

Цвет коридора

Таможенники задержали более 2 миллионов единиц контрафакта с символикой Сочи-2014

Сегодня с помощью Интернета в Россию поставляют гигантские партии товаров. Это стало серьезным бизнесом и серьезнейшей проблемой для экономики страны, считает руководитель Федеральной таможенной службы Андрей Бельянинов.

О виртуальных "челноках", сфера влияния которых растет как снежный ком, он рассказал на "Деловом завтраке" в "РГ".

Увы, нарушений таможенного законодательства, по словам главы ФТС, меньше не становится. А по некоторым позициям их число даже растет. Особенно это касается контрафактных товаров с олимпийской символикой. Бельянинов рассказал, какие перемены ждут бизнес на таможне и как можно увеличить скорость перемещения грузов через границу.

Андрей Юрьевич, насколько, по вашим оценкам, законопослушен сегодня отечественный бизнес? Меняется ли "лицо" контрабанды?

Андрей Бельянинов: После декриминализации понятия товарной контрабанды, слово "контрабанда", строго говоря, применимо только к незаконному перемещению наркотиков и других специфических товаров.

Что касается нарушений таможенного законодательства, то их меньше не становится. Ежедневно таможенные органы возбуждают 200 дел об административных правонарушениях в отношении предпринимателей и граждан. Занижение таможенной стоимости - наиболее распространенная схема уклонения от уплаты таможенных платежей. Некоторые пытаются "делать деньги" на здоровье сограждан. В 2012 году

выявлено более 600 попыток ввоза радиационно-опасных объектов, из них больше половины связано с товарами и транспортными средствами, загрязненными радионуклидами в результате аварии на АЭС "Фукусима-1".

Какую роль сегодняшняя таможня играет в борьбе с контрафактом?

Андрей Бельянинов: В 2012 году таможенники выявили более 19 миллионов единиц контрафактных товаров. Предотвращен ущерб, который мог бы быть нанесен правообладателям, на сумму 2,3 миллиарда рублей. Особую роль сейчас играет защита олимпийской символики. С приближением зимней Олимпиады в Сочи поток подделок растет.

Только в первом полугодии таможенники задержали более 2 миллионов единиц контрафакта с символикой Сочи-2014. Самые крупные задержания идут в зоне деятельности Южного таможенного управления.

Наиболее радикальный способ защиты торговых марок - их включение в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности. Он формируется на основании заявлений правообладателей. Сегодня там более 2600 объектов, принадлежащих российским и зарубежным компаниям. Это мало.

Интересную форму борьбы с контрафактом предложил замминистра транспорта Валерий Окулов, который много лет входил в состав Общественно-консультативного совета при ФТС России. Он дословно сказал: почему мы на йогурты научились ставить электронные метки, а на авиазапчасти не можем. Действительно, поставщиков авиазапчастей в Россию можно обязать устанавливать сканеры: сложность невелика, а эффект очевиден.

Интернет-торговля породила виртуальных "челноков", действующих в обход таможенных правил и пошлин.

Почему вообще так живуч в России контрафакт, почему эти товары не

уничтожают?

Андрей Бельянинов: Потому что такого механизма до сих пор не разработано. Нигде не прописано, кто и как должен уничтожать контрафакт. Во всем мире его уничтожают, а мы везем его в детские дома, дома для престарелых. А ведь таким образом контрафакт остается в обороте и достигает цели - доходит до потребителя, продолжает убивать нашу легкую промышленность - ткацкую, швейную, коженно-обувную. На мой взгляд, старикам и сиротам нужно помогать по-другому, а контрафакт после судебного решения обязательно уничтожать. Я даже знаю, кто мог бы заняться ликвидацией контрафакта. Это - ФГУП "РОСТЭК" с его мощной сетью и филиалами по всей России. Госдума, правда, уже приняла законопроект, лишаящий его права заниматься деятельностью в области таможенного дела, и скоро прекратит свое существование в нынешнем виде. Но это - эффективное, успешно работающее предприятие. Его имущественный комплекс - это 12 филиалов и более 60 обществ, представительств за рубежом, свыше шести тысяч человек квалифицированного штата. На мой взгляд, надо рационально распорядиться таким государственным капиталом.

Кроме контрабанды и контрафакта, есть ли новые угрозы в сфере внешней торговли?

Андрей Бельянинов: Проблема, которую многие пока недооценивают, - это интернет-торговля. Это уже не отдельные граждане, которые по каталогам через Интернет заказывают себе рубашки или наушники, потому что таких в российских магазинах нет или они там в три раза дороже.

Сейчас посредством Интернета в страну доставляют гигантские товарные партии. Это стало серьезным бизнесом. Товары оформляются на подставных физических лиц. Созданы базы паспортных данных. То есть образовались некие новые виртуальные "челноки", действующие в обход таможенных правил и пошлин. За виртуальные поставки, которые растут, как снежный ком, идут виртуальные расчеты. И, как правило, - не через банки. Соответственно - не платятся ни налоги, ни таможенные пошлины.

За 2012 году не управляемая и не регулируемая интернет-торговля возросла в разы. На текущий год прогноз еще более настораживающий. Поэтому здесь необходимы системные меры. Мы готовы их предложить. Делать вид, что ничего не происходит, больше нельзя.

Декларация без таможенника

Андрей Юрьевич, о каких инициативах таможня объявит бизнесу в 2013 году?

Андрей Бельянинов: В мае мы начинаем эксперимент по автоматическому выпуску товаров, то есть без личного участия таможенников. Несколько лет назад это показалось бы утопией. Сегодня - реальность. И все благодаря развитию электронного информационного обмена. Декларант в электронном виде подает декларацию, и компьютер сам в ответ ее выпускает. Инспектор при этом не принимает участия ни в регистрации, ни в проверке сведений, ни в выпуске товара.

Конечно, вопрос касается не только технической готовности со стороны таможни.

Нужна абсолютная прозрачность со стороны бизнеса. Компании, давно работающие на рынке, имеющие свою историю, готовы к такому формату. Они очень редко идут на какие-либо ухищрения и нарушения, так как беспокоятся о своей репутации, возможных имиджевых и финансовых потерях. Эксперимент покажет, насколько широк окажется "прозрачный сектор".

В перспективе развитие интернет-технологий позволит вообще отказаться от необходимости личного визита на таможенный пост, за исключением ограниченного круга ситуаций, требующих присутствия декларанта или его представителя.

То есть вы будете делить бизнес по категориям: на добропорядочный и недобропорядочный? К чему в этом случае ему готовиться?

Андрей Бельянинов: Такого деления не будет. Речь идет об упрощении таможенных процедур для тех компаний, которые выполняют определенный набор требований, добросовестно проводят внешнеэкономические операции. Например, не нарушают таможенное законодательство, не задерживают уплату налогов, штрафов, не

допускают задолженность по таможенным платежам, не занижают таможенную стоимость, правильно классифицируют товар. Для честных компаний позитивная таможенная история становится капиталом, повышающим конкурентоспособность. При этом хочу подчеркнуть, что размер компании для нас не имеет значения. Критерии носят общий характер и, полагаю, вполне объективный.

Для фирм-однодневок, которые оформляют одну-две внешнеторговые сделки и исчезают, а таковых, по нашим данным, до 60 процентов от общего числа всех коммерческих организаций, - упрощений не будет.

Таможня собирает больше половины федерального бюджета. Сложно выполнять такой напряженный план?

Андрей Бельянинов: Если быть точным, то в 2012 году мы дали 51,2 процента доходной части федерального бюджета. В денежном выражении - 6 триллионов 579 миллиардов рублей. Мы привыкли работать так, что если задача нам поставлена, то она должна быть выполнена.

Мои коллеги недавно подсчитали, что в долларовом эквиваленте за последние шесть лет мы собрали 1 триллион 84 миллиарда. Чуть-чуть "испортили" красивую цифру.

Кстати, не могу не затронуть один вопрос. Нас иногда упрекают: "Вы занимаетесь сбором денег и выполняете план, который вам никто не утверждает". Как же не утверждает? Минфин нам такой план ежегодно утверждает на основе макроэкономических прогнозов, которые делает минэкономразвития.

К сожалению, качество этих прогнозов не всегда удовлетворительное. Коллеги серьезно не раз ошибались, например, в оценке объемов импорта и связанных с этим платежей, которые на самом деле год от года снижались. Безусловно, снижение объемов импорта хорошо для экономики. Но государственные структуры оказываются ориентированы не на те показатели.

Так, прошлогодний план по сборам в бюджет нам был установлен на основе ошибочных данных. А верный прогноз крайне необходим, задание становится все более напряженным. И тем не менее, повторяюсь, план мы выполняем, при этом не любой ценой и не кошмаря бизнес".

Как вы взаимодействуете с бизнесом?

Андрей Бельянинов: По-разному. Некоторых приходится переубеждать. Судят о положении дел в таможенной сфере с чужих слов, а сами на таможенном посту ни разу не были.

В конце года мы пригласили ряд представителей бизнес-ассоциаций и предпринимательских объединений на таможенные посты - на приграничный и на внутренний. То, что они там собственными глазами увидели, заставило их пересмотреть свое отношение к процессам на таможне.

И что они там увидели?

Андрей Бельянинов: Ну, уж точно не "потемкинские деревни".

Например, то, что электронное декларирование в России стало фактом. Хочу напомнить, что 95 процентов деклараций уже сейчас подается в электронной форме.

Убедились, что на пунктах пропуска скорость пересечения пункта пропуска зависит не только от таможни, сколько и от инфраструктуры, от дорог, от других факторов.

Что предварительное информирование, которое с июня прошлого года стало обязательным для товаров, ввозимых автомобильным транспортом, работает. И это позволило на 30 минут сократить время таможенных операций для тех грузовиков и фур, по которым такая информация поступила заранее. Но если машина уже прибыла в

пункт пропуска, а информации на таможне нет, то данные вводятся в ручном режиме. Груз стоит. Разве это вина таможни? У нас есть регионы, где 100 процентов информации приходит заранее. Это Дальний Восток, Сибирь. Но вот на самом загруженном направлении, Северо-Западе, некоторые автоперевозчики и их менеджеры игнорируют эту норму. И при этом выступают с трибун, что время прохождения таможенного поста увеличилось. Но ведь в неудобное положение сами себя ставят.

Впрочем, один резонный вопрос от предпринимателей все же прозвучал: зачем вдобавок к электронной декларации таможня требует еще и ворох бумажных документов? Объяснили. Большая часть разрешительных документов по-прежнему выдается другими ведомствами и министерствами на бумаге. Мы обязаны эти документы проверять. Это не нами установлено.

Надо понимать, пока электронное взаимодействие с министерствами и ведомствами еще не вышло на должный уровень.

Андрей Бельянинов: Таможня к электронному взаимодействию готова. Мы раньше, чем многие другие, начали работать на основе информационных технологий. Первую электронную декларацию таможня оформила еще в 2002 году. Не все госструктуры, с которыми мы работаем, столь же хорошо вооружены технологически. Надеюсь, что ситуация радикально изменится в 2013 году. Это позволит избавиться от бумаг таможню, другие ведомства и бизнес.

Сейчас готовы свыше тридцати технологических карт взаимодействия с федеральными органами власти. Спасибо аппарату правительства, который весь прошлый год их разрабатывал. Когда запустим эти карты, предприятиям не нужно будет представлять разрешительные документы, поскольку они будут поступать в таможенные органы напрямую из федеральных органов исполнительной власти.

Например, Минпромторг России выдает сертификат соответствия, который сейчас подлежит представлению при декларировании. А завтра участник ВЭД только укажет в декларации номер сертификата, и таможня по системе межведомственного электронного взаимодействия получит о нем сведения. Так одновременно достигается и оперативность получения информации, и ее достоверность.

Ударить по рейтингу

В исследовании Doing Business рейтинг России поставлен в зависимость от ситуации в таможенной сфере. Как перемены на таможне скажутся на общем рейтинге страны?

Андрей Бельянинов: Не в порядке оправдания, а в порядке констатации факта, по методике Doing Business доля таможни в показателе "внешняя торговля" занимает всего 12-14 процентов, остальное - поле ответственности иных министерств и ведомств, обеспечивающих "внешнюю торговлю".

Усилий одних только таможенных органов для скорости перемещения грузов через границу мало. Пункты пропуска нуждаются в реконструкции, не говоря уже о нормальных дорогах для транспорта, создании современной логистики для бизнеса, условий для развития транзита. В одних только морских портах - такой клубок проблем, явных и скрытых...

Так что если внимательно посмотреть на вопросы, которые в исследовании названы "таможенными", то они в большей степени транспортно-логистические и торговые.

Приведу парадоксальный факт: страна с очень слабо развитой дорожной инфраструктурой занимает ведущее место по автоперевозкам. Почему? Для автомобильных перевозок созданы райские условия. В отличие от железных дорог, автомобильные дороги для грузов бесплатны. Это тот самый бесплатный сыр, который обозначает мышеловку с экономической точки зрения. Грузовой транспорт разбивает дороги, но на ремонт не тратится. Мы его субсидируем, получается. А в результате получается коллапс на магистралях. Почему-то созданы все условия, чтобы дороги действительно оставались в России традиционной проблемой.

51,2 процента доходной части федерального бюджета в 2012 году дала таможня.

Наверное, бизнесу так выгодней?

Андрей Бельянинов: В сфере автомобильных перевозок многие получают сверхприбыли, но подумать об интересах страны не хотят. Автомобильные перевозки сейчас развиваются в ущерб экономике страны. Вот железная дорога - на нее очень много возложено социальных вопросов в масштабах страны. А автоперевозчики ни за что не отвечают и как сыр в масле катаются. Явная диспропорция.

Почему грузовики позволяют себе идти в третьем, в четвертом ряду, когда они должны идти в первом или во втором? Потому что их никто не штрафует. Они - хозяева на наших дорогах. Так же они себя ведут и на границе. Зачем нашим дорогам машины, везущие 40-футовые контейнеры? Давайте запретим въезд таких фур в Россию. Тяжести можно без проблем доставлять по рельсам. Заставьте многометровые фуры выполнять общепринятые международные требования - и предпочтения бизнеса сместятся в сторону железной дороги.

Как минимум это позволит РЖД решать еще больше социальных вопросов. А еще воздух станет чище и нагрузка на дорожное полотно снизится.

Если перевозки сместятся на железную дорогу, с ее тарифами, то цены взлетят, заплатит ведь опять потребитель из своего кармана?

Андрей Бельянинов: Что касается тарифов, об этом должно подумать государство, ведь ОАО "РЖД" - это государственная компания.

Таможня - барометр для экономики

Вы, доктор экономических наук, наверняка, формулируете проблемы, которые стоят перед экономикой, влияют на ее рост или замедление?

Андрей Бельянинов: Да, таможня дает много материала для экономического анализа. Не припомню, чтобы делался анализ эффективности вводимых мер таможенно-тарифного регулирования. Их вводят по инициативе десятка ведомств. В обоснованиях красиво расписано, что это послужит добрым делом для страны. Но потом, когда меры введены, никто так и не отвечает на вопрос, действительно ли достигнуты заявленные цели посредством предложенных мер. А ведь это миллиарды рублей. Возьмем мобильные телефоны. В казну за их ввоз поступает несколько сот миллионов долларов. Если пошлины снимем, что будет? Разовьется наша промышленность хотя бы по сборке этих телефонов или не разовьется? Нет ответа. По любой товарной позиции может быть сделан анализ. На его основе можно выстраивать гибкую тарифную политику в интересах отечественного бизнеса. Но анализа нет. Может, потому и бизнес не развивается, и прямых инвестиций нет?

Аналогичная ситуация с яхтами, лодочными моторами, прицепами. Новые русские не стали меньше ходить на яхтах, но места их стоянок - марины - находятся за рубежом. Разве нельзя в стране обеспечить им достойное обслуживание? Можно. Вместо этого на них оформляется временный ввоз и вывоз. Если отменить пошлины - уверен, что государство получило бы в результате больше, собрав внутренние налоги с бизнеса, который обслуживал бы эту технику.

Очень много правильных решений было принято относительно рыбных промыслов. Но опять-таки весь сервис по судоремонту, по переработке рыбы - он оказался за пределами России. Целые отрасли оказались убиты, отданы на сторону в результате того, что экономический эффект от введенных мер тарифного регулирования остается не оценен. А те, кто должен это делать, либо делают вид, что ничего не происходит, либо кивают в сторону таможи.

А на мой взгляд, делать надо хорошо забытую вещь - внедрять экономико-математические модели. У нас должны быть балансы - отраслевые, межотраслевые... Почему, допустим, в крупной частной компании это можно делать, а в масштабах страны - не делается?

Еще вопрос, касающийся инвестиций. По моему мнению, чаще мы имеем не инвестиции, а реэкспорт капитала. Деньги, которые в свое время из России убежали, возвращаются в виде оборотных средств. Предприниматели то выводят их, то обратно вводят. Настоящие иностранные инвестиции - это приток зарубежных денег в страну для реализации проектов в экономике. Сколько у нас прямых инвестиций, в полном смысле иностранных, если они вообще есть? Жаль, что наши коллеги в Минэкономразвития

России, которые должны такой статистикой обладать, не имеют этих данных.

Вы являетесь руководителем межправительственной группы по корректировкам в Таможенный кодекс Таможенного союза. С чем связаны эти поправки? Когда вступят в силу?

Андрей Бельянинов: Поправки связаны, во-первых, с упрощением процедур, с созданием более благоприятных условий для ведения бизнеса в сфере внешней торговли. Во-вторых, с унификацией единого законодательства. Закон должен быть максимально простым, понятным для бизнеса и отвечать текущим задачам экономического развития наших стран.

Над поправками год работали представители всех трех стран. И четвертая сторона - наднациональный орган, Евразийская экономическая комиссия. Согласовали 375 поправок. Но в минэкономразвития вернули поправки для обсуждения российскому бизнесу. И это при том, что в работе участвовали представители и этого ведомства, и бизнеса.

Как сопредседатель Межправительственной российско-киргизской комиссии, что вы скажете о наших торгово-экономических связях? Стоит ждать пополнения новыми странами Таможенный союз?

Андрей Бельянинов: Киргизия стоит ближе всех к вступлению в Таможенный союз. В 2011 году Бишкек подал заявку на вступление в Таможенный союз. Для проработки механизма и условий вступления в Таможенный союз созданы рабочие группы. Присоединение Киргизии к Таможенному союзу выгодно для всех, поскольку даст новый импульс для товарооборота внутри Таможенного союза, и в первую очередь - для самой Киргизии. Киргизские таможенные органы максимально адаптированы к работе в условиях Таможенного союза.

У нас подписан пакет документов с Таджикистаном, который позволяет с оптимизмом смотреть на возможность вступления этой страны в Таможенный союз. Что касается Украины, то все зависит от руководства этой страны. С украинской таможенной администрацией у нас, по сути, действует политика открытых дверей, очень хороший

уровень взаимодействия

А кони все скачут, и скачут

Андрей Юрьевич, многие с волнением следили за конным походом "Москва - Париж", организованном под эгидой ФТС России и посвященном победе России над Наполеоном в 1812 году? Чем он стал для вас лично? Что дальше?

Андрей Бельянинов: Мой хороший товарищ Павел Мощалков занимается спасением и разведением уникальной донской породы лошадей. В одну из наших встреч он предложил организовать поход через шесть стран Европы, чтобы привлечь внимание к проблеме исчезновения этой уникальной породы.

А в результате эту сугубо частную инициативу поддержало государство. Она была включена в государственную программу подготовки к празднованию 200-летия Отечественной войны 1812 года, а ответственным назначили ФТС России.

Не все поначалу ладилось. Но после того, как нас благословил Святейший Патриарх в Донском монастыре и передал казакам икону Донской Божьей Матери, все стало складываться.

В результате донские казаки, пройдя три тысячи верст в конном строю, вновь дошли до Парижа. Из двадцати трех лошадей только одна выбыла под Вязьмой в первый день - на железнодорожном переезде вывихнула ногу.

Получилось очень хорошее патриотическое начинание, которое объединило очень многих людей. Причем многие жертвователи даже не просили, чтобы их упоминали в рекламной продукции. Просто считали своим долгом помогать.

Состоявшийся конный поход не ставил перед собой никаких политических или

экономических задач. Это было общественно-культурное, историческое событие. Его цель - привлечь внимание, в особенности - молодежи, к нашей истории и культуре. Последние десятилетия мы, как в России, так и в Западной Европе, слишком легко относимся к интерпретации нашей истории. Не следуем нам забывать исторический опыт, иначе это ведет к утрате духовности.

Просвещение россиян, формирование гордости за Отечество, за ратные подвиги российской армии, воспитание патриотизма - вот основные задачи, которые мы преследовали при подготовке и проведении похода.

А патриотизму нам нужно учиться у тех донских казаков. Интересный факт: из экспедиционного корпуса, дошедшего до Парижа, 40 тысяч солдат из крепостных остались во Франции, а все казаки вернулись на Тихий Дон.

А над кадетскими корпусами таможенники будут шефствовать, об этом сейчас много разговоров?

Андрей Бельянинов: Мы готовы, и очень бы этого хотели. Если бы таможенной службе передали хотя бы один кадетский корпус, то у нас хватило бы и сил, и возможностей для заботы о ребятах.

Надеюсь, что благодаря этой публикации нас услышат и поддержат.

Готовить будущих таможенников в кадетских корпусах можно было бы по всей стране, ведь у нас восемь региональных таможенных управлений. Тем более, у нас есть таможенная академия. Таким образом, ребята имели бы определенные гарантии по получению в перспективе профильного высшего образования.

Кстати

Штатная численность должностных лиц таможенных органов составляет 59 663 человека.

Таможенный коллектив сейчас сочетает молодость и опыт, говорит глава ФТС Андрей Бельянинов. Почти половина - это кадры в возрасте до 39 лет. Доля молодых специалистов в возрасте до 30 лет - 17 процентов. "Сейчас для сотрудников таможенной службы новым федеральным законом увеличены оклады и уточнены дополнительные выплаты, - напоминает Бельянинов. - Соответствующие постановления правительства, определяющие конкретные цифры, что называется, на выходе".

Татьяна Зыкова