

«Мир идет к практически полной прозрачности»

Руслан Давыдов о документарной и физической прослеживаемости товаров.

Первый замглавы ФТС Руслан Давыдов в интервью “Ъ” рассказал об итогах эксперимента по применению электронных пломб при **таможенном** транзите, а также о планах по развитию систем маркировки и прослеживаемости товаров на основе данных об их ввозе и перепродаже.

– Россия и Казахстан провели пилотный проект по применению электронных пломб для транзитных перевозок. Как вы оцениваете его итоги? Пломбы будут применяться на уровне ЕАЭС?

– Партнеры по Евразийскому союзу не присоединяются к нашим ответным мерам и просят разрешить транзит продукции с Украины и подсанкционных товаров. Но у нас нет **таможенной** границы, и мы знаем, что транзит порой пропадает на просторах страны – это десятки случаев, а если учесть, что в каждой машине в среднем 20 тонн груза, то для подакцизных товаров (к примеру, сигарет) с одной машины платежей может быть и на миллион рублей. Ограничение на транзит украинских товаров продлено до 1 июля – к этому времени нужно принять какое-то решение, и мы надеемся, что будет техническая готовность его обеспечить. Мы считаем, что все грузы должны перемещаться на одинаковых условиях – но для подтверждения, что товар будет доставлен в место назначения, должна использоваться навигационная пломба, которая просигнализирует об отклонении маршрута, вскрытии или замене прицепа. Такие пломбы применяются в Китае, в странах ЕС.

Предполагается, что операторами будут национальные компании государств–членов ЕАЭС, но они должны организовать взаимодействие между собой, состыковать свои информационные системы. Не стоит расценивать эту контрольную процедуру как инструмент принуждения или давления на бизнес. Это и возможность дать

преимущество логистическим компаниям – снизить расходы на страхование грузов, упрощение и ускорение процедуры проверки: зачем досматривать груз, если он под пломбой? Думаю, что в течение этого года, максимум следующего все заработает – по крайней мере для некоторых групп товаров, потому что нет смысла сразу распространять эту систему на весь транзит, надо ее опробовать на малых объемах и на наиболее рискованных товарах.

– Предполагалось, что уже в апреле будет запущен эксперимент по документарной прослеживаемости для 15 групп товаров, какова ситуация сейчас?

– К сожалению, пока он не запущен, соответствующее постановление правительства проходит оценку регулирующего воздействия. Мы технически готовы, основным оператором системы будет ФНС. Но здесь речь идет о документарной прослеживаемости, а физическая предполагает маркировку товаров. Мы уже передаем в налоговую службу информацию по всем **таможенным** декларациям на ввоз и по всем фактам вывоза, по всем транзитным декларациям. Когда было принято решение о переподчинении **ФТС России** Минфину, то предполагалось, что это позволит создать единый механизм администрирования налоговых, **таможенных** и иных платежей. Система прослеживаемости – базовый элемент этого единого механизма.

Базы у нас остаются у каждого в своем ведомстве. Но если налоговая выявила, допустим, разрывы в цепочках перепродажи товаров, или они видят, что на одну декларацию, по которой ввезено сто единиц товара, начинают списывать двести или тысячу единиц, начинается проверка. И мы уже выставляем профили риска компании, которая такую декларацию подала. Так что мы адаптировали свою систему управления рисками в оперативном режиме – в этом смысл системы прослеживаемости.

Многие при этом задаются вопросом: зачем мне маркировка, если я и так буду отдавать в систему данные о том, как я перепродал товар. А если в эту систему занесли недостоверные данные? Тем более в ФНС России прослеживаемость связана с системой контроля уплаты НДС – но у нас есть «упрощенцы», которые не являются плательщиками этого налога и не обязаны предоставлять информацию: они остаются «невидимыми» для системы. Маркировка как составляющая системы фактической прослеживаемости должна минимизировать такие риски.

Маркировка – это нагрузка на бизнес, документарная прослеживаемость дешевле и легче: компаниям достаточно доработать систему бухгалтерской отчетности, которая делала бы выгрузки в налоговую, и внедрить дополнительный учет. Поэтому для маркировки выбираются такие товары, где ее стоимость несопоставима с ценой товара. В перспективе предполагается создание полностью автоматизированной системы – лет через десять, наверное. Мир идет к практически полной прозрачности, и рано или поздно мы придем к точке, когда не будет деклараций на товар, будет транзакционный контроль.

– Это подразумевает автоматический выпуск товаров?

– Участники торговли, экономические агенты будут поставлять в единую государственную систему некие данные по установленным форматам и позициям, а она будет начислять платежи, списывать, администрировать их – и в принципе компании и государство будут контактировать только в том случае, если есть расхождения сведений.

Первая электронная декларация у нас была подана в сентябре 2008 года. Сейчас же на бумаге подаются только документы, по которым есть такое требование в международных договорах. Это – товарно-транспортные документы и документы на предоставление преференций по уплате ввозной пошлины (сертификат о стране происхождения товара), хотя и здесь мы ведем сейчас работу в направлении электронной верификации. По экспорту автоматически регистрируется 86% деклараций, по импорту – 36,5%, а выпускаются в автоматическом режиме от числа деклараций компаний низкого уровня риска 42,5% при вывозе и 29% при ввозе.

– А где-то в мире это выстроено?

– Пока нет. В Эстонии два года назад обещали, что перейдут на транзакционный контроль через пять лет. Эстония, действительно, одна из передовых стран в этом смысле.

– Насколько другие страны стремятся к созданию аналогичных систем прослеживаемости?

– Системы маркировки внедряют отдельные крупные транснациональные корпорации – к примеру, производители табачных изделий, ритейл. Это позволяет им бороться с контрафактом и минимизировать нецелевые расходы. Для нас здесь важна заинтересованность бизнеса обмениваться информацией. У нас зачастую компании не готовы ею делиться, пока такое требование четко не прописано в законе. К примеру, по новым правилам **Таможенного** кодекса ЕАЭС зарегистрировано всего лишь 18 компаний как уполномоченных экономических операторов. Основной причиной нежелания компаний получать такой статус является условие обеспечить удаленный доступ к системе учета движения товаров. Поэтому 185 операторов работают пока по старым правилам.

Девять тысяч компаний у нас отнесены к категории низкого уровня риска – они никакого обеспечения для этого статуса не вносят, никаких гарантий не дают, при этом пользуются упрощениями не хуже, чем любой оператор.

– Были предложения перейти от категорирования компаний к категорированию отдельных партий товаров. Как это устроено?

– Когда участники ВЭД получают статус низкого риска, при каких-то транзакциях они могут допускать определенные нарушения. У нас, на мой взгляд, получился определенный перекося в сторону категорирования компаний: они практически сравнялись по статусу с уполномоченными операторами, хотя особо не напрягались, тогда как в любой стране мира получить статус уполномоченного оператора непросто – такие компании находятся под постоянным контролем и за это фактически освобождаются от декларирования. Если такой оператор попался на нарушении – он теряет этот статус, и восстановить его крайне трудно. У нас же, чтобы попасть в группу низкого риска, компании либо проходят через ведомственное категорирование, либо это происходит автоматически, на основе обрабатываемых данных.

На самом деле по упрощению **таможенного** оформления мы совершенно точно превзошли многие страны мира, но бизнес, как мне кажется, еще недостаточно активен. Есть с чем сравнить – допустим, с тем же Китаем или с Роттердамом, где я был недавно. Там бизнес сам создает условия для улучшения товарооборота. У нас же сегодня

основные препятствия к развитию международной торговли – инфраструктурные. Инфраструктура портов, погранпереходов, пунктов пропуска, железнодорожных переходов находится в довольно отсталом состоянии. В том же порту Роттердама один только новый участок, «Мааслакт-2», который у них полностью автоматизирован (на нем работают всего два диспетчера), обрабатывает больше контейнеров, чем все порты РФ. И систему «единого окна» там тоже бизнес делал. Сейчас на обновление пунктов пропуска у нас в рамках нацпроекта выделено 21,5 млрд руб., также мы собираемся сформулировать новые требования к обустройству пунктов пропуска. Те, которые действуют сейчас, – 2008 года, им уже десять лет, техника уже ушла далеко вперед – да и по тем требованиям у нас обустроено лишь порядка 15% пунктов пропуска.

[Оригинал публикации](#)