



КОРРУПЦИЯ

ВЛАДИСЛАВ БОВСУНОВСКИЙ

Коррупции в таможенных органах сегодня не говорит только ленивый — о том, что таможенники не только «дают добро», можно убедиться лично, взглянув на шикарные особняки, построенные родственниками отдельных руководителей Гостаможслужбы Украины, и на уровень автомобилей, на которых передвигаются таможенные генералы.

Согласно опросу компаний MSI и InMind, проведенному в рамках проекта «Достойная Украина», число предпринимателей, имевших коррупционный опыт на таможене, выросло с 36% в 2007 году до 43% в 2009-м, а принципиально не дает взятку таможенникам лишь каждый пятый бизнесмен, связанный с внешнеэкономической деятельностью. Интересно, что власть имущие с такими данными не спорят. Так, экс-глава Гостаможслужбы Валерий Хорошковский считает, что содействие контрабанде — выгодный бизнес некоторых чиновников. А в июне 2009-го предыдущий президент Виктор Ющенко заявлял, что недопоставления в бюджет от таможи составляют 90—100 млрд грн. — эта

Махинации ■ Злоупотребления в таможенной сфере ежегодно приводят только к прямым потерям для госбюджета в размере около 50—100 млрд грн.

ТАМОЖНЯ БЕРЕТ ДОБРО

5 причин таможенных злоупотреблений

Инспектора, чтобы сделать прибавку к зарплате в 2—3 тыс. грн., ставят палки в колеса бизнесу и вымогают взятки

- 1 НЕВЕРНЫЙ ПОДХОД.** Перед таможенными ставят задачу наполнить бюджет любой ценой, тогда как в ЕС они только контролируют соблюдение нормы законодательства
- 2 ВЫСОКИЕ СБОРЫ.** Размеры акцизов заставляют бизнесменов занижать стоимость товаров
- 3 УСТАРЕВШЕЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО.** Существующий кодекс не соответствует условиям работы (например, нужно растаможивать каждый CD-диск, не прописана работа электронного документооборота)
- 4 НИЗКИЕ ЗАРПЛАТЫ ИНСПЕКТОРОВ.** На 2—3 тыс. грн. в месяц прожить сложно
- 5 ОБЩАЯ ДЕМОРАЛИЗАЦИЯ.** Давать/брать взятки не считается чем-то зазорным

С. Боровик

Источники: эксперты «Сегодня»



— А чё тут, как тут, блин, работает?!

«Сегодня» | В.Б.

сумма почти равна доходам от налогообложения экспортно-импортных операций в рекордном 2008 году. Новый глава Гостаможслужбы Украины Игорь Калетник называет чуть другие, но не менее впечатляющие цифры: госбюджет из-за неверного обозначения таможенной стоимости и неправильной классификации товаров в 2009 г. потерял 50—60 млрд грн. Такую разницу цифр опрошенные нами эксперты объяснили тем, что остальные 40—50 млрд грн. таможенные службы «теряют» на открытой контрабанде — товары ввозятся вовсе без какого-либо оформления и уплаты сборов и пошлин. По данным Службы безопасности Украины, львиная доля контрабанды (до 90%) ввозится в Украину через автомобильные пункты пропуска. Наибольшее уклонение от уплаты налогов осуществляется при импорте автомобилей и автозапчастей. На втором месте — ввоз/вывоз с нарушением таких товаров, как компьютеры, бытовая техника, мясо, алкоголь и табак. И лишь десятая часть товаров приходится на так называемую «черную» контрабанду: оружие и наркотики.

КОРРУПЦИЯ НА ЧАСТНЫХ АВТОПОРТАХ

■ Наверняка все знают анекдот про газетное объявление «Возьму в аренду кусок границы метр на метр». Однако для международных автоперевозчиков долгое время он был реальностью. Сейчас в это сложно поверить, но на протяжении 5 лет на украинских границах оформление грузов осуществлялось в частных терминалах, расположенных перед пунктами пропуска через госграницу, а таможенники находились не в собственных помещениях, а арендовали площади у частных лиц, фактически захвативших въезд. Естественно, заезд в такие терминалы был обязательным и платным — с каждой «фуры» снимали по \$20 (плата за оформление). Каждый год на такой операции частники только на пункте пропуска Дорохуск-Ягодина «поднимали» несколько миллионов долларов. Но главная проблема в том, что владельцы терминалов диктовали таможенникам свои условия под угрозой высылки — часть грузовиков заставляли не досматривать. В 2008-м (с началом кризиса) заезд на терминал сделали необязательным (сейчас оформляют непосредственно на погранпереходе), но есть угроза, что вскоре могут вернуться к прежней схеме — автор этих строк видел соответствующий законопроект.

Поборы с дальнобоя, грн.



Источники: водители дальнобойщиков

СКОЛЬКО СТОИТ ПРОЕЗД ФУРЫ

■ Даже если перевозчик везет абсолютно «белый» груз с идеально оформленными документами, на границе всегда найдут, к чему прицепиться, чтобы получить взятку. Стоит отметить, что в странах ЕС подобных проблем нет по простой причине — на границах производится лишь пропуск грузовых автомобилей, а всевозможные процедуры по оформлению груза и его контролю производятся на внутренних (а не приграничных) терминалах. В нашей же стране все происходит с точностью наоборот: оформление грузов происходит на границе, где представители всевозможных контролирующих органов просят деньги «за проезд». Суммы поборов, на первый взгляд, небольшие, однако, по подсче-

там дальнобойщиков, за год каждый грузовик фактически облагает дополнительными сборами в размере 3—4 тыс. евро. Если учесть, что в Украине на международных маршрутах работает порядка 25 тыс. машин, получается 75—100 миллионов евро. Стоит отметить, что такая система поборов сложилась на границах еще с 1990-х годов и работает не только на украинских пунктах пропуска, но и погранпереходах других стран бывшего СССР. Так, по данным Международного союза автомобильного транспорта, именно тотальная коррупция в пунктах пропуска мешает развитию транспортных коридоров и восстановлению исторического Шелкового пути — европейские перевозчики в СНГ ездят просто боясь.

дукцию, на это закроют глаза за \$50, а международными разрешениями (компетенция ДП «СМАП») на дефицитные направления, на границе часто торгуют из-под полы (от \$50 до 300 в зависимости от дефицитности направления). Стоит отметить, что такая система поборов сложилась на границах еще с 1990-х годов и работает не только на украинских пунктах пропуска, но и погранпереходах других стран бывшего СССР. Так, по данным Международного союза автомобильного транспорта, именно тотальная коррупция в пунктах пропуска мешает развитию транспортных коридоров и восстановлению исторического Шелкового пути — европейские перевозчики в СНГ ездят просто боясь.

ПОЧЕМУ БАСТОВАЛИ ПОЛЯКИ

► В 2007-м году польские таможенники объявили всеобщую забастовку и на протяжении почти 3-х месяцев не пропускали товары, вызвав серьезный международный скандал. Главной причиной бунта поляки назвали низкие зарплаты (сотрудник польской таможни в среднем зарабатывал около 500 евро). Однако возник логичный вопрос почему работали за такие деньги раньше и не возмутились? Знающие люди рассказали нам, что настоящая причина забастовки — таможенникам запретили брать взятки и начали сажать

КОНТРАБАНДА В СУМКАХ

■ Чтобы лучше проиллюстрировать ситуацию, которая сложилась на таможене в течение нескольких лет, мы решили просто взять несколько эпизодов, рассказанных украинцами, и из собственного опыта.

ДВЕОЧЕРЕДИ. Предприниматель Григорий Бутенко, который месяц назад перевозил через границу для личных потребностей автозапчасти, рассказал нам, что на пункте пропуска «Чоп» (возле Ужгорода) к вечеру увидел настоящий аншлаг — выстроилась длинная очередь из легковых автомобилей. «По незнанию я запарковался в конце хвоста очереди, ожидая оформления, однако автомобиль не двигался в течение часа», — вспоминает Григорий.

«Так ты ж без товара, чего стоишь? Тебе не сюда», — оклик «местного» был больше похож на команду («товар» — мелкая контрабанда на местном жаргоне. — Авт.). Как он объяснил, в этом месте в назначенное время собираются «свои» машины, принадлежащие родственникам сотрудников таможни и погранслужбы (в приграничных областях все знают друг друга в лицо). По команде шлагбаум открывают, и они проезжают всей вереницей границу за 15 минут без досмотра. Уже в Ужгороде на завезенные нелегально товары делают накладные, и дальше они вполне легально следуют в украинские магазины. А вот «чужие» машины идут в другой очереди и выборочно подвергаются полному досмотру. Аналогичной является ситуация и на других



Автобус. Пассажиры возят алкоголь и сигареты, скидываясь по 5 евро

пунктах пропуска, как на границах с ЕС, так и на пунктах пропуска с РФ, — для жителей приграничных районов граница является кормилицей, да и другой работы просто нет. Таможенники и пограничники работают со «своими» тоже выгодно: те делятся доходами и не возят оружие и наркотики (борьба с «черной» контрабандой всегда находится в приоритете).

ПОБОРЫ С ТУРИСТОВ. Практически для каждого украинца, которому довелось ездить в международный рейс на автобусе, самым страшным словом является «пересменка». Дело в том, что стоять в этом случае приходится по 2, а то и 3 часа. Новая смена со свежими силами, естественно, начинает усиленно проверять пассажиров — по времени такой процесс занимает не меньше часа,

а если еще и найдут что-то недозволенное, то рейс на этом может и закончиться (законодательством предусмотрена конфискация транспортного средства за провоз контрабанды в любых количествах). Чтобы не терять время и нервы, еще перед подъездом к границе пассажиры сбрасываются по 5 евро — в этом случае автобус оформляют всего за 10 минут. Естественно, все понимают, что в каждом автобусе обязательно найдется слабое звено в виде пассажира с 2—3 блоками сигарет и сумкой водки (для жителей западных регионов перевозка этих товаров является основным средством заработка), и во избежание проблем скидываются на взятку. Иностранцы таможенники настолько устали с этим явлением бороться, что просто закрывают на мелочи глаза.

«КОНТРАБАНДА-СТОП» ПОВЫШАЕТ ЦЕНЫ

► Каждая новая-старая власть начинает свою работу с обещания закрыть все лазейки для контрабанды, однако методы борьбы, которые применялись до сих пор, лишь приводили к росту цен на прилавках магазинов. Напомним, что Кабинет Юлии Тимошенко в 2005 году провел целую PR-кампанию на тему борьбы с контрабандой. Но громкие заявления привели лишь к тому, что в течение нескольких месяцев таможенники сознательно тормозили процессы оформления грузов, устраивая полный досмотр для всех без исключения грузовиков. Затем на границе подняли размеры взятки (за быстрое прохождение фуры стали брать \$40—50 вместо \$20—30, а если есть проблемы с документами — \$500 вместо \$300). Естественно, что закладывали эти издержки в стоимость товаров: мы помним, как во второй половине 2005-го начали резко расти цены. «Это больше напоминает саботаж и дискредитацию идеи борьбы с контрабандой, чем реальные действия», — вспоминает перевозчик Виталий Омельченко из Львова: груз зимой часто выгружали на снег, а летом на порты из-за долгого простоя на жаре. А за мелкие нарушения таможенных правил конфисковывали транспорт. Но никакие кардинальные из-

менений в работе таможни не произошло. Эксперт по логистике Александр Шульман (работает в отрасли около 15 лет) говорит, что проблема — в подходе к работе таможни. «Она должна не наполнять бюджет, а оформлять товары и контролировать законодательство», — говорит г-н Шульман. Так, таможня при определении размера сбора, который должен оплатить бизнесмен, ориентируется на базы данных, информация в которых часто взята с потолка (их редко обновляют). А пересчитать по реальной цене соглашаются лишь за взятку. «Чтобы реально решить проблему, нужно оснастить таможню новым оборудованием (например, рентген-системами) и автоматизированными системами документооборота», — считает эксперт.



Порт. Грузовики здесь простаивают неделями

ПОРТОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ

■ Одесский порт является главными морскими воротами Украины и, одновременно, клубком проблем и для таможни, и для дальнобойщиков. Дело в том, что технологическая процедура оформления грузов в нем настолько запутанная и затянутая, что грузовикам, уже загруженным товаром, приходится ждать оформления всех документов по несколько дней, а то и недель — фуры используются фактически как склад на колесах. Известен даже случай, когда водитель фактически прожил в кабине грузовика 3 месяца, а потом, не выдержав, устроил

драку с персоналом порта. Тем же, кто хочет побыстрее, помогают снующие туда-сюда брокеры: за \$50 процесс ускоряют в 5—6 раз. В то же время решить эту проблему не так уж и сложно: достаточно пристроить терминал для оформления грузов, а таможню оснастить сканерами, чтобы они проводили таможенную очистку еще в контейнере (до перегрузки на фуры). Проблема эта повторяется из года в год, но до сих пор «груз и ныне там». Опрошенные нами дальнобойщики считают, что нынешняя схема стимулирует коррупцию и поэтому ее не меняют.

5 ножей в спину таможенной коррупции

Поборы злоупотребления помогут техника и повышение зарплат

1 Переориентация функции наполнения бюджета на контрольную

Таможня не должна заставлять искать способы как можно больше стянуть денег с бизнесмена — этот госорган должен лишь объективно контролировать соблюдение законодательства. А базы данных налоговой должны обновляться в режиме реального времени. Добавим, что нынешняя система определения таможенной стоимости является слишком сложной и непрозрачной — чтобы предотвратить коррупцию, каталог товаров нужно выложить в открытом доступе.

2 Современная техника

Установка специализированного современного оборудования в пунктах пропуска и в портах в 10—15 раз ускоряет процедуры прохождения товаров и упрощает работу таможни, одновременно снижая коррупционный фактор. Неплохо, если бы еще и в момент загрузки товара за инспектором следил видеонаблюдатель, а все данные передавались в автоматическом режиме на центральный сервер.

3 Автоматизировать процессы

Существующее законодательство было разработано 10 лет назад и уже устарело. В новой редакции Таможенного кодекса необходимо распisać процедуры электронного документооборота, чтобы максимально автоматизировать процессы.

4 Повышение зарплат таможенников и повышение контроля

Человек, представляющий интересы государства, должен ценить свою работу, а за злоупотребления и взятничество нужно наказывать жестче — лишением свободы (сейчас за это просто увольняют).

5 Изменение технологических процедур в портах

В морских портах на грузовики должны загружать товар, который уже прошел предварительную таможенную очистку — это позволит избежать такого явления, как «склад на колесах», когда грузовик простаивает месяцами в ожидании какой-либо бумажки. И хозяин груза хочет не ждать, а сразу получить товар. И хозяин груза хочет не ждать, а сразу получить товар. И хозяин груза хочет не ждать, а сразу получить товар. И хозяин груза хочет не ждать, а сразу получить товар.

Источники: эксперты «Сегодня»

«Сегодня» | В.Б.