

Не только сложные, но просто странные

Ключевыми сложностями российской экономики, напрямую влияющими на развитие автомобильной промышленности в Северо-Западном регионе, становятся таможенное оформление грузов, отсутствие инфраструктуры, а также бюрократия. Представители автоконцернов и заводов, выпускающих компоненты, уверены, что решить эти проблемы можно только на государственном уровне. В противном случае пробки, создающиеся на российско-финской границе, неизбежны.

Препятствием номер один, по мнению большинства экспертов, становится прохождение таможни, при этом компаниям не помогает даже наличие собственного склада временного хранения, расположенного на территории предприятия. Так, сложности вокруг таможенного оформления товара до сих пор испытывает американский концерн Ford Motor Company, который запустил свое производство во Всеволожске Ленинградской области еще в 2002 году. «Мы регулярно сталкиваемся со сложным оформлением большого числа документов, а также длительным принятием решений со стороны представителей Федеральной таможенной службы», — отметили ЗАО «Форд мотор компани».

По словам представителей предприятий-импортеров, процесс затягивается еще и за счет рукописного оформления товара, которое происходит практически повсеместно. «До 90% деталей поступает к нам из региона Северной Америки. И здесь мы сталкиваемся с тем, что на каждую поставку необходимо оформить не менее шести разных больших документов. Все они должны быть заверены нотариально. Некоторые из этих документов не только сложные, но просто странные», — удивляется управляющий директор по совместной организации поставок Magna GAZ Group Joint Supply Organization Альбрехт Бохов.

Компании готовы вести предварительное электронное декларирование всех поставок, но обработка бумаг непосредственно на границе почему-то все равно происходит вручную! «На сегодняшний день часть бумаг, в частности данные по накладным, уже передается из Финляндии в Россию в формате электронного декларирования. Но необходимо вовлечь в этот процесс как можно больший оборот документов для ускорения и упрощения порядка оформления этих бумаг и, как следствие, более быстрого пересечения таможни. Поэтому, на наш взгляд, основным фактором, который сегодня растягивает время, проведенное на финско-российской границе, является бумажный документооборот», — сетует ведущий специалист по вопросам экспедирования и таможенного оформления грузов Финских железных дорог

(VR Ltd) Минна Лехтинен. Это фактически парализует процесс ввоза товара в страну и отчасти является причиной появления многокилометровых пробок на финско-российской границе.

При этом большинство экспертов говорят о том, что в целом перспективная железнодорожная доставка пока не в состоянии конкурировать с морской транспортировкой или с автоперевозками. Причин тому несколько.

«Пока действуют существующие тарифы, мы не сможем создать достойную конкуренцию автомобилевозам. Ведь если мы возем груз с нулевой рентабельностью, то даже в этом случае цена за нашу перевозку будет выше, чем если бы товар шел грузовиками. Решить проблему нам поможет только государственная поддержка и вмешательство Федеральной службы по тарифам», — говорит директор департамента стратегического развития компании «РейлТрансАвто» Екатерина Кульбака. По ее словам, компания еще может конкурировать на равных, если груз следует, скажем, в Екатеринбург или Ростов-на-Дону, то есть можно выигрывать за счет продолжительности логистического плеча. «Однако сегодня основной поток автомобилей идет в Москву, и здесь мы пока не конкурентоспособны», — сетует Е. Кульбака.

Ее позицию поддерживают и представители финского предприятия VR Ltd, поясняя, что тарификация является чуть ли не главной причиной, препятствующей переходу грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Кроме того, стимулировать перемещение грузопотока с автомобильных колес на железные может решение о концентрации всех таможенных процедур в конечном пункте назначения товара, что заметно облегчит работу грузовладельцев. «И здесь возникает следующая трудность, которая пока тормозит рост грузоперевозок железнодорожным транспортом. Для российских получателей еще не разработаны практические процедуры для транспорта в рамках таможенного транзита товара от границы до конечной точки назначения. То есть требуется упрощенная схема таможенного транзита. А пока что пришедший в Россию груз для получателя, например, из Москвы или ее окрестностей, может быть доставлен владельцу только по железной дороге, до определенной станции назначения», — говорит начальник по маркетингу департамента грузовых перевозок VR Ltd Матти Андерссон. По его словам, нужно, чтобы таможенный транзит включал и другие виды доставки, например, следовало бы разрешить при необходимости перегружать товар на одной из железнодорожных станций на грузовики и затем отправлять его на склад временного хранения, где грузовладелец мог бы провести таможенную очистку.

Мария Шевченко

Перепечатано Portnews

<http://portnews.ru/digest/3213/>

Перепечатано AutoTransInfo

<http://www.autotransinfo.ru/News/Economics/Default.aspx/-476491962>