

ТИПОЛОГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РИСКОВ И ИЗДЕРЖЕК КОНФЛИКТА МЕЖДУ МСАТ И ФТС РФ

К.М. Laufer
Z.A. Otarashvili

TYPOLOGY OF ECONOMIC RISKS AND COSTS OF THE CONFLICT BETWEEN THE IRU AND FCS RF

1. Международные перевозки грузов с использованием книжки МДП в Российской Федерации – положение на март 2014 года

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП по Конвенция МДП 1975 года является одной из самых успешных международных систем автомобильных и мультимодальных международных грузоперевозок, упрощающих таможенный транзит и обеспечивающих страхование риска неполучения таможенных платежей. Она позволяет автомобильному транспорту реализовать преимущества в скорости доставки груза «от двери к двери» без перегрузок и обеспечить высокую степень его сохранности при минимизации затрат на таможенные платежи.

РФ занимает важное место в системе МДП. За 2010–2013 годы 5 млн книжек МДП были приняты российской таможней. Ежегодно около 50% внешнеторгового оборота РФ на сумму более \$100 млрд перевозится с использованием системы МДП. Экономическое значение этой системы подтверждается тем, что цена финансовой гарантии системы МДП, действительной в течение 27 месяцев и признаваемой таможенными органами 63 стран, составляет всего \$0,05 за \$100, что более чем в 200 раз дешевле, чем любая банковская гарантия, заменяющая книжку МДП [1].

Уплата всех полагающихся таможенных платежей происходит после прибытия груза на

конечный пункт. В случае неприбытия груза по назначению страховая система МДП гарантирует оплату таможенных платежей до \$60 тыс. Однако Международный союз автомобильного транспорта (IRU) – далее МСАТ, организатор системы, не рассматривает страховку МДП как обязательную гарантию покрытия всех убытков. Члены системы МДП и национальные автомобильные ассоциации международных перевозчиков (АСМАП – в РФ) должны прилагать все усилия, чтобы не допустить нарушений и взыскивать убытки непосредственно с виновных лиц. Только в случаях доказанной невозможности для таможенных органов взыскать убытки МСАТ возмещает их через страховую систему.

По информации АСМАП в ноябре 2013 года ФТС РФ направила в МСАТ (Швейцария) список из 4209 случаев (на 01.07.2013), по которым у международной гарантийной цепи системы МДП имеется задолженность перед ФТС РФ на сумму более \$20 млрд. МСАТ провёл тщательное расследование ситуации. По данным МСАТ, только три претензии ФТС РФ к АСМАП находились на тот момент на рассмотрении. Остальные претензии были урегулированы. Данная информация была направлена в ФТС РФ 27.02.14. Тем не менее, именно этот довод о наличии задолженности является для ФТС РФ основанием для введения ограничительных мер, то есть требования дополнительных гарантий, по отношению к системе МДП на территории РФ (а фактически – для её отмены).

Отметим, что это не первый конфликт такого рода между МСАТ и ФТС РФ. В 2002 году также сложилась ситуация прекращения действия системы МДП на территории РФ. Тогда МСАТ предложила конкретные меры по урегулирова-

¹ Кандидат философских наук, доцент кафедры экономики и менеджмента МГМУ им. А.И. Сеченова.

© Лауфер К.М., 2014.

² Доцент кафедры ЕНДиКТ НОУ ВПО «Российский новый университет».

© Отарашвили З.А., 2014.

нию конфликта, основанные на следующих трёх принципах политического Соглашения о сотрудничестве [2].

1. Упрочить сотрудничество и обмен информацией между компетентными органами, национальными ассоциациями – членами МСАТ и непосредственно МСАТ в борьбе против международной преступности.

2. Компетентный орган должен упрочить защиту международной гарантийной цепи от атак организованной преступности, отзывая платёжные требования и судебные разбирательства против гарантийной цепи и национальных ассоциаций членов МСАТ, не уменьшая при этом права компетентных органов получить все полагающиеся налоговые платежи от виновных лиц и пресекать деятельность мошенников, наносящих ущерб системе.

3. Усилить технологический контроль и персонал компетентных органов в борьбе против организованной преступности совместно с частным сектором на основе финансовой помощи, предоставляемой МСАТ.

Необходим учёт опыта преодоления конфликта 2002 года с поправкой на реалии сегодняшнего дня, современные технологические достижения и накопленный за прошедшее десятилетие опыт работы системы МДП.

2. Типология экономических рисков и издержек для Российской Федерации и международных транспортных организаций при изменении действия системы МДП на территории РФ

1. Транзитные грузы пойдут в обход российской границы:

а) для РФ – снижение поступлений в бюджет страны от транзитных таможенных операций;

б) для МАП – увеличение затрат на транспортировку пропорционально увеличению километража пробега и оплаты транзита через таможенные пункты других стран. Например, транзит из Белоруссии в Эстонию по старой схеме через Россию требует прохождения четырёх таможенных постов и оплаты таможенных сборов после прибытия к пункту назначения. При отказе от системы МДП придётся проходить шесть таможенных постов.

2. Импортные грузы с таможенной назначения в России МАП также будут стараться ввозить в Россию, минуя российские таможенные посты, через территорию членов Таможенного союза – Белоруссию и Казахстан, поддерживающих систему МДП:

а) для РФ – снижение поступлений в бюджет страны от таможенных операций, рост цен на импортные товары для оптовой и розничной торговли, дополнительный фактор инфляции;

б) для МАП – удорожание транспортировки пропорционально увеличению километража пробега и оплаты транзита через таможенные пункты других стран. Например, транзит из Эстонии в Россию по старой схеме требует прохождения четырёх таможенных пунктов и оплаты таможенных сборов после прибытия к пункту назначения. При отказе РФ от системы МДП и транзите грузов через Прибалтику и Белоруссию придётся проходить 8 таможенных пунктов.

3. При перевозке грузов по прежним маршрутам – через таможенные посты РФ – при изменении ФТС РФ действия системы МДП на территории РФ МАП столкнутся со следующими проблемами:

а) усложнение организации работы, рост нагрузки на логистические подразделения и соответствующее увеличение расходов на оплату труда работников этих подразделений;

б) прямые затраты на получение национальных гарантий соблюдения таможенного транзита на границе в соответствии со ст. 217 Таможенного кодекса РФ (далее – ТК РФ);

в) значительные задержки грузов на таможенных пунктах из-за сложностей оформления указанных гарантий, а значит, увеличение расходов на одну машину/водителя;

г) потери времени при ожидании оформления поручительства предприятия-гаранта или банковской гарантии с российской стороны;

д) потеря времени из-за плохой организации процедуры выдачи национальных гарантий;

е) рост произвола и коррупции на российских таможенных пунктах, связанный с плохой организацией процедуры выдачи национальных гарантий (уже сегодня на некоторых таможенных пунктах РФ МАП «незаконно отказывают в оформлении книжек МДП и, следовательно, принуждают перевозчиков приобретать национальную финансовую гарантию стоимостью до 1000 евро за одну перевозку, которая не обеспечивает никакой безопасности для транспортных операторов (из письма Президента МСАТ г-на Януша Лачны к Генеральному секретарю ООН г-ну Пан Ги Муну от 11 ноября 2013 года – неофициальный перевод [3]).

4. Возрастают для МАП риски нарушения сроков доставки товаров:

а) для РФ – повышение цен на импортные товары, раскручивание спирали инфляции при одновременном сокращении потребительского спроса, снижение уровня жизни населения;

б) для МАП – штрафные санкции по контрактам поставки, дополнительные затраты, связанные с нарушением технологии поставок:

Матрица рисков и затрат

			Российская Федерация	Международные автомобильные перевозки		
Экономические риски и их последствия		Экономические издержки				
	Экономические риски	Последствия	Рост цен на импортные товары	Потери доходной части бюджета РФ (ограничение возможностей финансирования социальных программ бюджета)	Рост прямых затрат	Косвенные потери (увеличение сложности организации и управления, потери времени)
РФ	Транзитные грузы пойдут в обход российской границы	Снижение поступлений в бюджет страны от транзитных таможенных операций				
МАП		Увеличение затрат на транспортировку пропорционально увеличению километража пробега и оплаты транзита через таможи других стран		+	+	+
РФ	Ввоз импортных товаров в РФ через таможенные посты Белоруссии и Казахстана	Снижение поступлений в бюджет страны от таможенных операций, рост цен на импортные товары для оптовой и розничной торговли, дополнительный фактор инфляции	+	+	+	+
МАП		Увеличение затрат на транспортировку пропорционально увеличению километража пробега и оплаты транзита через таможи других стран				

РФ	Задержки на границе	Рост цен на импортные товары, фактор стагфляции, снижение уровня потребления населения				
МАП		Плохая организация, очереди, затраты времени на получение национальных банковских гарантий или поручительств	+	+	+	+
РФ	Нарушение сроков поставки	Рост цен на импортные товары, фактор стагфляции, снижение уровня потребления населения	+		+	
МАП		Штрафные санкции, дополнительные затраты, связанные с несоблюдением графика перевозок				
РФ	Повышение страховых премий	Рост цен на импортные товары, фактор стагфляции, снижение уровня потребления населения	+		+	
МАП		Дополнительные издержки				
РФ	Рост ввоза контрабандных товаров	Снижение поступлений в бюджет страны от таможенных операций	+	+		+
МАП		Рост конкуренции со стороны контрабандных товаров, сужение рынка сбыта				
РФ	Рост коррупции	Рост цен на импортные товары, фактор стагфляции, снижение уровня потребления населения	+	+	+	+
МАП		Рост издержек, потеря времени				
РФ	Неконтролируемый рост инфляции	Повышение цен, снижение уровня покупательского спроса, сужение рынков сбыта	+		+	
МАП						
РФ	Ухудшение положения экспортёров	Снижение экспортной выручки и поступлений в бюджет	+	+		
МАП		Снижение уровня покупательского спроса, сужение рынков сбыта				

простои, сверхурочная работа водителей и экспедиторов, оплата стоянок сверх лимита и пр.;

в) для МАП (и АСМАП в РФ) – повышение страховых премий по договорам страхования ответственности перед ФТС РФ.

5. Макроэкономические последствия ограничения системы МДП:

а) для РФ – рост числа нарушений таможенных правил из-за отсутствия единого реестра ор-

ганизаций, занимающихся экспортом и импортом; рост объёмов контрабанды, а значит, уход от таможенных платежей, а затем – от акцизов и налогов на контрабандные товары в оптовой и розничной торговле; ухудшение общего положения российских импортёров из-за повышения цен на внутреннем рынке;

б) для МАП – при сохранении объёма перевозок – увеличение общего количества автотран-

спортных средств, водителей и экспедиторов, отсюда – увеличение страховых взносов, затрат на заработную плату и социальные выплаты, усложнение организации и контроля за работой транспортной организации в целом, возрастание рисков утраты товара по пути следования.

Риски и издержки, описанные выше, сведены в табл. 1 «Матрица рисков и затрат».

При оценке последствий принятия решений ФТС РФ невозможно найти экономические выгоды для сторон конфликта – Российской Федерации и международных автомобильных перевозчиков. Возникает вопрос: *cui prodest?*

Литература

1. Данные из Заявления Московского представительства МСАТ «О ситуации с применением Конвенции МДП в России», ноябрь 2002 года. – <http://www.iru-cis.ru/> – свободный доступ 07.03.14.
2. www.asmap.org – Официальный сайт АС-МАП – свободный доступ 07.03.14.
3. <http://www.iru-cis.ru/> – Официальный сайт IRU на русском языке – свободный доступ 14.05.14.