

В последнее время в таможенной службе России происходят перманентные увольнения высокопоставленных руководителей. Тем не менее, скандалы с серыми схемами ввоза товаров на территорию Российской Федерации не прекращаются. Видимо, дело не в личности и человеческих качествах отдельного чина, а в самой системе.

Мы публикуем взгляд нашего внештатного корреспондента на деятельность таможни при пропуске скоропортящейся продукции из стран Средней Азии. Взгляд, прямо скажем, заинтересованный, так как основное место работы нашего «коллеги» – поставка сладкого «скоропорта» на суровый сибирский рынок.

Отсюда и своеобразный язык повествования. Мы как могли «причесали» стиль изложения, но главное, наверное, проблематика, заявленная в содержании статьи.

Ввоз товаров плодовоовощной продукции с территории стран Средней Азии на территорию России осуществляется преимущественно автотранспортом. На это есть свои причины: особенности сбора урожая на южных полях, отсутствием разветвленной сети железных дорог, а также отсутствием специализированных баз закупа и хранения скоропортящейся продукции. Добавим сюда немаловажное – особенности торгового менталитета местного – среднеазиатского – населения.

Преимущественно ввоз скоропортящейся продукции («скоропорта») осуществляется в пунктах пропуска через государственную границу между Республикой Казахстан и Российской Федерацией. При этом, несмотря на наличие достаточного числа пунктов пропуска на совместной границе, перемещение скоропортящейся продукции из стран Средней Азии возможно только в, так называемых, многосторонних пунктах пропуска. Еще одно обязательное условие: «скоропорт» перемещается через границу строго по таможенно-тарифному регулированию (ТТР). Как правило, в регионе деятельности таможен имеется только один пункт пропуска, отвечающий всем вышеперечисленным условиям. Пропуск «скоропорта» через другие пункты пропуска запрещен или связан с дополнительными финансовыми затратами «на перемещение через границу Российской Федерации».

Но и это еще не все. Оказывается, что «компетенцией» по приему грузовой таможенной декларации (ГТД) обладают далеко не все таможенные посты, расположенные на

госгранице, а только избранные. Таким образом, ввоз овощей и фруктов из стран Средней Азии возможен в очень ограниченном количестве пунктах пропуска на границе России. На данный факт прошу обратить особое внимание. С одной стороны, численное ограничение пунктов пропуска по «официальной легенде» приводит к возможности создания наиболее благоприятных условий для пересечения данных товаров через границу (например, создание логистических терминалов на полностью не обустроенных участках госграницы). С другой стороны, создает, так называемое, «бутылочное ушко», куда, по мнению таможенной службы, должен «стекаться» весь «скоропорт».

Что ж, обозначив основные «нюансы» таможенных приоритетов, поговорим «за коррупцию».

Учитывая менталитет жителей Средней Азии, а также технические возможности процесса взвешивания товара на полях и плантациях при загрузке товаров в транспортное средство, можно однозначно сказать, что определенный в документах вес товаров всегда будет ниже фактического. Таким образом, логично предположить, а, учитывая реалии, констатировать факт постоянного перегруза товаров в машине. Это обусловлено и нормальным желанием продавца положить немного больше товара «на усушку», «на утруску», «на товарный вид» и т.д., и необходимостью «компенсации» дополнительных затрат, связанных с доставкой и реализацией товаров в России.

Вроде бы, любой российский покупатель был бы только рад такой заботе продавца, но если бы не... граница и обязательные в этом случае таможенные кордоны. А «злые языки» утверждают (а некоторые и знают), что, буквально, каждый метр государственной границы «кормит всех, кто на нем стоит».

Если в «лихие 90-е годы» поборы носили откровенный характер, то сейчас на таможню пришли иные, «умные», времена. Это когда все, вроде бы, «по закону», но денег – дай. На смену «лихих парней» пришли «умные профессионалы», и пришли они на границу на волне тотальной кадровой «чистки» и «перестройки».

По материалам аналитической справки сотрудника ОСБ таможни (по соображениям конфиденциальности, какого именно и какой таможни (но за Уралом) не называем), общая сумма взятки для всех контрольных служб, владельцев складов временного хранения (обычно, это предприятия РОСТЭКа и, всякого рода, «решальщиков проблем») за пропуск машины в пункте пропуска (а он, как мы выяснили ранее, обычно

единственный на много километров границы и не факт, что по пути следования груза) и декларирование товара составляет от 20 до 40 тысяч российских рублей с «единицы». За день проходит до 40 машин. Дальше - сами посчитайте среднегодовой «взяточный» оборот на одном пропускном таможенном пункте.

Но – углубимся в суть проблемы. Средняя сумма «взятки» оказывается появилась «не с потолка», а результат расчета очень «умных» сотрудников пункта пропуска. Попробуем воспроизвести логику их «экономического расчета».

1. В машине всегда перегруз – этот факт мы определили, как «особенность грузопотока из Средней Азии». Впрочем, даже если перегруза не будет, его не сложно «написать». Хоть на 100 кг, но для десяти-пятнадцати тонной фуры перегруз «будет найден». А это – дополнительный процесс взвешивания, «разгерметизация» груза, нарушение теплового режима транспортировки. И как закономерный итог – смерть персикам, абрикосам и другим фруктам с юга. Этот момент считаем «доказанным». Это – аксиома!

2. Стоимость перегруза товара не должна превышать в стоимостном выражении 250 000 наших рублей. Если стоимость «перегруза» выше, то это уже статья 188 УК РФ. Как известно, еще Остап Бендер Уголовный Кодекс рекомендовал «почитать».

3. Официальные таможенные платежи за лишний вес груза составят примерно 50 000 рублей.

Таким образом, можно предположить, что если «взятки» будут равны или более 50 000 рублей, то выгоднее будет вести в «белую». Есть, правда, свои «нюансы» по общему весу машины с товаром, тахографу, «шайбе» и т.д., но об этом чуть позже.

Таким образом, на пункте пропуска, приграничном таможенном посту и таможенном посту, где будет размещен логистический центр, необходимо решить задачу с одинаковыми исходными данными: добиться «перегруза в машине» любыми путями. И данная задача была в совершенстве решена на пунктах пропуска и приграничных таможенных постах «умными» головами с участием всех «заинтересованных лиц» и к их «всеобщему удовольствию».

В основе решения данной «задачи» лежит, с одной стороны, безусловно, «добрая воля» определенных «умных» сотрудников (обычно, не рядовых) пункта пропуска и приграничного таможенного поста, а с другой стороны, система управления рисками СУР, превратившаяся, по сути дела, в систему вымогательства взяток – назовем ее так

– СВВ.

Пример.

Если «решалово» прошло («конценсус» с потенциальным «нарушителем» найден), то машина с перегрузом приходит в пункт пропуска с «необходимыми» документами. Если таких документов нет, то их «рисуют» «решальшики проблем». В итоге груз не попадает под риски при прибытии на таможенную территорию РФ и при декларировании, а, следовательно, фактический контроль никто, ни одна служба не производит. Вези, что хочешь и сколько хочешь! Забыли доставку гексагена в европейскую часть России?! А зря! А как, по вашему мнению, организован наркотрафик!? При этом, мы даже не говорим и не подсчитываем экономический и политический ущерб России.

Далее идет простая «технология и психология общения». В зависимости от конкретной жизненной ситуации. Например, «попался» «строптивный и жадный» автоперевозчик либо попался «честный дурак», который думает, что у него «все в порядке». Другими словами, складывается ситуация, когда «решалово» не проходит. Сценарий следующий. В пункте пропуска все будут им улыбаться и в «строгом» соответствии с нормативными документами назначат досмотр товаров (вспомните «аксиому»!). Здесь включится «в работу» незабвенная служба управления рисками (СУР). При этом, «вдруг» выяснится, что размер тарных ящиков «чрезмерно большой» либо «вдруг» начинает срабатывать «интуиция» инспектора, что тоже ловко укладывается в СУР, а, значит, и в СВВ! Таким образом, Вам всегда докажут, что все «претензии» к Вашему грузу «законны». Тем более, что все документы по СУР имеют гриф «Для служебного пользования» и Вам их показывать и объяснять причины проведения досмотра нельзя (да и никто не собирался этого делать).

Для досмотра Вы поедете на склад временного хранения, где машину, как родную, разгрузят, при этом, забыв об аккуратности, поьют Вам треть товара (все - для Вас! Вам же надо побыстрее!! Вы и так долго стояли в пункте пропуска и ждали очереди на выгрузку!!!). За оказанные Вам «услуги» Вы еще и заплатите владельцу склада 12 тысяч рублей. Удивительное дело, но в Вашей машине в итоге оказывается лишний товар. Если больше тонны, то Вы, скорей всего, «знали об этом» либо «могли догадываться», а если 100 или 300 кг. (разница может возникнуть из-за погрешности весов, количества взвешиваний, определения веса тары, некорректно сделанных округлений, увеличения веса деревянных ящиков от увеличения влажности в фуре при охлаждении и многих других факторов). Вы, по сути дела, вынужденно соглашаетесь с результатами досмотра (еще одну перегрузку и взвешивание Ваш товар не переживет) и

подписываетесь под актом. Вам заботливо объясняют, что «за перегруз надо будет немного доплатить. По закону».

После этого Вы... привлекаетесь к административной ответственности на 50 тысяч рублей. Это еще не все. Вас возвращают на пункт пропуска (это километров минимум 30 в оба конца) уже с документами, подтверждающими вес Вашего товара. Но, оказывается, что это... только начало! И тут Вы начинаете понимать, почему инспекторы всех служб Вам так «открыто» улыбаются при Вашей попытке легально пересечь границу России:

Так как Ваши документы из страны вывоза не соответствуют фитосанитарному законодательству России (из-за перегруза в 100 кг.), Вы получаете запрет на ввоз всего груза.

Так как у Вас установлено превышение веса по линии транспортной инспекции, то Вы получаете запрет на ввоз всего груза.

Выгрузить из машины 100 кг. Вам никто не даст. И вот результат «упрямства»: Вы «зависли» на границе, у Вас испорчена часть груза, нарушен тепловой режим и Вы уже официально отдали 65 тысяч рублей улыбчивым инспекторам.

Хочешь – не хочешь, но в следующий раз (или в этот) Вы подумаете, стоит ли везти в Россию «скоропорт». А если везти, то как: «вбелую» - с уже известным результатом или «вчерную» - и дешевле официального штрафного платежа и с гарантией пропуска в пункт назначения?!

Подобная схема «борьбы пчел против меда», когда государственные служащие, работая, якобы, в интересах общества, чинят откровенные препоны, изворачивают действующие законы наизнанку, известна давно. Об этом пишут в газетах, говорят с экранов ТВ. Интересней сегодня другое, а именно: как функционирует «схема» в условиях смены условий. Функционирует прекрасно!

Сегодня на службу «схеме» поставлены такие популярные тенденции как «ротация кадров», «повышение профессионализма сотрудников» и... «борьба с коррупцией»! Так, проведенный анализ кадрового состава таможенной службы показывает, что системе «новых умных» начальников, как ни парадоксально на первый взгляд, не просто нужны, а крайне необходимы... честные сотрудники. Ведь кто-то должен выполнять всю рутинную работу, а также отмывать грязные мундиры «новых умных» начальников и их протеже из состава рядовых. Отличить «честных сотрудников» от других только на первый взгляд сложно. Но у них есть очень характерные приметы: грамотные, пользуются авторитетом среди коллег и участников внешнеэкономической деятельности, у них всегда много рутинной работы (отчеты, ответы, запросы и прочая бумажная, часто неинтересная и ненужная, работа, чтобы «голова от бумаг не поднимали»), но при всем этом они не допускаются до принятия самостоятельных решений (как бы чего не вышло! они же не управляемы и служат Закону, а не СВВ). Есть еще приметы: премии им, конечно, дают, но меньше, чем «своим» (не дать совсем – будет выглядеть странно, да и много давать незачем – они же не свои), награды им тоже не нужны («они же идейные!»), на руководящие посты не назначаются («вечный кадровый резерв»). Эти сотрудники – щит и карающий меч любой службы. Они могут все или почти все и все по закону – это универсальные солдаты и система, обычно, посылает их на разгром неугодных, строптивых или просто честных «прогосударственных» участников ВЭД – будь это гигант (ОАО «РЖД») или мы с вами, т.е. обычные граждане РФ, когда пересекаем границу России. Российское законодательство очень витиевато, а ответственность за нарушение правил пересечения государственной границы и провоза товаров и личных вещей очень сурова. Если Вы думаете, что Вы ничего не нарушаете – Вы просто наивный человек (прокурорская поговорка гласит: «если вы на свободе это не ваша заслуга, а наша недоработка»). И если Вам на вашем пути попался честный пограничник, честный транспортник, честный таможенник, честный ветеринар, честный фитосанитар, честный милиционер по отдельности или все вместе, и Вы при этом находитесь в России, то – держитесь и законы не нарушайте. Иначе, вы рискуете попасть в другую систему взаимоотношений, лицеизреть изнанку «цивилизации» и «законности».

Теперь Вам понятно, почему «Россию умом не понять» и как «делается бизнес в России»?!

PS. Заработная плата сотрудников на границе от 15 до 25 тысяч рублей. Две трети ее – деньги в конверте от государства. Они официальные – но это доплаты, премии, коэффициенты, которые проходят мимо оклада. Поэтому при выходе государственного служащего на «государственную» пенсию, пенсионное довольствие составит 50% от оклада + звание (это за 15 лет государственной службы), максимальная пенсия за «государеву службу» 75% от расчетной или от 3 до 4,5 тысяч рублей. Сравните, для интереса, с социальной пенсией человека, который ни дня на государство не работал. Вот и вынуждены «очи государевы» «ковать» себе пенсию самостоятельно. Кто хочет и

Добро пожаловать или Посторонним въезд воспрещен

Автор: Administrator
28.05.2011 17:51

может делают это «со знанием дела» и «на любом вверенном посту». А кто не хочет, пытается что-то изменить, пишет всякие обращения «про коррупцию в системе», или увольняются сами, когда нервы не выдерживают, или их «тупо» увольняют сверху.

Видимо, данный подход прекрасно «работает» сегодня и в других «государственных структурах» (это касается и сотрудников милиции и других «погонников»).

Редакция газеты, надеется, что материал заинтересует правоохранительных органы, которые в силу своей компетенции и делегированных государством полномочий, «изучают» и «снимают» вопросы коррупции. Системной коррупции.