

На прошедшем во Владивостоке Восточном экономическом форуме Владимир Булавин в интервью ТАСС рассказал о российско-китайском эксперименте по взаимному признанию результатов таможенного контроля

На прошедшем во Владивостоке Восточном экономическом форуме Владимир Булавин в интервью ТАСС рассказал о российско-китайском эксперименте по взаимному признанию результатов таможенного контроля

— На Восточный экономический форум вы приехали из Китая. Что вы там делали?

— На форум я приехал из Сямыня, где проходил саммит лидеров стран БРИКС. В Китае были подписаны соглашения по отдельным направлениям сотрудничества стран БРИКС. В том числе — стратегическая программа развития таможенного взаимодействия между странами БРИКС.

В ходе визита мы, конечно же, встретились с нашими китайскими партнерами, провели китайско-российскую подкомиссию. Обсудили состояние и уровень наших взаимоотношений. ФТС России сейчас активно работает над снижением административной нагрузки на бизнес. И в этом плане мы также успешно сотрудничаем с китайской таможенной администрацией.

Россия и Китай проводят эксперимент по взаимному признанию результатов таможенного контроля. При перемещении товара достаточно провести контроль в одной стране, и результат проверки признается другой стороной. Если товарная партия формируется в Китае, то российская таможня признает эти результаты, если в России — китайская таможня.

— Это сокращает время прохождения таможни?

— Существенно сокращает, ведь товар проверяется один раз. Насколько — сказать

сложно, все зависит от объема конкретной партии.

В стадии подписания находится соглашение об обмене снимками инспекционно-досмотровых комплексов. Если товарная партия проходит через инспекционно-досмотровый комплекс, то эти снимки пересылаются или нами в Китай, или из Китая к нам. Это поможет потом идентифицировать товарные партии на территории, куда они ввозятся.

— Удастся ли таможене совершенствовать методы контроля? Каким образом?

— Основным инструментом выполнения контрольных функций является система управления рисками. Федеральная таможенная служба достаточно успешно работает в этом направлении. Риск-ориентированный подход внедрен уже несколько лет. Это дает нам возможность проводить контроль перемещаемых грузов выборочно и только тех, по которым срабатывает наша система. В 2016 году мы контролировали всего лишь 2,8% всех перемещаемых товарных партий. Сейчас мы активно ведем переговоры с нашими китайскими партнерами по синхронизации наших систем управления рисками. Это тоже снизит контрольную нагрузку на бизнес.

В рамках Восточного экономического форума мы встречались с заместителем руководителя японской таможенной администрации, который находится здесь по нашему приглашению, и также обсудили вопросы двустороннего сотрудничества. В апреле 2017 года был подписан базовый меморандум об оказании взаимной помощи в таможенной сфере и содействии торговле. Создана двусторонняя рабочая группа, мы начали обмениваться статистической информацией.

У нас динамично развиваются отношения также с Республикой Корея, с корейской таможенной администрацией.

Считаю, что в дальневосточном регионе мы должны активно работать с соседями, чтобы качественно решать вопрос по снижению административной нагрузки на бизнес. Думаю, что и дальше мы сохраним нарастающие темпы развития отношений. В конечном счете это даст позитивный результат для бизнеса, повышения уровня деловой активности и инвестиционной привлекательности региона.

Мы многое делаем также для реализации транзитного потенциала дальневосточного региона. С прошлого года внедряется процедура электронного транзита. Дальний Восток показывает лучшие результаты. 95% всех транзитных перевозок по Дальнему Востоку оформляется в электронной форме.

Около 90% всех международных почтовых отправок, которые получает Россия, — это отправки из Китая. Запускался проект по ускорению оформления, когда уведомление становится таможенной декларацией.

— Расскажите про этот проект, какие результаты и, возможно, что-то еще делается в этом направлении?

— В прошлом году международных почтовых отправок с товарными вложениями, как мы их называем, было 225 млн штук. В этом году мы вместе с "Почтой России" обрабатываем 1,2 млн отправок в день. За год получится порядка 500 млн. Причем, действительно, большая часть приходится на Китай.

В Сямыне мы имели предметный разговор по этому поводу с Сямынской таможней и с таможенной администрацией Китая. Если взять, например, Сямынь, то они формируют 1,2 млн отправок в год вообще, из них миллион — в Российскую Федерацию.

— Почему именно Сямынь, а другие города?

— В Сямыне проводился БРИКС, и мы обсуждали с коллегами вопрос международных почтовых отправок на конкретном примере. Конечно, есть Шанхай, Пекин, Харбин, где потоки больше. Но даже в Сямыне на одного выпускающего инспектора в день приходится 600 деклараций. Как вы понимаете, в таких условиях сложно все декларации даже прочитать.

В этой связи меры контроля, которые существуют в России на сегодняшний день,

оправданы. И они дают результат. В потоке таможенники выявляют значительное количество запрещенных товаров, которые пытаются ввезти в Россию. Например, холодное оружие, запчасти к огнестрельному оружию, средства скрытой аудиозаписи и видеофиксации.

— Вы говорите конкретно про посылки из Китая или вообще про все международные отправления?

— Основной отправитель сейчас — Китай. В авиационных таможнях, которые занимаются контролем международных почтовых отправлений, в соответствующих терминалах можно открывать своеобразный музей всего, что мы изымаем.

Нужно серьезным образом подумать над двумя вещами. Во-первых, как быстро оформлять весь этот нарастающий поток посылок с зарубежными товарами. Считаю, что можно поработать с нашими китайскими коллегами, возможно — договориться о нашем присутствии в какой-то форме при формировании почтовых отправлений у них.

— Прямо в китайских городах?

— Да. Мне представляется это перспективным направлением. Мировая практика на сей счет имеется, как и по другим направлениям таможенного контроля.

Во-вторых, мы должны подумать о том, чтобы этот поток не был односторонним — только в Российскую Федерацию. Мы должны думать о том, что мы можем предложить на мировом рынке интернет-торговли.

В прошлом году мы вместе с "Почтой России" подписали соглашение об ускоренном отправлении посылок из Российской Федерации. Смысл в том, что почтовой квитанции достаточно для отправителя, чтобы эта посылка, отправленная из Москвы или из других городов, нашла своего покупателя за рубежом. Все остальное — это дело технологии, таможенной и почтовой.

— Это ваше соглашение принесло свои плоды? Отправлений стало больше?

— Их стало больше, но поток пока весьма скромный.

— А вы сотрудничаете с Российским экспортным центром? Их большой проект "Мейд ин Раша", собственно, на это и нацелен — чтобы российские товары стали популярны.

— У нас есть соглашение с Российским экспортным центром, к которому присоединились и наши деловые круги. Соглашение носит рамочный характер, но по нему есть движение. В частности, экспортный центр в качестве базового определил терминал Ворсино в Калужской области. Сейчас мы с китайскими партнерами ведем разговор об ускоренном оформлении наших экспортных грузов со станции Ворсино до станции Шилун в Китае. Работа находится в стадии согласования.

— А по срокам, когда можно говорить, что этот коридор заработает на полную мощность?

— Это может быть к концу этого года.

Этими вопросами нужно заниматься системно и каждодневно. В Китае им придается огромное значение. Созданы выставочные залы, куда может прийти любой человек и увидеть то, что может заказать по электронной торговле.

— Это в Китае?

— В Китае. В этих залах можно выбрать и наглядно посмотреть продукцию, пощупать и заказать ее, отправить. Думаю, что в России тоже должны идти по этому пути.

— Расскажите, про свободный порт Владивосток. Оцените, насколько там налажена работа, и что нужно еще усовершенствовать с точки зрения таможенного оформления?

— Во-первых, мы перешли на круглосуточный режим работы по свободному порту Владивосток. Во-вторых, в полной мере реализован принцип одного окна, и все виды государственного контроля сейчас осуществляются таможенными органами. Это касается и карантинного контроля, и фитосанитарного, и всех других. В-третьих, нами введено предварительное информирование о перемещаемых грузах и товарных партиях в свободном порту Владивосток.

Наши замыслы о введении предварительного информирования на морском транспорте мы начали реализовывать с Дальнего Востока. Эта процедура уже стала обязательной на железнодорожном транспорте, авиационном и автомобильном, и сейчас она начинается на море.

Многое удалось сделать благодаря portalу "Морской порт". Эта интеллектуальная платформа реализует принцип одного окна. Ею могут пользоваться как контролирующие органы, так и портовые администрации, разгрузо-погрузочные компании. В течение года мы эксплуатировали портал, нарабатывали определенный опыт. Выявленные отдельные недостатки мы обсудили в диалоге с бизнесом, определили перспективы. В самое ближайшее время мы сделаем так, чтобы к этому информационному ресурсу ФТС России не было вопросов, прежде всего у участников внешней экономической деятельности.

— Скажите, по поводу проекта по маркировке шуб — уже можно подвести какие-то первые итоги и оценить его эффективность?

— Первые итоги свидетельствуют о том, что нам удалось, во-первых, легализовать рынок, вывести многое из тени. Прошел год с августа 2016 года. Окончательный итог можно будет подвести, когда будут проданы остатки шуб, которые были на тот период. Второе: количество контрольно-измерительных знаков, которыми маркируется продукция, свидетельствует о том, что легализованных шуб в стране стало в разы больше, чем был официальный объем продаж в 2015 году. Кроме того, по официальным

данным, стало больше отечественных фирм, которые заняты бизнесом на этом направлении. Несомненно, эта мера дала положительный эффект.

Подчеркну, что это первый отечественный опыт прослеживания товаров от выпуска и до контрольно-кассовой техники магазинов и торгующих предприятий. Этот опыт мы будем и дальше наращивать. Сейчас под эгидой Минфина России мы ведем активную работу совместно с налоговиками.

— А ближайшее время, это когда?

— К концу этого года определим дальнейшие шаги, а в 2018 году начнем активно этим заниматься. Чтобы широко применять эту процедуру, нужна перенастройка и наших информационных систем, и информационных систем Федеральной налоговой службы.

Сложность в чем? Федеральная таможенная служба администрирует товарные партии, товары. ФНС администрирует деньги. Весь вопрос сейчас в сопряжении наших информационных систем. Наши специалисты предложили решение этой проблемы.

Предполагается, что это будет замкнутая система с обратными связями, из которой мы также будем получать данные, что дальше происходит с товаром, который выпущен в свободное обращение. Действительно ли он происходит из той страны, что была указана при декларировании? Действительно ли таможенная стоимость такая, которую указал участник внешнеэкономической деятельности? Действительно ли применен правильный код товарной номенклатуры? Это большая системная работа.

— Подскажите, какие товары, в принципе, могут войти в этот перечень? Какой круг товаров обсуждается сейчас и насколько он будет большим?

— Я думаю, что для начала это будет десяток товаров. Совершенно ясно, это будет не мелочевка.

— То есть, не сигареты?

— Каждую пачку не промаркируешь. Думаю, например, туда должны войти товары, относящиеся к электронной технике. К концу года будет решено, какие товары туда войдут.

— Еще есть один проект, тоже достаточно громкий, популярный — проект "тэкс-фри", который предлагал Минпромторг. Он задерживается?

— В этом проекте у таможни только одна функция. Мы должны будем зафиксировать то, что куплено, и сообщить уполномоченному органу, который дальше будет поддерживать контакты с налоговиками. Сначала предполагалось делать это в ручном режиме, а дальше — в автоматическом, с использованием информационных систем. Что касается ФТС России, как только будет принято такое решение, мы готовы к исполнению этой функции.

— А это потребует увеличение штата таможни?

— Потребуется, но незначительного. Около 25 инспекторов. Пока в Питере, Москве и в Сочи.

— Таможенный кодекс ЕАЭС, по идее, должен заработать с 1 января. Все ли у нас готово? Много ли нам придется менять в нормативной базе? Почувствуют ли изменения простые жители России? Или для нас ничего не изменится?

— Если к простым жителям России отнести участников внешнеэкономической деятельности, то они почувствуют. Вы знаете, что кодекс принят. Новый таможенный кодекс ЕАЭС должен вступить в силу с 1 января 2018 года. А до этого нам нужно национальную базу привести в соответствие с наднациональным кодексом. Новая редакция закона "О таможенном регулировании в Российской Федерации" подготовлена. Она размещена на портале Минфина. Все могут ознакомиться с содержанием законопроекта.

— Он уже принят?

— Законопроект обсуждается. Участие в этом процессе принимает и бизнес. Но все новеллы и кодекса, и закона не носят для бизнеса отягощающего характера. Скорее, наоборот.

Кроме этого, предстоит принять около 200 различных нормативных актов на уровне Минфина, Правительства Российской Федерации и, самое главное, решений ЕАЭК.

Федеральная таможенная служба свою часть пути прошла в этом плане. Сейчас посмотрим, какие предложения будут со стороны бизнеса. Если будет необходимо, то на имеющихся у нас площадках — на Общественном совете, на Экспертно-консультативном совете — проведем дополнительные консультации по законопроекту. Стоит задача, чтобы все нормативные базы с 1 января вступили в силу и мы начали жить в условиях нового Таможенного кодекса ЕАЭС и нового федерального закона "О таможенном регулировании в Российской Федерации". Задача непростая, но мы к этому готовы.

Для Федеральной таможенной службы нет в новом таможенном кодексе ничего такого, над чем пришлось бы работать с чистого листа. Многие таможенные новые процедуры, таможенные режимы нами хорошо изучены в рамках экспериментов, которые мы проводили в последние годы. Новеллы законодательства мы уже применяем на практике.

Беседовали **Лана Самарина и Дарья Карамышева**