

Начальник ключевого подразделения Федеральной таможенной службы — Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ВЛАДИМИР ИВИН рассказал “Ъ” об отношении к предложениям Агентства стратегических инициатив, о планах вывода растаможки из Московской области и проблемах, возникших после снятия таможенной границы с Казахстаном.

**— Агентство стратегических инициатив (АСИ) предложило революционные изменения. Самое любопытное — дать бизнесу возможность сначала ввезти груз, а уже потом оформлять его и платить положенные платежи в бюджет. Как вам эта идея?**

— У нас есть опасения, связанные с этим предложением. Вопрос требует проработки и обсуждения в широком формате, с учетом мнения не только ФТС и АСИ, но и других ведомств. Мы свое мнение до Минэкономразвития и АСИ довели. У нас есть негативный опыт девяностых годов — предоставление различного вида отсрочек по уплате платежей; тогда мы получили большой рост задолженности, часть которой не погашена до сих пор, взыскивать ее уже не с кого. Поэтому мы опасаемся, что выход за рамки положений действующего законодательства о получении рассрочек и отсрочек платежей может привести к росту задолженности.

**— Но ведь уплата пошлин может быть обеспечена гарантиями — и бюджет ничего не потеряет.**

— На самом деле предложения ряда хозяйствующих субъектов, которые поддержало АСИ, мне кажутся не вполне логичными. Да, для получения отсрочки предлагается пользоваться гарантией банка. Но ведь за эту гарантию тоже надо платить, обслуживать ее. Банку нужно доказать, что платежи таможен ты действительно уплатишь, что у тебя есть средства. И все это только ради того, чтобы 14 дней после ввоза груза не платить таможенные платежи? Возникает вопрос: если у организации есть средства на получение гарантии, почему их нельзя направить на уплату платежей? Аргументированное обоснование этого предложения АСИ мы не увидели. Есть просто идея: давайте попробуем, а вдруг будет лучше.

**— То есть перспектив у идеи нет?**

— Президент Российской Федерации дал поручение проработать этот вопрос Минэкономразвития. Мы свои опасения до министерства довели, будем ждать решения руководства страны.

**— Утверждают, что Владимир Путин на последнем заседании АСИ приговорил РОСТЭК к ликвидации. Что в ФТС думают делать с этим ФГУПом?**

— Насколько я понимаю, вне связи с РОСТЭКом в планах руководства страны стоит приватизация или какая-либо иная форма реорганизации всех ФГУПов. Так что обсуждение перспектив РОСТЭКа находится в общем тренде. В любом случае он прекратит свое существование в нынешней организационно-правовой форме. Отмечу, что РОСТЭК — успешно работающее предприятие, в последние годы оно приносит прибыль государству.

**— В 2009 году оформление большинства товаров было перемещено из Москвы в Московскую область. Предполагалось, что далее растаможка уйдет и из области — в приграничные районы. Все эти перемены беспокоят бизнес, что дальше будет происходить с концепцией приближения таможенного оформления к границам?**

— Беспокойство было, потому что проблемы, которые тогда озвучивались, были излишне ажиотированы. Я уверен, это делалось отдельными заинтересованными лицами специально для того, чтобы затруднить реализацию концепции. С самого начала ФТС говорила, что пойдет эволюционным путем. То есть и внутреннее оформление сохраняем, и инфраструктуру на границе развиваем. Закрывтия внутреннего оформления не было. Единственное место, где был проведен такой решительный комплекс мероприятий, это Москва. Во всех остальных местах, в том числе в Санкт-Петербурге и Московской области, которые тогда начинали звучать как проблемные, таможенное оформление продолжается в прежнем режиме. Тем не менее на всех крупных направлениях ввоза товаров на границе таможенно-логистические терминалы созданы. Где-то они загружены под завязку, как в Торфяновке (на российско-финской границе), где-то, наоборот, недозагружены и процесс накопления клиентской базы еще идет.

**— Но в итоге из Подмосковья растаможка все же уйдет?**

— Да, но эволюционным путем. Постепенно переводя потоки, мы подойдем к модели, реализованной в Москве. То есть будет набор специализированных таможенных постов, которые будут оформлять грузы, необходимые для поддержания жизнедеятельности Москвы и области. Это продовольствие, медикаменты, другие такие значимые товары. Безусловно, сохранится оформление товаров, необходимых для расположенных в регионе промышленных предприятий. Также останется оформление военной продукции и товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом. И безусловно, будут развиваться центры электронного декларирования. Сейчас их два, наверное, будет еще и третий. При этом в таких центрах в электронном виде будет оформляться практически вся номенклатура товаров с использованием технологии удаленного выпуска.

— **В какие сроки все это произойдет?**

— Мы не ставим себе жестких сроков. Но хотелось бы, чтобы в течение следующего года это было сделано.

— **В случае с Украиной или северо-западом понятие «приближение к границе» понятно. А как концепция работает в отношении Белоруссии и Казахстана? Таможенной границы ведь нет, где бизнесу предлагается строить терминалы?**

— Подход примерно такой же. Да, таможенное пространство едино, но идущие в Россию товаропотоки в большей степени продолжают оформляться у нас независимо от того, через какие пункты пропуска они попадают на единую таможенную территорию. И дело даже не в принципе резидентства, который пока закреплен в Таможенном кодексе Таможенного союза (ТК ТС). Компании, которые хотят иметь кредитную историю в России, все равно будут оформляться здесь. Они здесь зарегистрированы, им нужны взаимоотношения с нашими таможенными и налоговыми органами. Так что мы рекомендуем создавать логистические терминалы в областях, которые граничат с этими государствами. То есть в Смоленской и Брянской областях, если речь идет о Белоруссии. Направление на Казахстан, соответственно, Челябинская, Курганская, Новосибирская области и так далее.

— **То есть это приближение к уже бывшей границе...**

— Да, тем более что процесс создания терминалов не прерывался. Точки роста, заложенные тогда, когда граница еще была, продолжают давать ростки.

**— А кто платит за это? Правительство ведь так и не выделило деньги на реализацию концепции?**

— Да, наши предложения о софинансировании государством ряда мероприятий этой концепции пока не реализованы. Но в них не были заложены бюджетные деньги на инфраструктурные проекты. Сразу закладывалось, что склады строит бизнес. Бюджетные деньги были нужны для создания социальной инфраструктуры — на дороги, жилье, детские сады.

**— Большая сумма требовалась?**

— Да нет, небольшая. Около 45 млрд руб. на 12 лет.

**— Отказ в этих деньгах затормозил продвижение к границе? Что с концепцией, она зависла?**

— Нет, концепция одобрена Госпогранкомиссией, и нам дано поручение ее реализовать. В рамках своих полномочий мы это и делаем, то есть ничего нового в плане нормативной базы не требуется. В рамках концепции строятся такие же склады, как, скажем, в Московской области, только делается это недалеко от границы, в Брянской области к примеру.

**— Но если нет жилья для таможенников, как они там работают?**

— Эта проблема, к сожалению, пока остается. Действительно, в ряде мест приходится

возить людей автобусами из близлежащих крупных населенных пунктов.

**— Год назад была снята российско-казахстанская таможенная граница. Были опасения, что этот политический жест откроет окно для дешевого импорта из Казахстана автомобилей, бензина, лекарств, сигарет и алкоголя, а также контрабанды из Китая. Оправдались ли они?**

— Некоторые угрозы действительно подтвердились. Есть проблема необустроенной границы Казахстана с Киргизией: регулярно фиксируются попытки контрабандного провоза через нее различных товаров, начиная от мяса и кончая товарами ширпотреба. Из явных проблем — свежая плодоовощная продукция, продукты питания, китайский текстиль и обувь. Но наши казахстанские коллеги с этим активно борются.

**— Высшие российские чиновники не раз говорили, что если ФТС и ФНС будут «обижать» участников внешней торговли, то они будут перетекать в Казахстан и Белоруссию. ФТС видит этот процесс? Меняются товаропотоки?**

— По большому счету — нет. За исключением уже названных товарных групп, там действительно есть определенный тренд на смену логистики, на их оформление в Казахстане. Но я бы не сказал, что эта тенденция перехода наших участников внешней торговли получила массовый характер. Там, где переходы основаны на каких-то «серых» схемах, мы совместно с казахстанскими коллегами эти перемещения отслеживаем и прилагаем усилия к пресечению нарушений.

**— ФТС по закону о таможенном регулировании утратила право на перенос и ликвидацию таможенных постов по своему усмотрению. Работает ли новый порядок? Чьим решением посты реорганизуются сейчас?**

— По этому закону решение все равно должна принимать ФТС, но в порядке, определяемом правительством. Пока новый порядок не утвержден, мы руководствуемся действующим.

**— То есть норма не работает уже полтора года?**

— Сейчас проект постановления правительства по этому вопросу находится на, боюсь сказать завершающей, но на очередной стадии обсуждения. Пока действует старый порядок, мы руководствуемся положением о ФТС. Этим документом правительство наделило нас исключительным правом реорганизации и ликвидации таможенных постов. Отмечу, что делать это необходимо, поскольку в соответствии с заданием президента мы в этом году должны сократить почти 5 тыс. наших сотрудников (а всего почти 10 тыс.). И нам не обойтись без ликвидации таможенных органов — не сильно загруженных, созданных в свое время регионами больше по политическим, чем по экономическим мотивам.

**— С 17 июня этого года вводится обязательное предварительное информирование. Перевозчики довольны: они смогут быстрее проходить границу. А вот импортеры и брокеры, на которых ложатся лишние хлопоты по предварительному информированию, задаются вопросом: а оно нам надо?**

— Мы подходим к этой дате с большим опытом добровольного предварительного декларирования. Например, на Дальнем Востоке в порядке предварительного информирования заявляется сейчас 98% грузов. И это с учетом того, что речь идет о границе с Китаем, а предварительное информирование надо проводить только на русском языке и, казалось бы, здесь стоило ожидать проблем. Похожая ситуация в Сибири, на границе с Монголией. К 90% приближается доля предварительного информирования и на границе с Евросоюзом. В Европе такой порядок был введен полтора года назад, и европейские перевозчики к нему уже привыкли. Так что проблемы могут возникнуть на этом направлении только со стороны Украины, Молдавии. Но и там перевозчики заявляют о понимании того, что делать с 17 июня. Я бы не сказал, что есть какая-то категория участников ВЭД, выражающих недовольство. Ведь эта мера позволяет ускорить прохождение грузов через границу, а этого всем хочется.

**— А что за идея автоматического выпуска товаров?**

— Где-то год назад началась проработка этого вопроса, и сейчас мы подошли к возможности проведения пилотного эксперимента. Поясню: есть значительное количество товаров, по разным оценкам, от 10 до 40%, к которым у нас вообще нет никаких вопросов. К примеру, предприятие из года в год ввозит сырье и вывозит

продукцию, ничего другого оно ни получать, ни вывозить не может. Контракты, как правило, годовые. Поэтому мы уже отработываем технологию, которая позволит такие случаи оформлять вообще без участия инспектора. Естественно, с применением системы рисков: если предприятие вместо минеральных удобрений на экспорт вдруг заявит импорт вещей из Китая, она сработает.

**— Как это на практике может выглядеть?**

— Декларант в электронном виде подает декларацию, и машина сама ее выпускает. То есть он получает в ответ уже выпущенную декларацию. Инспектор не принимает участия ни в регистрации, ни в проверке сведений, ни в выпуске.

**— К ТК ТС подготовлен пакет, включающий уже порядка 500 поправок. О чем они?**

— Самые важные поправки связаны с унификацией вопросов, которые раньше относились к национальному законодательству. Их предлагается записать для трех государств в едином ключе, то есть уже без отсылок к регулированию на национальном уровне. Мы хотели бы, чтобы таких отсылок было как можно меньше. Вторая часть поправок — это упрощение норм и исключение из ТК ТС ошибок, которые были допущены.

**— Конструкция госрегулирования таможенного дела в ТС выглядит крайне громоздкой: ТК ТС, договоры ТС, закон о таможенном регулировании, КТС — ЕЭК, ФТС. У службы есть идеи, как эту систему упростить?**

— Идеи, конечно, у нас есть. Уменьшая отсылочные нормы к национальному законодательству, мы тем самым сокращаем целый пакет документов. Убирая пирамиду ссылок, записывая какие-то вопросы непосредственно на уровне наднациональном, мы тем самым сразу закрепляем единые правила, единые технологии без необходимости их дополнительного разъяснения, организации и регулирования на более низком уровне. Нас ситуация многоступенчатого законодательства беспокоит не меньше, чем участников ВЭД. Потому что достаточно сложно работать с таким большим набором документов. Тем более что сейчас решения комиссии, которые изначально были достаточно короткими, конкретными и понятными, обросли изменениями типа «после

такой-то фразы добавить такую-то», «здесь код товара заменить на такой-то». И это наворачивание нормативных актов сложно для администрирования: у участников ВЭД начинают возникать вопросы, движение товаров замедляется, необходимо принимать решения, как трактовать ту или иную ситуацию. Поэтому работу по уменьшению отсылочных норм мы всячески приветствуем.

**— Вы упомянули о принципе национального резидентства: товар можно растаможить лишь в стране регистрации импортера. Когда можно будет подавать декларацию в любом таможенном органе стран «тройки»?**

— Такое решение должно быть принято межгоссоветом ЕврАзЭС и закреплено международным договором. Это решение высокого уровня, и таможенные органы никак не могут повлиять на его принятие. Поручение прорабатывать этот вопрос в ФТС не поступало. В статье ТК ТС, касающейся принципа национального резидентства, ограничения срока ее действия нет. Написано: «До вступления в силу международного договора».

**Беседовал Вадим Вислогузов**