

По итогам прошлого года таможня стала основным источником наполнения российского бюджета. Этот результат достигнут в условиях начала работы Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. О том, как работают таможенные органы в новых условиях, о реорганизации и развитии своего ведомства и внешнеэкономических отношениях России с ближайшими соседями рассказал руководитель Федеральной таможенной службы Андрей Бельянинов в интервью специальному корреспонденту РИА Новости Марине Градовой.

**- Прошлый год называют уже посткризисным, но ФТС России работала в непростых условиях подготовки и запуска Таможенного союза, тем не менее перевыполнила план на 5,7%. В 2011 году сколько планируете собрать?**

- В прошлом году мы обеспечили 52% бюджетных доходов, собрали свыше 4,3 триллиона рублей. Нам иногда говорят: а разве трудно собрать? Растет экспорт, цена на нефть остается высокой, увеличивается объем импорта, потому что растет уровень потребления в стране, которая выходит из кризиса. Таможня перевыполняет план и на стабильном рынке, и на растущем, и на падающем. Значит, дело не столько в благоприятных условиях, сколько в организации работы. В следующем году нам предстоит собрать почти 4,7 триллиона рублей.

**- Ранее неоднократно поднималась проблема информационного взаимодействия с Казахстаном в рамках Таможенного союза. Решена ли она сегодня?**

- Дело сдвинулось с мертвой точки, работа идет, но у нас, к сожалению, еще нет общего программного продукта. С Белоруссией нет проблем по софту, с Казахстаном пока унификации не происходит. На это объективно нужно время. У нас есть принципиально важный срок - 1 июля 2011 года, когда мы должны снять таможенный контроль на границе с Казахстаном. Хотелось бы, чтобы к этому времени мы говорили на одном информационном языке с нашими казахскими коллегами.

**- Решены ли вопросы присутствия российских таможенных специалистов в Казахстане? Согласован ли график контрольных мероприятий?**

- Ситуация изменилась, у нас есть возможность контроля на внешней границе. Мы уже начали эту работу. Хочу подчеркнуть: речь идет не о недоверии, речь идет о применении единых подходов. Например, Росграница провела инвентаризацию пунктов пропуска. Есть технические требования, которые должны быть едиными и для таможенных органов, и для пограничного контроля в трех государствах.

**- Механизм зачисления и перераспределения импортных пошлин между бюджетами стран союза начал работать в сентябре прошлого года. Эффективен ли он, не требует ли корректировки?**

- Технологически ситуация не вызывает никакой тревоги, все отработано. Что касается коэффициентов, то они были введены расчетным путем. Нужно будет подвести итоги по расщеплению таможенных платежей в пользу тех или иных бюджетов за полгода. Наверное, тогда пойдет разговор о какой-то корректировке. Определенная погрешность сейчас существует.

**- Насколько она велика, и в чью пользу могут быть пересмотрены коэффициенты?**

- Не могу пока сказать. Цифры мы уже подсчитали, но пусть Минфин примет решение. Сейчас цифры говорят в пользу Белоруссии и Казахстана. Но надо полгода поработать, посмотреть реальную картину по данным казначейств. На конец года пришелся пик годовых грузопотоков и платежей, и надо, чтобы все страны подвели итоги.

Все три службы работают по платежам в режиме онлайн, а вот анализ грузопотоков требует времени и координации. Как известно, в январе во внешней торговле "мертвый сезон", в феврале – "раскачка", и только в марте мы выходим на полноценный объем внешнеэкономической деятельности.

**- Можно ли говорить, что кризис закончился?**

- Объемы товаропотоков нарастают. Уже в январе по сравнению с январем прошлого года импорт из стран дальнего зарубежья вырос на 43%, идет оживление экономики.

Мы ожидаем запредельную нагрузку на автомобильные пункты пропуска, особенно на Северо-Западе. К сожалению, во время кризиса эти проблемы не были решены, да и их решение - не совсем наш вопрос. Инфраструктурой ведает Росграница, а таможенные органы являются пользователями. Росграница хорошо работает по обустройству пунктов пропуска, но требуется строительство новых пунктов пропуска, это большие затраты. Кроме того, новое строительство требует двухсторонних международных соглашений.

**- И какие российские рубежи требуют строительства дополнительных пунктов?**

- Объем приграничной торговли и перемещения людей на российско-финляндской границе превысил первоначальные расчеты в разы. Сейчас граждане России едут в Финляндию в магазины, на дачи, многие там живут. Из Финляндии люди едут в Санкт-Петербург с такими же целями. Такого количества легковых машин не ожидал никто, когда проектировались и строились пункты пропуска через государственную границу. Мне кажется, стоит в очередной раз поднять вопрос перед Евросоюзом о возобновлении строительства пунктов пропуска, в том числе и за счет бюджета Евросоюза.

На российско-финляндском участке границы в Ленинградской области уже не достаточно трех МАППов. Имеется в виду Торфяновка, Брусничное и Светогорск. Нужно думать о строительстве, по крайней мере, еще одного пункта. Есть надежда, что если в полную мощность заработает порт Усть-Луга, то часть таможенного декларирования будет перенесена на портовые зоны и нагрузка на автомобильные пункты снизится.

Пункт пропуска Бурачки-Терехово на Латвийской границе находится в предкризисной ситуации. Для него 360 машин в сутки – это пик. Если пропускать больше, то неизбежны определенные потери в качестве работы. Физически он не может пропускать больше. Но там уже выстраиваются очереди порядка 600-700 машин, ясно, что это двухдневные очереди.

**- А другие порты на Балтике не могут принять на себя "удар"?**

- Пока был кризис, объем грузооборота позволял производить окончательный выпуск товара прямо в портовой зоне. Сейчас отмечается рост товарооборота, а территория порта ограничена. Поэтому нужны дополнительные площадки. В ближайшее время мы утвердим методики, касающиеся "сухого порта". Речь идет о сухом порте Шушары (Морской порт Санкт-Петербург) и порте в Кронштадте. В Кронштадте склад временного хранения находится в 1200 метрах от порта. Шушары находятся в полутора десятках километров от порта Санкт-Петербург. Выпуск товара уже будет в этих сухих портах. При перевозке могут возникать риски по потере таможенной стоимости, поэтому все надо учесть в технологической схеме.

**- Когда они смогут заработать?**

- Думаю, до конца месяца мы утвердим методики, а в марте эти площадки могут начать работать.

**- Планируется ли расширять такую практику на других направлениях?**

- Сейчас мы эти два порта рассмотрели. Думаю, что эти принципы в дальнейшем будем применять и к другим портам. Скорее всего, единой методики для всех сухих портов не получится, потому что каждый имеет свои особенности – место расположения, позиция собственников, транспортные возможности. Так называемые площадки сухого порта могут быть организованы по-разному – в непосредственной близости от порта или в 15-20 километрах.

**- Вы ранее высказывались о необходимости заменить в России добровольное информирование о перемещаемых через границу товарах обязательным. Готовятся ли какие-то законодательные инициативы?**

- В конце прошлого года было поручение президента и премьера, сейчас мы работаем над исполнением этих поручений, над соответствующими поправками в законодательство. Не всем это нравится. Но в Евросоюзе действует 100-процентное предварительное декларирование. Если мы хотим сверять часы с Евросоюзом, то предварительное декларирование надо вводить.

В марте мы должны представить в правительство согласованный с министерствами и ведомствами вариант законопроекта. Некоторые участники ВЭД против. Якобы мы ущемляем участников внешнеэкономической деятельности чрезмерным администрированием. Я с этим не согласен.

**- Они свою позицию аргументируют еще и необходимостью модернизировать компьютеры, закупать программное обеспечение, то есть дополнительными затратами...**

- Это не очень состоятельный аргумент, никакая особенная модернизация компьютеров не нужна. Все можно делать очень быстро через Интернет. Тем более, таможенные органы на 100% готовы принимать декларации по Интернету.

**- В начале февраля вышло постановление правительства о сокращении госслужащих на 20% за три года. Как таможня будет выполнять эту задачу?**

- Нами была принята концепция перевода оформления на границу, и мы понимали, что роль внутренних таможен падает. Поэтому каждое таможенное управление из существующих восьми уже выставило для себя "маяки" по сокращению сотрудников. Когда вышел указ о сокращении, эта работа у нас во многом была сделана. Однако, мы не можем полностью убрать внутренние таможни, на месте этих таможенных органов останутся центры таможенного оформления – с меньшим штатом, но с информационными технологиями.

**- При реализации концепции сотрудникам таможни предлагают новое место работы, ведомственное жилье? Многие ли соглашаются?**

- Поменять место жительства, оставить корни, малую Родину сложно. Не каждая семья готова к переезду. Обеспечение жильем – это тоже проблема. Собственная инфраструктура для работы таможенников на границе пока оставляет желать лучшего. К сожалению, социальный пакет, жилищная программа нуждаются в доработке.

**- Вас недавно назначили сопредседателем российско-киргизской межправительственной комиссии, первое заседание в новом качестве Вы провели в Киргизии в первой декаде февраля. В каком состоянии находятся наши двусторонние отношения? Какие перспективы их развития вы видите?**

- С конца прошлого года в Киргизии действует новое правительство, республика из президентской стала парламентской. Нам нужно заново открыть для себя Киргизию, которая в последние годы находилась в политическом кризисе. Для нас очень важно, чтобы Киргизия была стабильной, чтобы наш российский бизнес там мог спокойно работать, чтобы мы укрепляли двусторонние связи.

В преддверии заседания комиссии наши бизнесмены проводили переговоры с киргизскими коллегами. Киргизия – это мировая кладовая, там есть все элементы таблицы Менделеева и, по разным оценкам, от половины до трех четвертей запасов пресной воды Центральной Азии. Это большой потенциал для развития гидроэнергетики, что важно для наших компаний-лидеров в этой области – РусГидро, Интер РАО ЕЭС, Росатома. Основным оператором по нефти и нефтепродуктам в стране является "Газпромнефть" и ее дочерняя компания "Газпромнефть-Аэро". Кроме того, свои интересы обозначили РЖД, "Полюс-золото", самолето- и вертолетостроители.

Недавно подписано соглашение о создании совместного российско-киргизского предприятия по поставкам авиационного топлива. В поставках топлива нуждается и американская авиабаза в Манасе, у них свои законы и конкурсы при заключении долгосрочных контрактов. С 1 января 2011 года на полтора месяца ставки при экспорте нефтепродуктов из России в Киргизию были обнулены. Эта мера оказала позитивное влияние на экономическую ситуацию в стране. Полагаю, при соблюдении киргизской стороной ранее согласованных условий, этот механизм может применяться и в дальнейшем.

**- А что могут предложить рынку Киргизии наши авиапроизводители? Есть уже заявки на поставки техники?**

- Мы пока демонстрируем наши возможности, потому что финансовых возможностей у Киргизии пока, к сожалению, нет. Вот почему я попросил, чтобы в итоговом тексте

протокола заседания межправительственной комиссии прозвучала возможность выделения связанных кредитов. А то, что у них изношенный авиационный парк – это очевидно. Потребности весьма велики, но насколько – пока сказать сложно. Тем более, некоторых моделей пока нет и у нас – Sukhoi Superjet 100, MC-21. Для Киргизии более актуальны, пожалуй, поставки вертолетной техники семейства Ми-8/Ми-17.

**- В какой стадии находится совместный проект по добыче золота, в котором участвует "Полюс-золото"?**

- Киргизия пока не определилась с порядком вхождения на рынок концессий и переработки золота. Там действует государственная монополия, абсолютно правильное решение. На том месторождении, на которое зашел "Полюс-золото", есть ряд юридических вопросов, которые нуждаются в уточнении. Киргизская сторона должна выработать единые подходы, единые правила для реализации концессий в золотодобыче. Это принципиальная вещь, ведь речь идет о наполнении бюджета и золотого запаса страны. Пока киргизская сторона обозначила, что до выработки единых правил не рассматривает участие той или иной компании. О сроках выработки этих подходов мне неизвестно.

**- Ранее власти Киргизии заявляли о намерении присоединиться к Таможенному союзу. Есть ли подвижки в этом вопросе?**

- По линии таможенного сотрудничества у нас проблем нет, идет плодотворная работа, киргизские таможенники очень "продвинутые", интеллектуальные, используют хорошие информационные технологии. Мы говорим на одном языке, есть тесное сотрудничество. Что касается перспектив присоединения Киргизии к Таможенному союзу, то мы вместе должны подготовиться к этому, понять, насколько ее экономика, ее нормативная и законодательная база будут готовы.

Россия, Белоруссия, Казахстан прошли долгий путь к Таможенному союзу. Сейчас мы вышли на новую ступень интеграции – на создание Единого экономического пространства. Киргизии надо тоже пройти определенный путь, и их специалистов, политиков мы приглашаем к этой работе.