

### **Третий - на таможне лишний**

Новый начальник Дальневосточного таможенного управления Сергей Пашко намерен избавиться от посредников. Новости с Дальнего Востока, которые неделю не сходят с первых полос деловых изданий: падение таможенных сборов из-за заградительных пошлин на иномарки, изменения в порядке оформления экспорта рыбопродукции и многое другое. "РБГ" представляет "свежий взгляд" на все эти проблемы, сегодня наш собеседник - недавно назначенный начальник Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) Сергей Пашко.

**- Сергей Викторович, вы возглавили ДВТУ полгода назад. С какими специфическими таможенными проблемами пришлось столкнуться в регионе?**

- Специфика Дальнего Востока прежде всего связана с экспортом водных биологических ресурсов. Сегодня правительство коренным образом изменило практику таможенного оформления рыбопродукции. Это позволило нормализовать все процессы в рыбной отрасли. В импорте заметен, конечно же, ввоз автомобилей, на которые продолжают действовать ограничительные пошлины. Их продлили еще на 9 месяцев. Но не надо переоценивать роль пошлин в снижении объема платежей по этой составляющей. По всей структуре импорта схожая картина. На цифры повлияли спад производства и кризис.

Стоимость экспорта через таможни ДВТУ за девять месяцев 2009 года составила 10,3 миллиарда долларов США. По сравнению с тем же периодом 2008 года снизилась на треть, ведь мировые цены в этом году упали практически на все сырьевые товары. Основные объемы экспорта пришлось на минеральное топливо, древесину и изделия из нее.

Однако на этом фоне заметны становятся те области, где начали давать свой эффект меры государственного регулирования. Так, экспорт рыбы и морепродуктов увеличился по объему в семь раз, а по стоимости в 6,5 раза.

Стоимость импорта за тот же период составила 4,7 миллиарда долларов США. По сравнению с 2008 годом сокращение в два раза. Основными товарами при импорте являлись: машины и оборудование, электротовары, средства наземного транспорта, обувь, пластмассы и изделия из них, изделия из черных металлов.

Внешняя торговля для Дальнего Востока - крайне важная и динамично развивающаяся сфера. Эту деятельность осуществляют 7,3 тысячи организаций, из них большая часть - местные: 6,3 тысячи. На Дальнем Востоке начинается наша страна. Здесь открываются и новые горизонты внешней торговли.

**□ - Насколько сегодня сократился ввоз автомобилей? Ваша оценка перспектив импорта автомобилей из Японии и КНР, перспектив развития на Дальнем Востоке собственных автосборочных предприятий?**

- Произошло кратное снижение: если за девять месяцев прошлого года ввезено 376 тысяч автомобилей, то в этом году - 45 тысяч. По платежам, соответственно, 34 миллиарда и 7 миллиардов. Однако если сравнивать поквартально, то динамика положительная - рост примерно на две-три тысячи ежеквартально. То есть автомобили стали завозиться. Преимущественно это японские автомобили - порядка 80 процентов от объема ввозимых транспортных средств. В оставшиеся 20 процентов входят поставки из Южной Кореи и Китая, в минимальных количествах - из США и стран Европы.

**□ - Любопытно, на какой служебной машине ездите вы?**

- На "Тойоте". Дорожная ситуация на Дальнем Востоке предъявляет требования к проходимости автомобиля. Что же касается перспектив собственного производства, то планируется на базе "Дальзавода" наладить автосборочное предприятие компании "Соллерс", которая уже десять лет выпускает в России лицензионные корейские

автомобили. Этот вопрос мы недавно обсуждали с бизнесом на совместном совещании. Ведь за таможенной останется большой блок вопросов, связанных с оформлением и контролем поставляемых комплектующих, технологического оборудования.

**- Дальний Восток ассоциируется с изобилием морепродуктов. Однако ни сами дальневосточники, ни жители европейской части страны этого не чувствуют. Ассортимент невелик, а цены высоки. Известно, что правительство России приняло ряд мер, в том числе и законодательных, для изменения этой ситуации. Принесли ли эти усилия результат?**

- На самом деле Юг России, откуда я приехал, и Дальний Восток весьма отличаются по набору рыбной продукции, пожалуй, за исключением камбалы и пиленгаса. Как и большинство жителей страны, я раньше не пробовал настоящего краба, океанскую креветку, гребешок.

Согласно поправкам к Федеральному закону N 166-ФЗ, рыбная продукция, перед тем как идти на экспорт, доставляется в российские порты. Раньше все, что вылавливалось за 12-мильной зоной, просто уходило за границу. Сегодня продукция прибывает в порты, частично выгружается для переработки, частично направляется в Центральную Россию. Более половины уходит тут же на экспорт, пройдя оформление в портах Дальневосточного региона. За 9 месяцев 2009 года объемы экспорта биологических ресурсов через таможенные ДВТУ превысили значения аналогичного периода прошлого года: в 7 раз – в натуральном выражении; в 6,5 раза - в стоимостном выражении; в 9,3 раза - по платежам.

Цифра впечатляющая. Платежи в этом году уже превысили два миллиарда рублей. Удивительно, но меры, которые были предприняты правительством, были поддержаны природой. И экологи, и сами рыбаки говорят, что в этом году путина раза в полтора превзошла показатели прошлогодние.

Прирост идет по всем позициям, в том числе по крабу, моллюскам, морскому ежу. Экспорт краба возрос почти в 20 раз. 8 октября мы провели заседание консультативного совета по работе с участниками внешнеэкономической деятельности при Дальневосточном таможенном управлении по вопросам таможенного оформления и контроля биоресурсов. На него мы пригласили рыбодобытчиков, их ассоциации, представителей бизнеса. Было приятно слышать, что в нынешнем году особых претензий

к таможенным органам со стороны бизнеса нет.

На сегодняшний день 99 процентов судов с рыбой оформляются в течение трех часов. Мы проводим анализ каждого случая, когда превышает этот срок. К сожалению, в основном виноваты сами рыбаки, которые не могут подготовить пакет документов для оформления. В начале года были задержки и по причине сложной ледовой обстановки, когда комиссия вовремя не могла добраться до судна.

Есть и правоохранительная сторона вопроса. Недавно в морском порту Ольга при оформлении морского ежа сработал риск. Посмотрели, и оказалось, что было заявлено на 2 тонны меньше. Хочется, чтобы не только мы отработывали на совесть, но чтобы участники внешнеэкономической деятельности, если им даны государством привилегии, не пользовались ими для нанесения ущерба.

**- Сейчас много говорят о строительстве нефтепроводов в Амурской области и Приморском крае. Как таможня участвует в этом процессе?**

- В процессе таможня участвует активно. Если схематично, то нефтепровод идет из Тайшета, это Иркутская область, в Сковородино (Амурская область) и бухту Козьмино (Приморский край). В Сковородино - Мохэ нефтепровод пойдет на Китай. Сегодня там открыт временный пункт пропуска. Российские и китайские строители прокладывают нефтепровод под Амуром, по дну реки. Делается это совместно, строительство идет с нашей стороны на ту сторону, поэтому частично стройматериалы и техника ввозятся с китайской стороны. Для этого создан временный пункт пропуска. 80 процентов строительных материалов уже ввезено с 1 августа, когда стройка началась. Вторая составляющая - это бухта Козьмино, на север от Находки, где будет большой нефтерпорт. Первую отправку нефти мы ожидаем уже к концу этого года. Планируется прохождение 4-6 танкеров в месяц емкостью 150-300 тысяч тонн. Ежегодно от 10 до 15 миллионов тонн нефтепродукции.

**□ - Как изменилась структура экспорта леса через таможни ДВТУ после изменения ставок таможенных пошлин? Насколько перспективен этот путь для России и для Дальневосточного региона в частности?**

- За 9 месяцев 2009 года на 60 процентов увеличились объемы экспорта обработанных на территории России лесоматериалов. Так, если за 9 месяцев 2008 года было экспортировано 248,5 тысячи тонн обработанных лесоматериалов, то за аналогичный период 2009 года - уже 399 тысяч тонн. Как видите, расчет на стимулирование обработки лесоматериалов внутри страны все больше и больше оправдывается.

Мы тесно работаем с добросовестными участниками, предлагаем им весь комплекс наших передовых технологий - электронное декларирование, предварительное информирование и предварительное декларирование. Вместе с тем выявляем тех, кто пытается лукавить. Жестко мониторим вопросы таможенной стоимости. Именно от нее идет расчет платежей. Это же касается кода товара по товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности. Иногда рядом стоящие позиции имеют разную пошлину, например 5 и 15 процентов. У некоторых возникает соблазн подвести свой товар под 5-процентную ставку, установив для него соответствующий код. Таможенная инспекция в течение года проводит контроль после выпуска товара в свободное обращение.

**□ - Предстоит ли на Дальнем Востоке так называемая оптимизация структуры таможенных органов?**

- Оптимизация в таможне происходит на постоянной основе. Применяются новые технологии, уточняются процедуры, налаживается взаимодействие с зарубежными коллегами, начиная от системного выявления контрабанды и заканчивая обменом данными - ценовой, контрактной, подтверждающей информацией.

В этом году принята концепция таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе, которую будут реализовывать и дальневосточные таможенники. Сегодня идет реорганизация Гродековской таможни путем ее присоединения к Уссурийской. Это произойдет 2 ноября. Там будет крупный пост, на котором мы планируем пилотное размещение таможенно-логистического терминала в рамках мероприятий концепции.

**- В последний визит Путина в Приморский край в числе прочего была озвучена и задача организации таможенного оформления, таможенного контроля на острове Русском?**

- Этой задаче мы будем уделять особое внимание. Необходимо организовать четкое и бесперебойное таможенное оформление товаров для строительства объектов на острове. Сейчас это инертные материалы: песок, щебень. Документальный контроль проводится Владивостокской таможней, в морском порту Владивостока. Судно обрабатывается комиссией на рейде, а выгрузка сразу же идет на остров Русский, где создается временная зона таможенного контроля и работает подразделение фактического контроля. Все сроки строительства ориентированы на конец 2011 года, чтобы успеть все подготовить к саммиту АТЭС 2012 года.

□ - **В местной прессе много пишут о проблеме "помогаек". В чем она заключается?**

- "Помогайки" - специфическое дальневосточное явление. Это совсем не такой уж и "челночный" бизнес, каким его знают в других регионах. "Помогайки" участвуют в незаконном перемещении товарных партий. Каждый из них перевозит сумку, в которой находится товар весом до 30 килограммов стоимостью не более 65 тысяч рублей. Товар полностью расконсолидирован, то есть там одни брюки, один пиджак, одна рубашка... Но на самом деле в Китае организаторами этих "челноков" закупается товарная партия, состоящая, к примеру, из тысячи мужских костюмов. Ее раскидывают на тысячу человек, которые перевозят эти вещи через границу. После этого товарную партию соединяют. У таможенника нет оснований запретить это перемещение товара, оно формально не нарушает законодательство. Но фактически речь идет о перемещении коммерческой партии, которая просачивается через нашу таможенную границу без уплаты таможенных платежей и, самое главное – без необходимых сертификатов безопасности. Известны турфирмы, которые специализируются на "помогайках". Студент, заплатив за туристическую путевку 5 тысяч рублей, проведет день в Китае, а обратно привезет 30 килограммов некачественных шмоток. Плата за провоз "помогайского" товара почти равняется стоимости путевки.

□ - **Какие виды контрабанды характерны для вашего региона?**

- Вывоз морских биоресурсов, леса, дериватов для китайской медицины. Но контрабанда - это только верхушка криминального айсберга. Нельзя недооценивать подводную часть. И меры должны быть системные.

Недавно на коллегии ФТС России мы обсуждали инициативу организации сквозного контроля, чтобы лес можно было проследить от места заготовки до пересечения границы. Сейчас криминал начинается в момент незаконной вырубki леса, но постепенно у леса откуда-то появляются все разрешительные документы. К моменту, когда он прибывает на таможню, он уже такой "белый и пушистый", что, попробуй только таможенник замешкаться с выпуском, сразу подадут жалобу. Чтобы с этим бороться, надо увязывать работу таможенников, подразделений МВД, Росприроднадзора и других. Наше предложение: в момент порубки необходимо маркировать все деревья. В итоге на границе по чипам мы сразу сможем получить информацию, где и кем они срублены. И ситуация нормализуется.

**Елена Шмелева**