлечена к административной ответственности в связи с тем, что провозила на территорию РФ для ремонта так называемые «технические аптечки», в состав которых входило подлежащее обязательному декларированию оборудование. В июне этого года Минераловодская таможня вынесла в отношении авиакомпании постановление об административном правонарушении и наложила штраф — 1,08 млн руб.

Caspian Airlines, не согласившись с постановлением, обратилась с иском в арбитраж, настаивая на признании незаконным и отмене данного постановления. «С точки зрения

истцов, перемещение спорного оборудования происходило дважды — в 2008 году и начале 2009 года, и срок давности по нему уже истек», — сообщил представитель суда. В свою очередь, в отзыве на исковое заявление представители таможни просят в удовлетворении исковых требований отказать.

В Минераловодской таможне „Ъ“ сообщили, что авиакомпания ввозила на территорию РФ запчасти к самолету и была привлечена к ответственности в соответствии со статьей 16.2 Кодекса РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ) — недекларирование либо недостоверное декларирование товаров или транспортных средств. Уточнить, какое именно оборудование ввозилось и в какие сроки, а также прокомментировать обстоятельства дела в ведомстве отказались, сославшись на то, что рассмотрение дела в арбитражном суде продолжается и решение по нему не принято. Связаться с представителями Caspian Airlines вчера не удалось.

Иранская авиакомпания Caspian Airlines образована в 1993 году, выполняет внутренние рейсы, а также в Армению, Украину и ОАЭ. Флот Caspian Airlines состоит преимущественно из Ту-154М.

В материалах дела на сайте арбитражного суда сообщается, что судом направлены запросы «о результатах расследования уголовных дел, связанных с перемещением товаров Caspian Airlines через таможенную границу РФ». В Южном следственном управлении на транспорте заявили, что не располагают информацией о каких-либо расследуемых или расследовавшихся в отношении Caspian Airlines дел. Представитель управления на транспорте (УТ) МВД России по СКФО сообщил „Ъ“, что Минераловодская таможня возбуждала уголовное дело в отношении авиакомпании, которое было передано в Минераловодский следственный отдел при УТ МВД России по СКФО. «Позднее дело было прекращено за недостаточностью доказательств», — сказал представитель управления.

Опрошенные „Ъ“ юристы считают, что вероятность удовлетворения иска Caspian Airlines достаточна высока. «Согласно ст. 4.5 КоАП, постановление по делу об административном правонарушении может быть вынесено в течение двух месяцев со дня совершения правонарушения, в отдельных случаях, в том числе при нарушении таможенного законодательства — в течение года с момента нарушения, — поясняет партнер юридической компании „Аксюк и партнеры“ Юрий Болдырев. — Суд при рассмотрении подобных исков принимает во внимание две даты — дата предполагаемого нарушения и дата вынесения постановления таможней. Если эти даты разделяет больше года и нарушение не рассматривается как длящееся, то высока

вероятность удовлетворения иска и отмены постановления таможни из-за пропуска срока давности».

«КоАП предусматривает, что постановление по делу об административном правонарушении за нарушение таможенного законодательства РФ не может быть вынесено по истечении одного года со дня совершения административного правонарушения», — соглашается управляющий южной дирекцией юридической фирмы VEGAS LEX Максим Лавров. «При этом судебная практика днем совершения административного правонарушения признает день подачи декларации в таможенный орган. Если авиакомпанией будет доказано, что перемещение грузов через границу осуществлялось в 2008 — начале 2009 года, то срок давности вынесения постановления таможней может считаться нарушенным», — отмечает эксперт.

Олег Кузнецов

□ **ИА «Port News» 06.12.10г.**

### **Таможенный союз обнулil пошлину на импорт коксующегося угля**

Комиссия Таможенного союза (КТС) России, Беларуси и Казахстана приняла решение об обнулении пошлины на импорт коксующегося угля. Согласно материалам комиссии, решение было принято на заседании КТС 18 ноября 2010 года. Сообщение опубликовано только сегодня. Согласно уставу КТС, решения по пошлинам вступают в силу с момента официальной публикации. До этого пошлина на импорт коксующегося угля составляет 5%.

По предварительным данным Федеральной таможенной службы (ФТС), которые приводит «Интерфакс», в январе-октябре в России было импортировано 688,94 тыс. тонн угля для коксования (рост к аналогичному периоду 2009 года в 4,6 раза), экспортировано 15,02 млн тонн (рост в 1,5 раза). Доля импорта на рынке РФ составляет

1,7%. Основные импортеры - США и Монголия. Крупнейшими производителями коксующегося угля в России являются ОАО «Мечел» и ОАО «Распадская».

**ИА «СА – News.org» 06.12.10г.**

### **Состоялась презентация информационного обмена декларациями на товары между таможенными органами Казахстана и России**

Сегодня состоялась презентация информационного обмена декларациями на товары между Комитетом таможенного контроля Министерства финансов РК и Федеральной таможенной службой России, сообщает пресс-служба Минфина РК.

Данное мероприятие проводится в рамках реализации проекта Соглашения об организации обмена информацией для реализации аналитических и контрольных функций таможенных органов государств-членов Таможенного союза, с целью взаимодействия и координации деятельности членов Таможенного союза в обеспечении контроля за товарами и транспортными средствами, перемещаемыми через таможенную границу, а также с целью соблюдения как таможенного законодательства ТС, так и государств-членов Таможенного союза.

Цель презентации - демонстрация возможностей передачи сведений из электронной копии декларации на товары, структура которой утверждена решением КТС от 14.10.10 года за №421, в режиме «он-лайн» из центрального сервера КТК МФ РК по каналам связи в ФТС России через представительство таможенной службы России при представительстве таможенной службы Республики Казахстан. Транспортировка декларации в формате XML на товары с момента формирования в WEB-Декларанте, загрузки в систему КТК и передачи в ФТС России занимает незначительное время и

Таким образом, осуществление информационного взаимодействия между таможенными службами ГТК России, КТК МФ РК и ФТС России в режиме «он-лайн» способствует

своевременной и оперативной передаче актуализированных данных о внешней торговле со странами-партнерами.

В презентации приняли участие представители Правительства РК, Министерства финансов, Министерства связи и информации, руководители таможенных служб Казахстана, России и Беларуси.

**«TKS.ru» 06.12.10г.**

**«ЗТК» - Законный Таможенный Клондайк**

(из словаря участника ВЭД)

Существенной для импортеров статьей расходов являются платежи за хранение грузов, помещенных на склады временного хранения или зоны таможенного контроля, и грузовые операции с ними, которые совершаются по требованию таможенных органов в процессе таможенного оформления. В статье Владимира Медникова рассмотрены аспекты таможенного законодательства, на основе которых создана, ставшая уже привычной для участников внешнеэкономической деятельности система платежей, значительно увеличивающая итоговую стоимость внешнеторговых грузов

Начнем с конца. Что хотел сказать автор?

Прежде всего, автор хотел бы избежать ситуации, когда в голове читателя, осилившего предложенный ему текст, возникает сей вопрос, и он комментирует плоды твоего труда этой, широко вошедшей в употребление ехидной фразой с вопросительным знаком в конце. Конечно, мы знаем нашу аудиторию, квалификация которой в вопросах таможенного оформления высока, а профессионализм бесспорен. Однако, нам известно

и то, что аудитория эта достаточно широка и состав её сформирован не только юристами, поднаторевшими в области таможенного права и экспертами в области ВЭД и таможенного оформления. Поэтому, желая быть понятыми самым широким кругом читателей, мы начнем наш материал, посвященный некоторым вопросам таможенной практики, небольшим примеров из совершенно другой области. В качестве отвлеченного, но показательного подопытного кролика мы рассмотрим элементарную ситуацию, с которой, уверен, все наши читатели знакомы. Оттолкнувшись от этого трамплина, мы перейдем к сути вопроса.

Итак, пример: мы регистрируем автомобиль в ГИБДД

Этот пример выбран в качестве аналога ситуации, сложившейся в области таможенного оформления вовсе не случайно. Во-первых, и в том и в другом случае мы имеем дело с государством, которое законодательно обязывает нас выполнить ряд действий по оформлению нашей собственности. Во-вторых, и в том и в другом случае мы платим государству деньги, которые падают в бездонную яму государственности - бюджет (вопрос о том, куда попадают эти деньги потом, не рассматривается, он уведет нас далеко в сторону). Наконец, в- третьих, процесс регистрации автомобиля и процесс таможенного оформления товара схожи ещё и тем, что и тот и другой имеют две стадии: документальное оформление, то есть проверку документов и досмотр оформляемого объекта, то есть фактический контроль.

Итак, вы явились в ГИБДД на автомобиле, который хотите зарегистрировать, вооружившись пачкой необходимых документов на автомобиль и платежей, подтверждающих, что все необходимые для регистрации платежи вами сделаны. Отстояв неизбежную очередь, вы проникаете в желанный кабинет и передаете документы должностному лицу, вид которого я не стану описывать, поскольку этот типаж всем хорошо знаком. Допустим, что должностное лицо документы принимает и убеждается в их подлинности и корректности. А вот теперь мы внесём в эту реальную ситуацию, следующим шагом которой обычно бывает осмотр вашего авто на яме и сверка номеров кузова и двигателя, элемент фантастики.

Представьте, что убедившись в правильности ваших документов, должностное лицо, вдруг делает вам «на голубом глазу» следующее заявление.

Оказывается, место для осмотра автомобиля находится во владении некой

коммерческой организации и поэтому нахождение автомобиля во время его проверки должно быть оплачено. Кроме того, оборудование и инструмент, с помощью которого проверка производится, также принадлежат коммерческой организации, соответственно их использование, как и использование труда работников, эксплуатирующего оборудование, также должно быть оплачено лицом, выполняющим возложенные на него обязанности по регистрации транспортного средства.

Вашу реакцию я могу живо себе представить. Однако, любой даже самый эмоциональный человек, перестав бушевать, неизбежно перейдет к сухому юридическому языку, поскольку желает не ругани, а решения своего вопроса, и скажет следующее:

«Ваше требование абсурдно и незаконно, поскольку регистрационные действия мной оплачены в доход бюджета законодательно установленными платежами в виде госпошлины».

Однако абсурдны и незаконны подобные требования только в рассматриваемом нами примере – регистрации автомобиля. В области таможенного законодательства подобные действия в отношении участников ВЭД, исполняющих возложенную на них обязанность по декларированию товаров, совершаются регулярно. Данная статья написана с целью выяснить, основаны ли таковые действия на требованиях закона? Выяснять мы будем дотошно, со ссылками на таможенное законодательство, поскольку мы давно уже успокоились и хотим не крика – ругани, а решения волнующего нас вопроса. Поэтому мы неизбежно переходим на юридический язык.

Обязанности декларанта и формы таможенного контроля

Статьей 179 п.2 Таможенного Кодекса Таможенного Союза (далее по тексту – ТК ТС) обязанность по таможенному декларированию товаров (заявлению декларантом таможенному органу сведений о товарах, об избранной таможенной процедуре и (или) иных сведений, необходимых для выпуска товаров) возлагается на декларанта (лицо, которое декларирует товары либо от имени которого декларируются товары) или таможенного представителя, действующего от имени и по поручению декларанта, при этом круг лиц, которые могут быть декларантом товаров, перечислен в ст.186 ТК ТС. Согласно ст. 175 ТК ТС таможенные операции, связанные с помещением товаров под таможенную процедуру, совершаются в местах нахождения таможенных органов и во



время их работы. Понятие «таможенных операций» раскрыто в ст.4 ТК ТС, которая определяет, что «таможенными операциями являются действия, совершаемые лицами и таможенными органами в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства таможенного союза».

Таможенным Кодексом таможенного союза установлено 12 форм таможенного контроля (ст. 110 ТК ТС). Статья 96 п.1 ТК ТС устанавливает, что таможенный контроль товаров, везённых на территорию таможенного союза начинается с момента пересечения таможенной границы. В ст.95 п.3 ТК ТС говорится, что таможенный контроль проводится в зоне таможенного контроля, а также в других местах, определяемых таможенными органами, где находятся товары, транспортные средства и документы, содержащие сведения о них, в том числе в электронной форме.

Совокупное применение перечисленных норм, однозначно свидетельствует, что лицо, исполняющее возложенные на него законом обязанности, должно предоставить документы и сведения государственному органу для проведения таможенного контроля в форме проверки им документов и сведений; при этом проверка документов и сведений совершается по месту нахождения государственного органа.

Одной из упомянутых форм таможенного контроля является таможенный досмотр, представляющий собой «действия должностных лиц таможенных органов, связанные со вскрытием упаковки товаров или грузового помещения транспортного средства либо емкостей, контейнеров и иных мест, где находятся или могут находиться товары, с нарушением наложенных на них таможенных пломб или иных средств идентификации, разборкой, демонтажем или нарушением целостности обследуемых объектов и их частей иными способами» (ст.116 ТК ТС).

Возвращаясь к уже упоминавшейся выше ст. 95 ТК ТС согласно которой «таможенный контроль проводится в зоне таможенного контроля, а также в других местах, определяемых таможенными органами, где находятся товары, транспортные средства и документы, содержащие сведения о них, в том числе в электронной форме» становится очевидным, что:

а) таможенный контроль в форме проверки документов и сведений о товарах производится по месту нахождения таможенного органа;

б) таможенный контроль в форме таможенного досмотра проводится в зоне таможенного контроля («иные места, определяемые таможенными органами, где находятся товары и транспортные средства» из дальнейшего рассмотрения в рамках данного исследования можно исключить).

Понятие «зоны таможенного контроля» (далее по тексту – ЗТК) раскрывается в ст.97 ТК ТС, текст которой необходимо привести полностью, поскольку он является весьма существенным.

Статья 97. Зоны таможенного контроля.

1. Зонами таможенного контроля являются места перемещения товаров через таможенную границу, территории складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли и иные места, определенные законодательством государств-членов таможенного союза.

В иных местах зоны таможенного контроля создаются для проведения таможенного осмотра и (или) таможенного досмотра товаров, совершения грузовых и иных операций.

2. Зоны таможенного контроля могут быть постоянными в случае регулярного нахождения в них товаров, подлежащих таможенному контролю, или временными в случае их создания на время проведения таможенного контроля, грузовых и иных операций.

3. Порядок создания и обозначения зон таможенного контроля, а также правовой режим зоны таможенного контроля определяются законодательством государств-членов таможенного союза».

Статьей 188 п.3 ТК ТС установлена обязанность декларанта предъявить декларируемые товары в случаях, установленных ТК ТС или по требованию

таможенного органа.

Исходя из совокупного прочтения вышеперечисленных норм, представляется очевидным обязанность лица по выполнению установленной законом обязанности декларирования товаров разместить их для проведения таможенного контроля в форме таможенного досмотра в определённом месте – ЗТК.

Поскольку ТК ТС порядок создания ЗТК передан национальным законодательствам государств-участников таможенного союза, необходимо ознакомиться с нормами таможенного права РФ, данный порядок регламентирующими.

В Таможенном Кодексе Российской Федерации (далее – ТК РФ) есть статья 362, пункт 3 которой гласит, что «порядок создания и обозначения зон таможенного контроля, а также требования к ним устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области таможенного дела, за исключением создания зон таможенного контроля вдоль таможенной границы. Вдоль таможенной границы зоны таможенного контроля создаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации». Федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области таможенного дела (далее – ФТС) своим приказом от 23/12/2003 № 1520 утвердила «Положение о порядке создания и обозначения зон таможенного контроля» (далее – положение). Обратимся к нормам данного документа.

Пункт 1 «Положения» вполне исчерпывающе объясняет, для какой цели создаются ЗТК в соответствии с разработанным порядком:

«1. Настоящий порядок включает порядок принятия таможенным органом решения о создании зоны таможенного контроля в целях проведения таможенного контроля в формах таможенного осмотра и таможенного досмотра товаров и транспортных средств, их хранения и перемещения под таможенным наблюдением...»

Пункт 4 «Положения» устанавливает, что «решение о создании постоянных зон таможенного контроля (далее - ПЗТК), расположенных вдоль таможенной границы Российской Федерации, оформляется нормативными правовыми актами ФТС в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 14.10.2003 N

624 "О порядке создания зон таможенного контроля вдоль таможенной границы"

В иных случаях решение о создании ПЗТК принимает начальник таможни (лицо, его замещающее), в регионе деятельности которой расположены места и территории, где создаются ПЗТК».

Рассмотрим «иные случаи». Каким же образом принимается решение о создании ПЗТК?

Согласно п.5 «Положения» «решение о создании постоянной зоны таможенного контроля оформляется приказом таможни, в регионе деятельности которой находится создаваемая постоянная зона таможенного контроля.

В приказе о создании постоянной зоны таможенного контроля должны быть указаны:

а) основание и цель создания;

б) место нахождения;

в) пределы и места их пересечения лицами, товарами и транспортными средствами;

г) средства, используемые для обозначения;

д) сведения о лице, которое имеет полномочия в отношении товаров и (или) во владении которого находятся помещения и (или) открытые площадки, предназначенные для совершения таможенных операций, хранения товаров и транспортных средств без их помещения на склад временного хранения.

В приложении к приказу должно быть приведено графическое отображение пределов и территории постоянной зоны таможенного контроля в виде планов или карт.

Копия приказа о создании постоянной зоны таможенного контроля в течение 3 дней со дня подписания направляется заинтересованному лицу».

Последнее предложение вызывает лёгкое недоумение у непосвящённых: «Какие «заинтересованные лица» могут быть в правоотношениях властных органов с субъектами внешнеэкономической деятельности?» И в чём может состоять их «заинтересованность»?

Cui bono? Cui prodest?

Согласно действующему таможенному законодательству, товары, пересекающие таможенную границу, находятся на временном хранении («временное хранение товаров» - хранение иностранных товаров под таможенным контролем в местах временного хранения до их выпуска таможенным органом в соответствии с заявленной таможенной процедурой либо до совершения иных действий, предусмотренных таможенным законодательством таможенного союза, без уплаты таможенных пошлин, налогов – ст. 167 ТК ТС). Местами временного хранения могут являться склады временного хранения, а также иные места в соответствии с законодательством государств - членов таможенного союза. Места временного хранения являются зоной таможенного контроля (ст.168 ТК ТС).

Таким образом, очевидно, что проведения таможенного контроля в форме таможенного досмотра альтернативой складу временного хранения (далее – СВХ) может служить зона таможенного контроля. С точки зрения правового статуса, позволяющего проводить таможенные операции с товарами, СВХ и ЗТК абсолютно равноправны, ибо являются местами временного хранения товаров. Но процесс создания и, самое главное, средства, необходимые для создания СВХ и ЗТК существенно различаются.

Для того, чтобы учредить склад временного хранения, заинтересованное лицо обязано выполнить условия, перечисленные в ст. 24 ТК ТС. Данная статья является отсылочной, потому что ряд условий устанавливается национальным законодательством. ТК РФ

статьей 109 установил, что лицо, претендующее на включение в реестр владельцев СВХ обязано заключить договор страхования риска своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда товарам других лиц, находящимся на хранении, или нарушения иных условий договоров хранения с другими лицами. Страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая возместить вред лицам, чьим имущественным интересам он причинен, рассчитывается исходя из полезной площади или полезного объема и определяется из расчета 3500 рублей за один квадратный метр полезной площади, если в качестве таможенного склада используется открытая площадка, или из расчета 1000 рублей за один кубический метр полезного объема, если в качестве таможенного склада используется помещение, но не может быть менее двух миллионов рублей. Кроме того, для включения в реестр владельцев СВХ заинтересованное лицо должно внести обеспечение уплаты таможенных платежей, которое составляет не менее 2,5 миллиона рублей и дополнительно 1 000 рублей за 1 квадратный метр полезной площади, если в качестве склада используется открытая площадка, или 300 рублей за 1 кубический метр полезного объема помещения, если в качестве склада используется помещение.

Способами обеспечения уплаты таможенных платежей, согласно ст.86 п.1 ТК ТС могут являться:

- денежные средства (деньги);
  
- банковская гарантия;
  
- поручительство;
  
- залог имущества.

Пункт 2 статьи устанавливает, что лицо, претендующее на включение в реестр владельцев СВХ вправе выбрать любой из способов обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, указанных в пункте 1. Однако, уже п.4 этой же статьи гласит, что порядок применения способов обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов определяется законодательством государства-члена таможенного союза, в таможенный орган которого предоставляется обеспечение.

Хочу отметить, что автору данного материала неизвестны случаи использования лицами, осуществляющими деятельность в области таможенного дела вообще и владельцами СВХ в частности, договора залога имущества в качестве способа обеспечения уплаты таможенных платежей. По одной простой причине – таможенные органы отказывают в применении такого рода способа обеспечения. Впрочем, ровно то же можно сказать и о договоре поручительства. И договор залога имущества и договор поручительства могут быть заключены в рамках гражданского законодательства, которое закрепляет принцип добровольности договора. Иными словами, таможня, в соответствии с гражданским законодательством вольна либо принять договор залога/поручительства, либо отказать в его принятии. Понуждение к заключению договора запрещено. Здесь, кстати, уместно вспомнить, что некоторое время назад ФТС отказала группе таможенных брокеров (представителей) в праве использовать в качестве способа обеспечения уплаты таможенных платежей договора поручительства (поручителем до того момента выступала Национальная Ассоциация таможенных Брокеров – НАТБ). Исходя из вышесказанного, становится понятным, что реально действующих способов обеспечения уплаты таможенных платежей остаётся всего два – денежный депозит либо банковская гарантия.

И тот и другой способ влекут для лица, претендующего на включение в реестр владельцев СВХ серьёзные финансовые затраты. В то же время анализ законодательных норм, проведённый выше, наглядно показывает, что получить право на организацию места временного хранения в форме ЗТК заинтересованное лицо может, не производя данных затрат.

Как уже упоминалось выше, помимо постоянных зон таможенного контроля, создаваемых приказом начальника таможенного органа, они могут создаваться и нормативными правовыми актами ФТС в том случае, если ПЗТК создаются вдоль таможенной границы Российской Федерации. В настоящее время существует и действует «Инструкция о совершении таможенных операций при нахождении товаров в местах разгрузки и перегрузки (перевалки) в морских и речных портах, открытых для международного грузового и (или) пассажирского сообщения без помещения на склады временного хранения под таможенным контролем», утверждённая приказом Государственного Таможенного Комитета России от 27/08/2003 № 939. В соответствии с ней письменный запрос в таможню, в регионе деятельности которой расположена ЗТК, подаёт лицо, осуществляющее грузовые операции в порту. На это же лицо «Инструкцией» возлагается ответственность за уплату таможенных пошлин, налогов в случае их утраты либо выдачи без разрешения таможенного органа третьему лицу. Требования обеспечения уплаты таможенных платежей для данного лица «Инструкцией», разумеется, не устанавливает.

Таким образом, в настоящее время таможенное законодательство, действующее в России, устанавливает различные правила для получения разрешения на организацию места временного хранения товаров:

- для владельцев СВХ (с обеспечением уплаты таможенных платежей и наличием договора страхования риска гражданской ответственности перед третьими лицами) на основании статей ТК РФ, устанавливающих требования к лицам, осуществляющим деятельность в области таможенного дела;
  
- для лиц, осуществляющих грузовые операции в порту (без обеспечения уплаты таможенных платежей и без наличия договора страхования риска гражданской ответственности перед третьими лицами) на основании нормативно-правового акта ФТС, изданного во исполнение постановления Правительства РФ «О порядке создания зон таможенного контроля вдоль таможенной границы» от 14/10/03 № 624.
  
- для неопределённого круга «заинтересованных лиц» (без обеспечения уплаты таможенных платежей и без наличия договора страхования риска гражданской ответственности перед третьими лицами) на основании приказа начальника таможни в порядке, утверждённом приказом ГТК РФ от 23/12/2003 № 1520.

Разумеется, владельцы складов временного хранения в результате своей деятельности, которая становится возможной в соответствии с таможенным законодательством, извлекают прибыль, поскольку СВХ является коммерческой организацией. Совершенно логично предположить, что лица, осуществляющие грузовые операции в порту и некие «заинтересованные лица», получив разрешение на деятельность в зоне таможенного контроля, также ставят целью своей деятельности извлечение прибыли. А кто же является источником этой прибыли? Источником прибыли является лицо, которое вынуждено поместить в ЗТК свои товары для временного хранения, а также обязано предъявить товары таможенному органу для проведения таможенного контроля в форме таможенного досмотра для выполнения законодательно закреплённой обязанности.

Вернемся к началу. Так что всё-таки хотел сказать автор?



Автор хотел в очередной раз продемонстрировать положение дел в области таможенного оформления, которое выглядит так: несмотря на то, что при декларировании товаров декларант уплачивает таможенные сборы - обязательные платежи, взимаемые таможенными органами за совершение ими действий, связанных с выпуском товаров <...> а также за совершение иных действий, установленных настоящим Кодексом и (или) законодательством государств - членов таможенного союза (ст. 72 ТК ТС), он вынужден оплатить в пользу коммерческих организаций дополнительные суммы, для того, чтобы получить возможность законодательно возложенную обязанность выполнить. При этом «в принципе» не существует зон таможенного контроля, где размещение товаров на временное хранение, грузовые и иные операции, производимые по требованию таможенного органа с товарами во время таможенного досмотра производятся на безвозмездной основе (либо декларанту предоставляется возможность произвести данные операции собственными силами, а не по расценкам, установленным владельцем СВХ/лицом, производящим грузовые операции/»заинтересованным лицом»).

Из всего вышесказанного следует, что в области таможенного дела законодательно ущемлены права одних субъектов правоотношений в пользу других. Причём, такого рода ущемления прав участника ВЭД при взаимоотношениях с таможенным брокером (представителем) не возникает. Точнее говоря, существующее законодательство вполне позволяет декларанту выполнить установленную законом обязанность по таможенному декларированию самостоятельно, не прибегая к услугам брокера и тем самым избежать каких-либо дополнительных затрат. Согласно «Инструкции о порядке заполнения грузовой таможенной декларации и транзитной декларации», утверждённой приказом ФТС от 04/09/2001 № 1057 по желанию декларант может получить в таможенном органе на безвозмездной основе программный продукт, позволяющий заполнить ГТД и сформировать ее электронную копию, либо таможенный орган предоставляет специальный компьютер, на котором установлены необходимые программные продукты.

То есть, теоретически, лицо, вдруг пожелавшее сэкономить и подать декларацию самостоятельно, не тратясь на приобретение соответствующего программного обеспечения и самого компьютера, вполне может это сделать. Тут все в порядке, хочешь сэкономить - ну и экономь себе на здоровье. На практике правда так не делает никто, потому как расходы на эту компьютерную роскошь не велики, а заполнять ГТД на своем компьютере несравнимо удобнее, чем делать это на бог знает каком убитом аппарате, который тебе подсунут таможенники. Тут никаких вопросов не возникает.

Вопросы возникают при оплате счетов за хранение грузов на ЗТК и за те грузовые

операции, которые с ними там проделали. Причём, проделали по требованию таможенников, возжелавших например, выставить всю коносаментную партию контейнеров на досмотр, да еще и с полной растаркой груза. То, что такие ситуации вовсе не редкость, подтвердят все, кто работает с контейнерными грузами в порту. Подтвердят и то, что счета за выставление грузов на досмотр и их сверхнормативное хранение бывают настолько внушительными, что сводят к нулю всю коммерческую выгоду предприятия, взявшегося за оформление груза.

Сформулировать этот вопрос можно примерно так: «Какого чёрта я должен платить за выставление товара на досмотр или хранение его в ЗТК? Я этих услуг не заказывал. И если с инициативой этих мероприятий выступает таможня, которая потребовала проведения досмотра или затягивала таможенное оформление груза до выхода за рамки срока свободного хранения, то пусть и счета за это ненавязчивое удовольствия она сама оплатит.

К сожалению, все это - учВЭДовские мечты, которые в нашем государстве опровергнуты законодательно. Ибо пункт 3 статьи 108 ТК ТС «Грузовые и иные операции в отношении товаров и транспортных средств, необходимые для таможенного контроля» гласит, что грузовые и иные операции в отношении товаров и транспортных средств не должны повлечь для таможенного органа каких-либо расходов. Включением данной нормы в текст закона государство в лице таможенных органов полностью избавило бюджет от трат, переложив их на плечи лиц, на чьи средства, собственно говоря, таможенные органы и существуют.

Увы, переложить ответственность на ФТС за творимые таможенной службой безобразия с грузами не получится, потому что к глубокому сожалению всех честных людей она не является организацией, действующей на принципах самокупаемости. И эта законодательная гнусность высечена золотом на гранитной глыбе российского законодательства постановлением Правительства РФ от 26/07/2006г. № 459:

«Финансирование расходов на содержание Федеральной таможенной службы осуществляется за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете, а также средств иных источников, установленных законодательством Российской Федерации.

Видимо, под «иными источниками» подразумеваются участники внешнеэкономической деятельности.

Медников Владимир Рудольфович,

независимый эксперт в области таможенного законодательства

**ИА «Югополис» 06.12.10г.**

### **В Краснодаре задержана крупная партия контрафактных игрушек**

По одной из версий следствия, их владелец имеет прямое отношение к финансированию деятельности экстремистских организаций.

Как сообщает пресс-служба Южного таможенного управления, в Краснодаре перекрыт крупный канал поставки несертифицированных китайских игрушек. Индивидуальный предприниматель, переехавший на постоянное место жительства в Краснодар из Афганистана и получивший российское гражданство, наладил систематические поставки в Россию из Китая детских игрушек и товаров для рождественских праздников ("Бакуганы", мягконабивные кролики и искусственные ели).

Коммерсант сознательно занижал стоимость груза при оформлении таможенных деклараций, использовал поддельные сертификаты и документы. Оперативникам удалось задержать партию из 55 тысяч пластмассовых и 24 тысяч мягких игрушек, реализовать их владелец опасного груза предполагал на рынках Южного федерального округа. Фактическая стоимость задержанного груза превысила полтора миллиона рублей.

Индивидуальный предприниматель стал фигурантом нескольких уголовных дел. Кроме

того, отделом по борьбе с особо опасными видами контрабанды Краснодарской таможни отработывается версия причастности бизнесмена к финансированию экстремистских организаций и легализации доходов, полученных преступным путем.

□

**«Молот» 06.12.10г.**

### **Волнует многих**

Упрощение пропуска при пересечении российско-украинской границы обсудили в Ростовской области

ЮТУ Росграницы приняло участие в рабочей встрече представителей Ростовской и Таганрогской таможни, Администрации Ростовской области, и Луганской таможни ГТС Украины по вопросам сотрудничества и упрощения пропуска при пересечении российско-украинской границы.

Участники встречи посетили некоторые пункты пропуска, находящиеся между двух областей, на местах подробно изучили их состояние и работу:

- многосторонний автомобильный пункт пропуска Гуково
  
- многосторонний автомобильный пункт пропуска Куйбышево (Дъяково)
  
- многосторонний автомобильный пункт пропуска Новошахтинск.

Данные пункты пропуска выбраны в связи с возможными предстоящими изменениями в работе пункта пропуска Должанский с украинской стороны и перераспределением пассажиро- и грузопотоков.

В рабочей встрече приняли участие заместитель руководителя ЮТУ Росграницы Сергей Зубарев, начальник Ростовской таможни Андрей Попов, начальник Таганрогской таможни Виктор Коптенко, начальник Луганской таможни Юрий Севастьянов, должностные лица Ростовской таможни, Таганрогской таможни, Южного таможенного управления, Министерства транспорта Ростовской области, Луганской таможни ГТС Украины, представители Консульства Украины в Ростовской области.

Справка:

Всего на российско-украинском участке границы в Ростовской области расположено 12 автомобильных пунктов пропуска и 4 железнодорожных.

Из них не функционирует 4 автомобильных и 2 железнодорожных пункта пропуска.

Также в Ростовской области расположено 41 место пересечения границы. Из них 18 мест функционирует, в том числе 9 – обустроены.

***Сайт телеканала «НТК» 06.12.10г.***

**Больше 50 тысяч контрафактных игрушек изъято на краснодарской таможне**

Игрушки из Китая в Россию перевозил частный предприниматель. Пластиковые и

плюшевые игрушки он оформлял по поддельным документам, незаконно используя товарные знаки. Также бизнесмен, по словам таможенников, намеренно занижал фактическую стоимость товара с 60 до 10 тысяч долларов.

По словам заместителя начальника Краснодарской таможни по правоохранительной деятельности Андрея Морозова, стоимость перемещенных товаров превысила более полутора миллиона. Кроме того, пресечен ввоз более 55 тысяч контрафактной продукции. Это достаточно крупная партия в этом году.

Сертификаты соответствия предприниматель получал, используя свои связи. Поэтому сотрудниками краснодарской таможни возбуждено сразу несколько уголовных дел. В отношении предпринимателя и сотрудников органа сертификации. Нарушителям грозит от пяти до 12 лет лишения свободы.

Реализовывать игрушки бизнесмен планировал на рынках Краснодарского края, Ростова-на-Дону и Пятигорска.

□

□ **«Таможня.ру» 06.12.10г.**

### **Три таможенных поста ликвидируют в Краснодарском крае**

В Краснодарском крае с 12 января 2011 года будут ликвидированы Армавирский, Кропоткинский и Кушевский таможенные посты, сообщили в пресс-службе Краснодарской таможни.

"Посты будут ликвидированы в рамках реализации концепции таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе России, и совершенствования структуры таможенных органов", - уточнили в пресс-службе.

В ведомстве уточнили, что после реорганизации в регион деятельности Белореченского таможенного поста войдут Белоглинский, Выселковский, Гулькевичский, Кавказский, Курганинский, Лабинский, Мостовский, Новокубанский, Новопокровский, Отрадненский, Тбилисский, Тихорецкий и Успенский районы Краснодарского края.

В регион деятельности Ейского таможенного поста будут включены Крыловский, Кушевский, Ленинградский, Павловский и Староминский районы края.

Кроме того, с 12 января 2011 года начнет работать новый Краснодарский таможенный пост (центр электронного декларирования), в регион деятельности которого будут входить Южный и Северо-Кавказский федеральные округа. Пост будет принимать декларации только в электронной форме с использованием сети Интернет.

В пресс-службе добавили, что в настоящее время на всех постах Краснодарской таможни внедрена система электронного декларирования и уже более 50% деклараций оформляются в электронном виде.

**«161.ру» 06.12.10г.**

### **Из Украины пытались ввезти контрабандные трусы, мокасины и сигареты**

В хуторе Розы Люксембург (Ростовская область) задержан житель Украины, который пытался в обход таможни ввезти в Россию женские трусы, мокасины и сигареты.

«Житель Луганской области, надеясь избежать встречи с таможенниками и сэкономить на таможенных пошлинах, пытался пронести из Украины в Россию тюки, набитые

товарами народного потребления. Сотрудниками Ростовской таможни совместно с сотрудниками Пограничного управления ФСБ России по Ростовской области он был задержан. В его сумках находилось 5195 женских трусов, 345 пар детских мокасин и 630 пачек сигарет «Прима», – сообщает пресс-секретарь Ростовской таможни Анастасия Грамотенко.

В настоящее время возбуждено дело об административном правонарушении по ст. 16.1 «Незаконное перемещение товаров и (или) транспортных средств через таможенную границу Российской Федерации». Товар изъят, его стоимость будет определена по результатам товароведческой экспертизы.

Галина Козлова

**ИА «GHN.ge» 06.12.10г.**

### **Глава МВД Грузии: Ежедневно только через границу Верхний Ларс переходит 700 граждан России**

Ежедневно, только через границу Верхний Ларс на Северном Кавказе, переходят до 700 граждан России. Об этом в интервью «Коммерсанту» рассказал министр внутренних дел Грузии Вано Мерабишвили

Ежедневно, только через границу Верхний Ларс на Северном Кавказе, переходят до 700 граждан России. Об этом в интервью «Коммерсанту» рассказал министр внутренних дел Грузии Вано Мерабишвили, сообщает «GHN».

Отвечая на вопрос журналиста, не выходит ли, что с Северным Кавказом Грузия строит отношения, а с Россией - нет, министр отметил, что не видит в этом ничего плохого.



«Я не понимаю, в чем проблема? Что плохого произошло? Кавказцы живут рядом. Москвич прилетает самолетом, а кавказцам надо ехать в Москву, чтобы потом сюда лететь. Вот осетин, если хочет поехать в Тбилиси из Владикавказа, должен полететь в Москву и потом сюда. Сколько денег он потратит? А между Тбилиси и Владикавказом четыре часа езды», - указал Мерабишвили.

Министр отметил, что через Верхний Ларс, могут проехать только люди, которым не нужна виза.

Если бы русские там пропускали наших граждан и давали им визы, мы бы тоже это сделали. Но в одностороннем порядке не хотим. Если вам нужна виза, вы там не проедете. Но теперь, после снятия визовых ограничений с жителей Северного Кавказа, вам, если вы живете в Осетии, виза не нужна и вы можете ехать через Ларс. Вот как вы думаете, сколько ездит людей? 700 человек в день только через Ларс!», - поделился глава МВД Грузии, и отметил что среди них осетины, Чеченцы, дагестанцы, кабардинцы, балкарцы.

Вместе с этим, Мерабишвили отметил, что не ожидал подобной активности.

«70% идут транзитом через Грузию - кто на хадж, кто в Турцию, а 30% остаются в Грузии. Я вам честно скажу, я не ожидал такого. Мы сейчас удвоили там количество пограничников. Там с российской стороны огромные очереди, потому что российские пограничники тоже не ожидали такого. Потому что столько людей никогда, даже в советские времена, не пересекали эту границу. А все потому, что мы открыли окно для этих бедных людей, и они смогли через Грузию куда-то поехать», - сказал он.

**«Российская бизнес-газета» 07.12.10г.**

## Таможня для бизнеса

Логистика нуждается в инновациях

В московской торгово-промышленной палате (МТПП) состоялась конференция "Актуальные вопросы инновационной логистики".

Как отметил генеральный директор МТПП Юрий Азаров, сегодня появляется новая логика организации таможенного контроля и оформления: "Бизнес будет ориентироваться на то, где ему удобнее работать. Если работа, связанная с логистикой, лучше построена в Белоруссии, значит, бизнес будет перемещаться в Белоруссию, если это выгоднее делать в Казахстане, он пойдет в Казахстан, со всеми вытекающими для России последствиями".

По его словам, сегодня разговор надо вести уже не на теоретическом уровне. Следует говорить о конкретной практике применения нового законодательства, о работе нового Таможенного союза, его руководящего органа, национальных таможенных ведомств.

Президент Международного логистического клуба, проректор Академии народного хозяйства при Правительстве РФ Олег Проценко коснулся темы развития межхозяйственных отношений между разными странами. В частности, между Россией и Германией, где одну из важнейших ролей играет логистика. "Встают вопросы, связанные с более четким и оперативным оформлением материальных и финансовых потоков. Они приобретают особое значение в связи с созданием ТС, тут огромное поле деятельности для всех нас".

Председатель совета Гильдии логистических операторов МТПП Светлана Домина отметила важность объединения всех участников логистической цепи с целью сотрудничества и продвижения на рынок комплексных услуг, связанных с полным циклом логистики. На данный момент в гильдию входят около 70 компаний. Сегодня они присутствуют во многих городах страны.

Участники конференции назвали немало острых проблем, существование которых тормозит развитие логистики. Среди них - проблема субъективного отношения должностных лиц к нормам закона, что иногда пускает под откос целые логистические проекты.

Кроме того, бывает трудно получить качественную услугу от того или иного чиновника из-за невозможности использовать электронные документы. В этой связи 21 сентября текущего года в Москве руководителями Таможенного союза стран - членов ЕврАзЭС было подписано соглашение "О применении информационных технологий при обмене электронными документами во внешней и взаимной торговле на единой таможенной территории Таможенного союза". Об этом рассказал представитель комиссии Таможенного союза стран ЕврАзЭС Юрий Кожанков.

Еще одна проблема - существование разных критериев на пунктах пропуска через государственные границы стран - участниц Таможенного союза ЕврАзЭС. По этому поводу в сентябре состоялось заседание экспертной группы по обустройству границы. На нем рассматривался вопрос о единых требованиях к обустройству пунктов пропуска на границе Таможенного союза. Сейчас по этому поводу идет активное сближение позиций между его членами.

- Также немаловажный аспект - это мощности товаро- и пассажиропотока, исходя из которых формируются требования к пунктам пропуска, - рассказал президент Евразийской логистической ассоциации Николай Титюхин. Всего их около 440 по России. В рамках программы оптимизации, рассчитанной до 2012 года, их должно остаться около 400. И уже в следующем году они могут достигнуть европейского уровня. Существует несколько приоритетов при вложении в них денег. Это строительство новых пунктов, модернизация уже существующих, которая включает в себя закупку нового оборудования и развитие инфраструктуры.

"Таможня должна работать для бизнеса, а не бизнес для таможни", - отметил директор Таможенного логистического центра Владимир Ткачев.

Директор Международного логистического клуба Геннадий Зубаков, комментируя итоги встречи в беседе с корреспондентом "РБГ", отметил, что новый 2011 год Россия встретит в ситуации большой неопределенности, связанной с новым Федеральным законом "О таможенном регулировании в Российской Федерации". По мнению Зубакова,

в ближайшие годы развитию логистики будет уделяться повышенное внимание. Что соответствует современным мировым тенденциям. Потому что оптимизация материальных, финансовых, информационных, документальных и иных потоков является важнейшим звеном в развитии экономики.

Александр Ковалевский

□ «TKS.ru» 06.12.10г.

### ***Вступление России в ВТО неизбежно***

В 2011 году Россия, скорее всего, вступит во Всемирную торговую организацию (ВТО). Во время недавней поездки в Германию такое заявление сделал Владимир Путин. Поверить в то, что 17-летние попытки России стать членом ВТО наконец увенчаются успехом, пока сложно. Но главное — понять, что это даст нашей стране и чем может угрожать

Всемирная торговая организация сегодня насчитывает в своих рядах 153 страны мира. Последней, в 2008 году, в ВТО вступила Кабо-Верде. За два месяца до этого 152-й страной — членом ВТО стала Украина. Названия обоих этих государств символичны — раз уж туда приняли Кабо-Верде, значит, все остальные страны мира уже там, ну а раз Украина уже два года в ВТО и до сих пор не пропала, значит, не так уж и страшно экс-советским государствам туда вступать.

Свобода, равенство, прозрачность

Между прочим, ВТО официально появилась не так уж давно — в 1995 году. До этого выстраиванием единого торгового пространства в мире долго и не очень успешно

занималось ГАТТ — Государственное соглашение по тарифам и торговле. Сегодня на страны — члены ВТО приходится 97 % мирового торгового оборота, так что размышления о том, что вхождение в состав этой организации России может что-то серьезно изменить для мировой торговли, — это лишь миф.

Стоит отметить, что ВТО не занимается политическими и экономическими проблемами — только вопросами международной торговли. В основу ее деятельности положены три принципа: равноправие (каждая страна должна предоставлять всем странам — членам ВТО те же привилегии, что и любому из его членов), взаимность (любые уступки в торговых отношениях между странами должны быть взаимными) и прозрачность (страны — члены ВТО должны открыто публиковать все свои торговые правила и процедуры).

Понятно, что за такими красивыми принципами что-то должно скрываться, — нам долго рассказывали, что ВТО придумана, чтобы развитые страны мира могли спокойно грабить развивающиеся. С одной стороны, вступление в ВТО действительно не дает странам со средним и низким уровнем развития защищать свои местные рынки с помощью установления заградительных таможенных пошлин. С другой стороны, открывая свой рынок и становясь частью международного торгового пространства, развивающиеся страны, как правило, получают заметный приток иностранного капитала в свою экономику.

При этом ВТО играет роль и своего рода третейского суда — любой из ее членов вправе пожаловаться на нарушение своих прав и добиться защиты. Этим занимается специальная комиссия по урегулированию споров Всемирной торговой организации, и ее решения действительно исполняются странами-членами. Так, к примеру, Мексика добилась от США снятия запрета на импорт рыбы, выловленной опасными для дельфинов рыболовными сетями. Или страны Юго-Восточной Азии, тоже через комиссию ВТО, заставили США снять запрет на импорт креветок, добытых неэкологичными способами. Защитников животных, понятно, оба этих решения не обрадовали, но сам факт того, что комиссия оказалась на стороне слабых в процессе против супердержавы, безусловно, показателен.

Где твои 17 лет

Что до нашей страны, то впервые свое желание вступить в ВТО Россия продекларировала еще в 1993 году. Тогда, правда, мы хотели присоединиться к ГАТТ,

но, как только появилась ВТО, сразу подали заявку и на вступление в ее ряды. С тех пор прошло уже 17 лет... По правилам ВТО при пополнении ее рядов любой из членов организации имеет право потребовать двусторонних переговоров с новичками. С Россией провести такие переговоры захотели сразу 60 стран мира. И на встречи с ними было потрачено более десяти лет.

Самыми сложными получились переговоры с Евросоюзом, США и Китаем. Первым из большой тройки в 2002 году сдался Китай. С ним переговоры вел еще Михаил Касьянов. В 2004 году, после того как Россия подписала Киотский протокол о защите окружающей среды, свое согласие дал Евросоюз. Самыми долгими получились переговоры с США, но и они в 2006 году пустили Россию в ВТО. После этого оставалось лишь провести положенные по процедуре многосторонние переговоры, в которых свои претензии к новому члену ВТО могли высказать остальные страны-члены.

Самыми непримиримыми противниками вступления России в ВТО оставались Украина и Грузия. Но после того как к власти на Украине пришел пророссийски настроенный Виктор Янукович, проблема отпала сама собой. А вот в Грузии смены власти не произошло, и Михаил Саакашвили продолжает настаивать на своем: со страной-агрессором в одной организации гордые грузины состоять не будут. Впрочем, ведущим мировым державам вступление России в ВТО представляется столь желанным, что позицией маленькой Грузии после стольких-то лет переговоров они готовы и пренебречь.

В конце Россия чуть не испортила все сама. Спешно создаваемый Таможенный союз с Белоруссией и Казахстаном входил в прямое противоречие с тем самым принципом равноправия ВТО — открывая свой рынок для стран мира, мы автоматически вступаем в противоречия с соседями из Минска и Астаны, где на некоторые из этих товаров установлены таможенные барьеры. Выход нашли сразу — надо было, чтобы и Белоруссию с Казахстаном приняли в ВТО, и российские власти объявили, что вступать туда будут все три страны сразу. Это могло остановить процедуру присоединения России к ВТО еще на несколько лет. Но недавно Владимир Путин объявил, что каждая из стран — членов Таможенного союза будет вступать в ВТО самостоятельно, а уж между собой мы как-нибудь договоримся.

Последними препятствиями для вступления нашей страны в ряды Всемирной торговой организации были высокие экспортные пошлины на лес, чрезмерная поддержка отечественного сельского хозяйства (по договоренностям ВТО на это не может выделяться более 9 млрд долларов в год) и отсутствие системы защиты

интеллектуальной собственности в России. Но и на этих направлениях проделана необходимая работа — патентный суд создали, дотации на сельское хозяйство в федеральном бюджете следующих лет снизили до 4 млрд долларов и даже пошлины на лес пообещали с 2011 года отменить.

Что нефтянику хорошо, для агрария...

Итак, вступление России в ВТО дело практически решенное. Впрочем, есть и противники вступления России в ВТО — тут и коммунисты единым фронтом выступают, и практически все аграрии. Да и, если верить последним опросам ВЦИОМ, вступление России в ВТО сегодня поддерживают лишь 44 % опрошенных, тогда как еще несколько лет назад таковых насчитывалось 56 %.

Чем же чревато для России вступление в ВТО и чем оно так пугает местных производителей? Во-первых, Россия лишится тех самых заградительных пошлин, которые сегодня помогают защищать внутренний рынок от иностранных производителей. Для отечественного автопрома это может быть смерти подобно — если импортные пошлины на иномарки будут отменены, то рынок сбыта российских автомобилей сожмется подобно шагреновой коже.

Вторым, а точнее, даже первым пострадавшим станет то самое сельское хозяйство. И дело тут не в том, что объемы дотаций аграриям из госбюджета будут сокращены практически в два раза. Другие страны — члены ВТО прекрасно умеют обходить этот запрет, финансируя сельхозпроизводителей по другим каналам: так, по оценке экспертов, общий объем господдержки сельского хозяйства в США достигает 100 миллиардов долларов в год! Но вот снятие таможенных барьеров против говядины, свинины, мяса птицы, да и молочной продукции, нанесет отечественным животноводам такой удар, от которого они могут и не оправиться. Яркий пример эффекта от вступления в ВТО — если этим летом из-за засухи Владимир Путин росчерком пера запретил экспорт российского зерна, то его украинскому коллеге пришлось обозначать лимит — сколько именно зерна будет запрещено вывозить, и защищать это решение на комиссии ВТО.

Минусов от вступления в ВТО можно найти еще много, но в чем же плюсы? Во-первых, точно так же заградительные пошлины против российских товаров вынуждены будут снять и все страны — члены ВТО. Американцы, к примеру, перестанут ограничивать

доступ на свой рынок дешевой российской стали и чугуна, пошлины на которые они не так давно со скандалом устанавливали. Выиграют и российские нефтяники с газовиками — они тоже много теряют на импортных пошлинах, и уж их мнение, как мы понимаем, куда важнее для Кремля, чем позиции аграриев.

Кроме того, вступление России в ВТО, за счет притока иностранных инвестиций, должно дать ВВП (в данном случае валовому внутреннему продукту) прирост примерно в 1 % в год, что при существующих темпах прироста в 4-5 % в год, согласитесь, значимая величина. Да, при этом Россия отдаст часть своего рынка в объемах примерно 100 миллиардов долларов в год, но эту цену за возможность притока иностранного капитала и новые барыши нефтяников наши власти заплатить готовы. А значит, ВТО неизбежна.

### ***«Виртуальная таможня» 06.12.10г.***

#### **Три таможенных поста ликвидируют в Краснодарском крае**

В Краснодарском крае с 12 января 2011 года будут ликвидированы Армавирский, Кропоткинский и Кушевский таможенные посты, сообщили в пресс-службе Краснодарской таможни.

"Посты будут ликвидированы в рамках реализации концепции таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе России, и совершенствования структуры таможенных органов", - уточнили в пресс-службе.

В ведомстве уточнили, что после реорганизации в регион деятельности Белореченского таможенного поста войдут Белоглинский, Выселковский, Гулькевичский, Кавказский, Курганинский, Лабинский, Мостовский, Новокубанский, Новопокровский, Отраденский, Тбилисский, Тихорецкий и Успенский районы Краснодарского края.



В регион деятельности Ейского таможенного поста будут включены Крыловский, Кущевский, Ленинградский, Павловский и Староминский районы края.

Кроме того, с 12 января 2011 года начнет работать новый Краснодарский таможенный пост (центр электронного декларирования), в регион деятельности которого будут входить Южный и Северо-Кавказский федеральные округа. Пост будет принимать декларации только в электронной форме с использованием сети Интернет.

В пресс-службе добавили, что в настоящее время на всех постах Краснодарской таможни внедрена система электронного декларирования и уже более 50% деклараций оформляются в электронном виде.