

Добрый день, уважаемые дамы и господа. Я рад приветствовать всех тех, кто принял наше приглашение. Вместе с коллегами попытаемся ответить на интересующие вас вопросы.

21 января завершила работу в г.Алма-Ата вторая конференция руководителей таможенных служб Европейского региона Всемирной таможенной организации, где мы вместе с нашими коллегами обсудили проблемы гармонизации и упрощения таможенных процедур, унификации наших информационных технологий на основе стандартов, которые приняты в развитых таможенных администрациях Европы и других государств. Я хотел бы напомнить, что Россия второй год подряд избирается президентом по Европейскому региону ВТО и является координатором Европейского региона. Напомню о том, что в прошлом году такая встреча была организована в Москве, а в этом году мы ее провели в г.Алма-Аты.

На этой конференции мы вместе с генеральным секретарем ВТО господином Мишелем Дане и коллегами обсудили нынешнее положение, обменялись мнениями относительно перспектив наших взаимодействий в нашем мире и скажу вам откровенно, что по мнению всех участников конференции и генсека ВТО, Россия, российская таможенная служба, оправдала возложенные на нее очень трудные обязанности координатора Европейских таможенных администраций. Мне как руководителю ФТС в первую очередь надо сверить курс с международным таможенным сообществом, тем ли курсом идет российская таможенная служба. Я с удовлетворением констатирую, что мы по основным и главным направлениям считаем, что мы на правильном пути.

Наша линия – на всемирное содействие внешней торговле. В своей практической работе мы использовали и будем использовать наши приоритеты, внедрять в практику работы таможенных администраций Российской Федерации современные информационные технологии, анализ системы управления рисками, электронное декларирование.

В новом статусе таможенная служба в полноценном составе фигурирует всего полгода. За это время мы провели две коллегии ФТС и на этих коллегиях рассмотрели именно эти самые перспективные и принципиальные вопросы: анализ системы управления рисками и электронное декларирование товаров и транспортных средств.

Несколько слов относительно нового статуса российской таможенной службы, результаты ее работы и что нас ждет в году наступившем, какие мы приоритеты видим. Не будут утомлять вас цифрами и фактами. Я хотел бы сказать, что таможенная служба Российской Федерации решала в прошедшем году несколько задач: содействие внешней торговле, упрощение таможенных процедур и фискальная составляющая. По всем трем направлениям хочу сказать, что у нас есть существенное продвижение вперед. Если говорить о первой задаче содействия внешней торговле, мы провели много различных мероприятий, беседовали с бизнесом, сверяли свои позиции и, как вы знаете, внешнеторговый оборот РФ постоянно растет. За 11 месяцев он вырос практически на 34%. Этот оборот надо было обслуживать без дополнительного выделения штатной численности. Мы не просим у Правительства дополнительную штатную численность, все будет делаться за счет внедрения информационных технологий. В части упрощения таможенных процедур и снижения затрат на таможенное оформление. Прошлый год был особенный, вступил в действие новый Таможенный кодекс. В этом Кодексе есть нормы, которые обязывают таможенную администрацию оформлять товары не более 3 дней. В старом кодексе эта норма была до 10 дней. 100% грузов оформляется в отведенные законодательством сроки.

Мы широко внедряем по всей стране систему управления рисками, электронное декларирование. У нас 2 года был эксперимент на одном из таможенных постов в Москве, но со второго полугодия прошедшего года мы очень активно начали эту форму внедрять и 8 таможенных постов уже перешли на электронное декларирование товаров и транспортных средств. Мало того, с учетом проведенной коллегии мы взяли на себя обязательства в наступившем году довести количество таможенных постов, использующих электронную форму декларирования, до 56.

Что касается третьей задачи, фискальной, я назову две цифры. Буквально в ноябре контрольное задание, которое утверждается Федеральным бюджетом, Государственной Думой, было нам увеличено на 336 млрд. рублей. Мы справились с этим увеличенным заданием и всего в бюджет перечислено 1 трлн. 219 млрд. 500 млн. рублей. Это на 462 млрд. рублей больше, чем в 2003 году. Такого не было в истории таможенной службы. Такое увеличение, конечно, связано с увеличением цена на энергоносители. Но и по импорту по сравнению с 2003 годом таможенные платежи сверх установленного задания возросли более, чем на 101 млрд. рублей. Такого тоже не было никогда в истории таможенной администрации России.

В минувшем году работу нашей службы определяли 2 принципиальных фактора: с 1 января 2004 года вступил в силу Таможенный кодекс и второе - административная реформа. ФТС на сегодня в ведении Министерства экономического развития и торговли, а в части уплаты таможенных платежей

и контроля таможенной стоимости - подчиняемся Минфину. Это особенности, которые наложили отпечаток на работу службы. Но мои коллеги и руководство министерств делали все возможное, чтобы темп нашей работы не снижался. Я назвал цифры, которых мы достигли по итогам года, они говорят о том, что нам удалось не просто безболезненно пройти трудный этап, хотя были, и есть, и продолжают быть трудности, но мы динамично развивались в прошедшем году.

Ряд других особенностей, которые будут определять нашу специфику работы в 2005 году. В частности, мы планируем координально изменить работу в пунктах пропуска на границах. Суть в следующем. По нашему мнению, было бы правильным на пограничных пунктах пропуска для того, чтобы товарооборот увеличивался и меньше транспортные средства задерживались, оставить две контролирующие службы – пограничную и таможенную. На сегодня в пунктах пропуска, кроме основных двух, функционирует 7 контрольных служб. Миграционная, фитосанитарная, карантинная, транспортная инспекция. Мы планируем создать единую базу данных и на основании этой базы данных большую часть функций взять на себя, а часть – передать пограничной службе.

Мы хотим создать технологию по принципу одной остановки. Остановилось транспортное средство, проверили, если нет замечаний, противопоказаний для проезда на таможенную территорию РФ - оно должно следовать в таможни назначения. Если есть необходимость в более углубленном досмотре или требуется заключение других контролирующих служб, мы их приглашаем для проведения той или иной экспертизы. По нашему мнению, эти службы должны находиться не в пункте пропуска, а рядом. Но для этого нужно создать единую базу данных, условия для контролирующих органов, изменить соответствующее законодательство. Ведь все контролирующие службы находятся в этих пунктах пропуска не по своему усмотрению, а на основании тех или иных федеральных законов или ведомственных нормативных актов.

Поэтому мы планируем совместно с МЭРТом и Федеральной пограничной службой в феврале внести наше видение и подходы в Правительство. Если Правительство согласится, то попробовать провести эксперимент на ряде таможенных постов, а в последующем внедрить в практику.

Такая практика существует и в других государствах.

Одно из основных направлений, которого мы будем придерживаться и в наступившем году – это дальнейшая наша работа с бизнесом, содействие внешней торговле.

В адрес ФТС от бизнеса в прошлом было много нареканий, особенно по ограничениям мест декларирования отдельных товаров. Это якобы не рыночная мера. Мы объясняли свою позицию недостоверным декларированием, занижением таможенной стоимости. Но тем не менее, с учетом того, что мы сейчас активно переходим на информационные технологии, внедряем анализ управления рисками, мы теперь можем отказаться от этих ограничительных мер. Подготовлен соответствующий приказ, отменяющий ограничения мест декларирования цветочной продукции, рыбной, товаров, которые перемещаются железнодорожным транспортом, товаров, которые поступают к нам из Юго-Восточной Азии, Китая, Турции ж/д транспортом, овощей и ряда других товаров. Министр его подписал, сейчас приказ находится на регистрации в Минюсте. Осталось буквально 3 позиции, по которым мы в наступившем году определимся вместе с Минэкономикой. Мы делаем все возможное, чтобы бизнес сам определял логистические схемы и строил свои планы без всяких административных вмешательств федеральной таможенной службы.

В этой связи в этом году будем больше внимания уделять тому, чтобы выравнять нашу правовое поле и в полной мере использовать нашу правоохранительную составляющую в этой части. Хотим исключить из практике работы какие-то привилегии, послабления для части участников ВЭД. В этом году мы будем предметно заниматься темой защиты отечественного производителя. Усилим контроль за товарами, ввозимыми из Юго-Восточной Азии, Китая и Турции, для этого мной подписан ряд документов, распоряжений, поставлена задача руководителя РТУ и таможен и в настоящее время осуществляется мониторинг и контроль за выполнением соответствующих нормативных документов, которые я подписал.

Мы не собираемся бороться с челноками. Но если товары перемещаются не для личного пользования, сверх разрешенных количеств, только с целью ухода от платежей, с такими «туристами» мы будем вести борьбу в рамках правового поля в соответствии с административным и уголовным законодательством. Если гражданин перемещает товары исключительно для личного пользования, мы создадим ему нормальные условия,

Я хотел бы еще на одной особенности остановиться и сказать, что в наступившем году мы планируем с учетом нашего нового статуса пересмотреть концепцию работы таможенной службы, попытаться осмыслить работу с учетом новых вызовов и угроз времени, которые стоят и перед таможенной службой. Мы начали работу над подготовкой Концепции развития нашей службы, планируем обозначить ориентиры на 2008 год. Подготовив эту концепцию, посоветуемся с бизнес-сообществом. Планируем ее также в первом квартале, начале второго внести в Правительство РФ, но смысл этой концепции заключается в упрощении и гармонизации таможенных процедур и создании благоприятных условий для отечественного и иностранного бизнеса, для тех, кто работает в соответствии с действующим законодательством РФ.

Уважаемые коллеги, я хотел бы через вас, через ваши средства массовой информации поздравить российских таможенников и всех таможенников мира с нашим профессиональным праздником, пожелать успехов в очень важной работе. В любой стране мира таможенная служба – это государственная служба и всегда стоит на защите интересов государства, ее граждан, ее предприятий. Одновременно таможня – это и своеобразный мост, по которому двигается торговля, страны и народы. Поэтому я желаю своим коллегам успешной работы, эффективного таможенного сотрудничества.

Агентство РБК. Вы сказали о ваших планах реформировать пропускные пункты на границе и оставить там только 2 службы. А в какие законодательные акты это реформа потребует внесения изменений? Перечислите, что требуется изменить для этого и когда вы это будете делать?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Перечисление этих законодательных актов займет длительное время. Если мне память не изменяет, мы уже подготовили и внесли наши проекты нормативных документов, которые требуют изменения, это заняло 3 страницы. У каждой службы есть свои законы, на основании которых она находится на границе, есть ведомственные приказы. Все эти документы требуют пересмотра, если Правительство согласится. С нашим подходом согласна и пограничная служба, и руководство МЭРТа. Мы хотим сделать так, чтобы на пограничных пунктах пропуска усилия были сосредоточены на защите безопасности в широком смысле слова, усилен контроль за провозом наркотиков, оружия, боеприпасов, запрещенных в РФ товаров, а все таможенное оформление надо сосредоточить во внутренних таможенных органах, ближе к потребителю, там, где удобно импортеру. Вот это смысл нашего подхода работы на границе.

Экономика и жизнь. Если можно два вопроса? Год работы по новому Таможенному кодексу в целом все отмечают как положительное явление. Но тем не менее в Госдуме и в Комитете по экономической политике готовятся поправки в ТК. Не могли бы вы сказать, какие предложения не устраивают законодателей, наверное и бизнесменов, в чем их суть.

Второй вопрос. Будет ли в новом году вводиться предотгрузочная инспекция? Будет ли это введение предотгрузочной инспекции укладываться в рамки озвученных вами приоритетов, если можно, какая в этом вопросе международная практика?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Что касается внесения изменений в Таможенный кодекс. 28 октября в Комитете по бюджету и налогам Государственной думы состоялись парламентские слушания. Практически все участники слушаний отмечали, что Кодекс работает, он не тормозит, а содействует развитию внешней торговли. Мы договорились на парламентских слушаниях, что в течение первого полугодия еще раз посоветуемся с бизнес-сообществом, с теми, кто практически администрирует, с руководителями региональных таможенных управлений и таможен и определим те нормы, которые требуют корректировки, которые мешают прозрачности или позволяют какую-то двусмысленную трактовку. Постараемся убедить парламентариев и законодателей, чтобы эти нормы изменили. Нормы разные. На парламентских слушаниях наиболее острая критика звучала по поводу 282 ст. Таможенного кодекса, это беспошлинный ввоз товаров физическими лицами. В старом Таможенном кодексе норма беспошлинного провоза была установлена до 1000 долларов. Законодатель в новом Кодексе установил 65000 рублей и 50 кг. Это где-то 2300 долларов. Очень многие наши граждане используют эту норму в полную силу. Они везут эти товары не для личного потребления, а для продажи. Они перемещаются через границу, заявляют 50 кг, потом из этих вещей комплектуются товарные партии, которые увозят на рынок. Товары ввозятся беспошлинно, а если ввезли без пошлины, о какой конкуренции с российским производителем может идти речь. В основном легкая промышленность не довольна этой статьей.

Я считаю, что эту норму можно было бы откорректировать. В каком разрезе и на сколько, какие будут весовые показатели, - будем советоваться и с отечественным производителем, и с законодателем. Но мое личное убеждение, что эту норму нужно снижать. Потому что сегодня не то время, когда в России ощущается дефицит товаров народного потребления и нельзя ничего купить. Трудно себе вообразить, что кто-то из вас, находясь за границей, с этими баулами приезжал как 15 лет назад. Такого нет. Поэтому будем работать над этой статьей.

Есть другие статьи, которые требуют уточнения и корректировки, чтобы не было двусмысленного применения статьи. Вот план наших действий.

Закончить это в 1 полугодии возможно, и на осенней сессии, вместе с законодателями рассмотреть те поправки, которые требует бизнес-сообщество.

Что касается предотгрузочной инспекции. Беседовали недели 2 назад с корреспондентом газеты «Ведомости» и я высказал свою позицию, я думаю, что вы информированы и нет необходимости еще раз озвучивать.

...

Московский комсомолец. Вы сказали про декларирование товаров из Юго-Восточной Азии, в связи с этим у меня вопрос, как это будет происходить, в связи с ужесточением фито-санитарного контроля. И второе, вы сказали, что для личных нужд можно провозить, так я два месяца назад приехала из Китая, мне долго пришлось доказывать, что часы, которые я привезла, мне вручены были в подарок. Как в этом смысле связать ваши слова и практику.

А.Е.ЖЕРИХОВ

Я не вижу никаких противоречий. У нас никаких ограничений нет, если везут для личного потребления, будь то часы или ширпотреб, или еще что-то. Если в нормы, которые законодатель установил, укладываетесь - проблем нет. Если сверх установленных норм, а весовые ограничения есть, это 50 кг, то пожалуйста, мы тоже пропустим, но при этом нужно уплатить определенную пошлину. Там дифференцированный подход. Какие проблемы с этими часами?

...

Их насторожило, что это очень дорогие часы.

А.Е.ЖЕРИХОВ

Просто надо было их задекларировать. А что касается мер, которые мы принимаем, то никаких противоречий нет. Я недавно подписал распоряжение, смысл его заключается в следующем. Везут челноки в баулах, коробках эти товары, все вперемешку. Но у таможенной администрации есть право проверить и рассортировать эти товары по наименованиям. Полотенца, чулки, колготы, носки - все в один тюк, и разбирайся. При таком досмотре неделями будем транспортные средства держать. Смысл моего распоряжения заключается в том, чтобы грузоотправитель отсортировал упаковочные листы, отдельно кожу, отдельно - обувь, набор полотенец, пожалуйста. В соответствии с этим и декларируйте. Если вы не выполняете это требование, а это требование статьи Таможенного кодекса, мы вправе товар досматривать. Сколько нужно, столько и будем досматривать - неделю, будем неделю досматривать. Две недели, значит две недели. Э то дополнительные издержки для тех, кто перемещает товар. Для них тоже побольше информационных технологий, открытости и тогда товары будет перемещаться

нормально.

Российская газета. Говорили о разработке концепции стандарта в деятельности таможенной службы, о предоставлении услуг гражданам. Помимо сокращения времени оформления с 3 часов до 50 минут, что предполагают эти стандарты.

Второй вопрос. О создании совместных баз данных правоохранительными контролирующими органами. Уже долго ведется речь о создании баз с МВД, на какой они стадии и будут ли они будут введены с другими правоохранительными структурами.

А.Е.ЖЕРИХОВ

Если со второго вопроса. Мы очень тесно взаимодействуем в том числе и с МВД, обмениваемся информацией. Но пока единой базы данных у нас нет, мы ее имеем по ряду параметров, но не в полном объеме. Я бы сказал, для нас наиболее важно создать единую базу данных с Налоговой службой, что и делается во всем мире. Я должен вас проинформировать, что в этом деле мы не стоим на месте. В настоящее время проводится эксперимент в Магнитогорской таможне, Ростовской таможне, в Новороссийской таможне. Мы обмениваемся б
азой данных, это упрощает возврат НДС участникам ВЭД. Поэтому посмотрим, подведем итоги наших экспериментов, если будет удачным, то будем дальше двигаться.

Создали специальную группу с бывшим Министерством по налогам, сегодня Федеральной налоговой службой по информационному обмену.

Что касается стандартов. На границе мы берем на себя обязательства по времени, на ту или иную операцию нужно затратить не более столько-то минут. И общее наше требование, если сегодня транспортное средство на границе находится до 3 часов, а

иногда и больше, мы для себя ставим задачу, чтобы эти формальности занимали не более 40-50 минут, а в дальнейшем время должно еще более сокращаться. Такую задачу мы поставили нашим руководителям, будем мониторить и спрашивать с них.

Газета «Учет, наука и право». У меня вопрос по системе управления рисками, если возможно объясните как выглядит на практике, что это дает участникам ВЭД. Что такое база данных профилей риска?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Смысл внедрения системы управления рисков – это выборочный контроль определенных товаров. У нас есть товары, которые по тем или иным свойствам близки и практически можно их заявить одним кодом, а налогообложение разное. Есть опасность ухода от таможенных платежей, есть недостоверное декларирование, есть занижение таможенной стоимости, есть контрафактная продукция, есть оперативная информация в распоряжении правоохранительных органов. Возьмем Дальний Восток, там морепродукты, или вывоз древесины на экспорт. Ценные породы у нас облагаются пошлиной, а остальные практически беспошлинно идут. Мы заводим риски на тот или иной товар. Чтобы не было субъективного принятия решения у наших инспекторов. Сегодня инспектор фактически самостоятельно определяет правила своей игры, он может досмотреть, передосмотреть, послать на согласование в вышестоящий таможенный орган, если решение нужно принимать на таможенном посту, он если в чем-то сомневается, отправит участника ВЭД в таможенную, а иногда в региональные управления. Все это время, издержки для участника ВЭД. А профили риска указывают, что может в том или ином случае сделать конкретно инспектор и не более того. Он не должен выходить за рамки этих требований. Если заложено в профиле рисков те или иные операции вести, повторный досмотр, выдать квалификационное решение, получить экспертизу в таможенной лаборатории, и т.д., он и должен сделать то, что ему предписано. Вот суть этих профилей риска. Все это должно делаться с помощью программных продуктов. Вы сами понимаете, с компьютером нельзя договориться. Информационные технологии, предварительно получаемая информация, принимаемое решение - это скорость, прозрачность, избежание субъективных решений, а значит,

злоупотребления служебным положением и других негативных явлений.

Еще, может быть для общего понимания, в качестве примера. Речь не идет о конкретных категориях товаров, речь идет о конкретных событиях. Элементарный пример: наличие в паспортных, коммерческих, представленных для таможенных целей документах подчисток, помарок, которые в принципе в порядке заполнения документов не предусматриваются. Либо какие-то не заверенные изменения в документах. Это риск? Риск. Вот о чем идет речь.

...

Транспортная газета «Гудок». Вы сказали, что в 2005 году не будет увеличения штатной численности сотрудников таможенных органов, и в то же время будет увеличено количество товаров, перемещенных через границу. Не могли бы Вы более подробно объяснить, на железнодорожном транспорте конкретно, особенно с пассажирами, как это будет? Это первый вопрос.

Второй вопрос. На Вашем официальном сайте сказано, что количество досматриваемых грузов будет уменьшаться примерно до 10% от общего объема. Где гарантия, что 90%, которые проходят мимо, не будут, извините, использоваться на другое?

И третий вопрос. Опять же, в связи с тем, что улучшается работа таможни, штатная структура по количеству не увеличивается, значит возрастает нагрузка на самих таможенников. Что будет сделано непосредственно для тех людей, кто работает непосредственно с грузами, с людьми? Ведь, по Вашим же данным, в прошлом году у Вас уволилось почти шесть тысяч сотрудников.

А.Е. ЖЕРИХОВ

Я уже говорил об электронном декларировании. Это как раз и на Ваши вопросы отвечает. Почему мы внедряем современную информационную технологию? Мы даем зеленый свет участникам внешнеэкономической деятельности, которые заранее представляют в таможенные органы предварительную информацию о том или ином товаре, который они перемещают. Мы видим эту информацию, сопоставляем с нашими оперативными базами данных, видим, что нет никаких ограничений, участник внешнеэкономической деятельности уже годами работает на рынке, возит одну и ту же продукцию, законопослушный, к нему не применялись меры уголовно-административного воздействия, почему мы ему не должны доверять?

Наша практика, практика работы российской таможенной службы и практика работы таможенных администраций Всемирной таможенной организации заключается в том, что нужно предварительно получить информацию от наших коллег – таможенников сопредельной страны. Вот что мы сейчас и делаем. Мы подписали меморандум с нашими китайскими коллегами об обмене базой данных, активно ведем эту работу с нашими коллегами из других стран. Если получаем и предварительную информацию, зачем держать большое количество людей на досмотре.

Информационные технологии позволяют сократить количество людей на этом этапе. У нас буквально до недавнего времени, да и сейчас в ряде таможенных органов, существует такая система пятиступенчатого контроля. Один принимает декларацию, другой смотрит меры тарифного-нетарифного регулирования, четвертый проверяет правильность начисления таможенных платежей, контроль таможенной стоимости, ну и так далее. И еще одна категория досмотром занимается. Мы сейчас от этого отказались. Есть документальный контроль – проверили, и фактический – досмотрели товар. А если, повторяю, сведения о товаре мы заранее получили, если контракт нам заранее показали, ценовые параметры мы согласовали и в режиме онлайн все это передается, транспортное средство находится еще в движении в другом государстве, оно еще может 2-3 дня двигаться до места своего назначения, а мы уже все характеристики имеем на этот товар. Зачем его постоянно досматривать? Если же мы от наших коллег в сопредельных государствах получили информацию о том, что есть недозволенные вложения, недостоверное декларирование, или мы получили одну информацию, а нам вдруг путем подмены документов или искажения сведений пытаются заявить другой товар, вот здесь мы как раз и будем применять углубленные досмотры и усиленный

контроль, это и есть система управления рисками. А зачем же для законопослушных участников внешнеэкономической деятельности делать эти барьеры? Не нужно.

Вот электронное декларирование позволяет в полном объеме осуществлять эти функции и решать все эти задачи. Мы ввели впервые в прошлом году электронное декларирование, в том числе и на железнодорожном посту Московской северной таможни. Это в Центральном таможенном управлении. Если Вы хотите поближе познакомиться, то пожалуйста, мы Вам создадим такие условия. Это Москва-Товарная-Октябрьская, и там в полной мере используют электронное декларирование. На железной дороге нам очень важно внедрять эту форму. Очень неплохая система информационная в бывшем министерстве – МПС, у них ГНИВЦ хороший. Вагон, контейнер движется и они в режиме реального времени видят, где он находится. И имеются все сведения об этом товаре. А наша база данных сопоставима с ними. Мы все, повторяю, видим и знаем об этом товаре. Нам только нужно что сделать? Выборочно досмотреть его, проверить: уплачены ли платежи, и пожалуйста – выпустить товар в свободное обращение. Никаких проблем здесь нет, поэтому

с помощью информационных технологий мы и уменьшим количество людей.

Что касается пассажиров, мы постоянно совершенствуем нашу работу. У нас есть зеленый коридор, есть красный. Я уверен, что Вы этой процедурой пользуетесь, когда выезжаете за рубеж. Если Вы считаете, что нет ничего, что нужно задекларировать на таможне, проходите в зеленый коридор и никаких проблем. Ну а право таможни и по зеленому коридору выборочный досмотр провести, что мы иногда и делаем. И пресекаем правонарушения. Большею частью эти правонарушения пресекаем на основании оперативной информации. Так что я не вижу каких-то проблем с гражданами в будущем. Мы всегда будем создавать им режим наибольшего благоприятствования прохода через таможенную границу Российской Федерации.

Вопрос такой. Все-таки где гарантия, что оставшиеся 90% будут качественными. Как у Вас силовые структуры в этом плане работают?

А.Е.ЖЕРИХОВ

На основании оперативной информации. Ну 100%-ную гарантию никто не может дать, всегда есть опасность или минимизировать издержки, или вообще провести контрабанду. Это существует. Как говорят, есть таможня и есть контрабандисты. Поэтому 100% никто не гарантирует, но наша задача, повторяю, с помощью информационных систем это сделать. Кстати, весь мир именно так работает. Американцы, например, требуют предварительно уведомлять о грузах, которые прибывают к ним в контейнерах – за неделю. Будьте добры, сообщите о всех товарах, которые планируете экспортировать в Соединенные Штаты Америки. Многие таможенные администрации других стран тоже к этому идут. У нас же нет законодательного требования представить экспортную декларацию той или иной страны, откуда идет товар.

Но если нам участник внешнеэкономической деятельности предъявляет эту декларацию, а у нас есть хорошая связь со своими коллегами в рамках двухсторонних соглашений и действительно мы убеждаемся, что товар из этой страны того же наименования, того же качества, по такой же стоимости, тогда этот товар должен беспрепятственно выпускаться в свободное обращение. А если же пытаются нас обмануть, то тогда действуют другие нормы административного или уголовного права.

Журнал «Европа». В Европе сосредоточена масса основных внешнеторговых партнеров России. Сейчас как раз идет работа, к весне должна быть закончена, по формированию дорожных карт четырех пространств. Естественно, на долю Вашей службы тут большие ложатся задачи. Как ведется эта работа с нашими европейскими партнерами?

Второе. Как прошел процесс перехода для новых членов Европейского союза, которые стали теперь действовать по правилам ЕС, и внесло ли это какие-то осложнения в наши взаимодействия и во внешнеторговую деятельность с ними? И последнее – это Ваша оценка положения калининградского грузового транзита.

А.Е.ЖЕРИХОВ

На Ваш вопрос ответит первый заместитель начальника Главного управления организации таможенного контроля Виктор Дьяченко.

В. ДЬЯЧЕНКО

Взаимоотношения со странами Европы, будь они членами Евросоюза, либо нет, строятся на основании российского таможенного законодательства. А экспортеры Европы и перевозчики, которые занимаются перевозкой этих товаров в Российскую Федерацию, с требованиями Таможенного законодательства уже знакомы, поэтому эти же стандарты, эти подходы сохранились и после 1 мая. Единственное серьезное новшество – действительно, это порядок грузового транзита из России в Калининград и обратно на большую землю, потому что требования к транзитным перевозкам по

территории Литвы, как члена Евросоюза изменились. Но

публикаций по калининградскому транзиту было достаточно много, и, как показывает анализ на сегодняшний день, и российский бизнес, и перевозчиков созданные условия в

принципе удовлетворяют.

Основная идея калининградского грузового транзита заключается в том, что российское юрлицо, которое перемещает товары из России в Калининград транзитом через территорию Евросоюза, посылает информацию о перемещаемых грузах и накануне этого перемещения решаются вопросы, связанные с обеспечением уплаты таможенных платежей при транзите через территорию Евросоюза.

Решение проблемы начиналась с нуля, развивалось достаточно динамично, превносились новшества, очень тесное взаимодействие было с государствами Прибалтики, являющимися уже членами Евросоюза, поэтому на сегодняшний день это нормальная схема грузового транзита. Более того, полученный опыт явно подсказывает нам необходимость далее развивать выбранные подходы, более того – интегрироваться в европейскую систему NCTS – общую европейскую систему транзита.

А.Е.ЖЕРИХОВ

Ну я просто буквально несколько слов добавлю. Опять же ссылаясь на мнение моих коллег на конференции, которая прошла в Алма-Ате. Выступая на этой конференции, руководитель таможенной службы Польши сказал, что с 1 мая, как вы знаете, 10 стран вступили в Европейское сообщество. И все предрекали, что будет не то что крах, но заторы на пограничных пунктах пропуска, неразбериха. Цитирую его слова, не мои. И, О! – свершилось чудо. С помощью того, что мы провели предварительные консультации, координацию, сверили свои позиции, технологический ряд вопросов отработали – никаких препятствий по перемещению грузов в связи с вступлением 10 стран не наблюдалось на границе. Все шло в обычном режиме. Это характеризует как мы работаем. А для этого мы очень тесно работаем с 21 Департаментом Европейской комиссии, которую возглавляет господин Веррю, и мы планируем и дальше продолжить наши консультации с Европейской комиссией и где-то, наверное, в апреле, возможно в марте проведем очередные переговоры.

Калининградский транзит работает. Что касается российской таможенной службы, она с

честью справилась с этой задачей и, как сказал Виктор Васильевич, наша таможенная администрация допущена к транзитной системе Европейского союза. У нас оформление калининградского транзита занимает 4-5 минут. Есть вопросы, гарантийные обязательства, страховые вопросы и другие, но это не сфера таможенного администрирования. Это вопросы торгово-политических отношений. Мы же с литовским коллегой, руководителем таможенной службы Литвы, находясь в Алма-Ате договорились, что и он со своей стороны со страховым бизнес-сообществом поработает, по возможности объяснит преимущества калининградского транзита и постарается найти решение. Я в начале февраля еще раз планирую туда съездить и посмотреть, как функционирует калининградский транзит.

Газета «Коммерсант». Александр Егорович, недавно в подписанном Вами приказе шла речь о том, что таможенные органы в последнее время проигрывают все больше судов предпринимателям, возвращают из бюджета все большее количество денег. Чем вызвано появление такого самокритичного, скажем, приказа? И второй вопрос – когда в полном режиме заработает статья Кодекса таможенного об упрощенном оформлении товаров?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Ну, лишний раз это подчеркивает, что мы открыты, мы действительно открыты, мы хотим сделать наши отношения с бизнес-сообществом прозрачными, предсказуемыми, с помощью современных информационных технологий по возможности исключить субъективный фактор. Мы же не всегда правы. Наши сотрудники действительно не всегда принимают правильные решения, ошибаются, иногда причина в недостаточной квалификации, иногда в отсутствии какой-то информации. Раз проигрываем, значит надо учиться, повышать в первую очередь свои профессиональные знания и работать строго в правовом поле.

Что касается упрощенных таможенных процедур, возможно Герман Оскарович Греф уже сегодня подпишет этот приказ по знаменитой 68 статье Таможенного кодекса. И наши предприятия, бизнесмены смогут в полной мере им пользоваться. Приказ готов, там, я бы сказал, технические правки, и буквально в ближайшее время, может быть и сегодня, этот приказ будет подписан.

Агентство «Русская ювелирная сеть». С 1 января этого года Россия стала председателем Кимберлийского процесса. Скажите, какие меры таможенная служба будет предпринимать в связи с этой должностью? И второе. Когда будет подписана конвенция по карнетам АТА? Спасибо.

А.Е.ЖЕРИХОВ

У нас оформление драгоценных металлов и камней строго регламентировано. Есть постановление Правительства, которое определяет места таможенного оформления. Мы не можем эти драгоценные металлы, камни оформлять в любом таможенном органе. Для того, чтобы их оформлять, требуются специальные знания, и не только таможенные – там присутствуют специалисты из Пробирной палаты, Гохрана, поэтому у нас строго регламентировано оформление этих товаров. И в рамках всех требований, которые и Кимберлийский процесс регулирует, мы в полной мере их используем.

Что касается карнетов АТА, это очень прогрессивная технология таможенного оформления. Мы эту процедуру очень активно используем. Около 90 таможенных органов оформляют карнеты АТА по всей Российской Федерации. Мы намерены и впредь там, где есть необходимость, использовать эту процедуру. Но я недавно был на одном из совещаний в Торгово-промышленной палате, которое проводилось в Выставочном комплексе, там некоторые руководители требовали от нас, чтобы все таможенные органы использовали эту процедуру. Но я себе задаю вопрос: а надо ли, например, в Чукотке или в Якутии давать таможенным органам право оформлять эту процедуру? Там товары практически не перемещаются автомобильным транспортом,

выставочных мероприятий тоже не проводится. А там, где есть необходимость, конечно мы будем создавать условия и постоянно расширять круг таможенных органов, которые будут использовать эту процедуру.