

Уважаемые дамы и господа, искренне рад приветствовать вас в Федеральной таможенной службе и поблагодарить за то, что вы откликнулись на наше приглашение. Практически все журналисты, которые давно работают по таможенной тематике, знают, что мы действительно в канун Международного дня таможенника проводим пресс-конференцию. Год закончился, есть цифры, подводим итоги, намечаем планы на очередной год.

Через такие пресс-конференции мы хотим проинформировать общественность о том, как мы работаем, какие у нас есть проблемы, о наших планах на ближайшую перспективу.

Должен сказать, что в прошлом году Федеральная таможенная служба, все ее подразделения работали очень напряженно, но содержательно. Самое главное для нас в ушедшем году событие было то, что 8 декабря, можно сказать в канун Международного дня таможенника, Правительство Российской Федерации рассмотрело и одобрило Концепцию развития таможенных органов Российской Федерации до 2010 года. Хочу подчеркнуть, что это документ, над которым мы очень много работали совместно с Министерством экономического развития и торговли, с другими министерствами и ведомствами, то есть этот документ межведомственный. Идеи и мысли, которые заложены в Концепции, касаются, как видите, не только таможенного дела в России в целом, а вообще администрирования внешнеэкономической деятельности. В Концепции очень серьезно поставлены такие вопросы как обустройство границы, оборудование пунктов пропуска инспекционно-досмотровыми комплексами, создание единой базы данных контролирующих органов, нахождение в режимной зоне пунктов пропуска двух служб (пограничной и таможенной). Это очень серьезные вещи.

Все это направлено на то, чтобы создать в Российской Федерации принципиально новую схему организации таможенного контроля, и эта система таможенного оформления и контроля должна быть направлена в первую очередь на то, чтобы таможенная служба была прозрачной, эффективной и соответствующей международным стандартам.

Мы учли при подготовке этой Концепции все рекомендации Всемирной таможенной организации, а Всемирная таможенная организация, я напомним, в июне прошлого года приняла Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли. И вот все принципиальные моменты, которые нашли отражение в рамочных стандартах, естественно нашли отражение и в принятой Концепции.

Мы очень много в прошедшем году занимались администрированием, мы хотели, и я думаю, что у нас это во многом получилось, чтобы таможенная служба была более прозрачной. Прозрачность заключается, в первую очередь, в том, чтобы бизнес, участники внешнеэкономической деятельности работали в равных условиях, по единым правилам, которые регламентированы соответствующими законами и приказами, которые прошли регистрацию в Минюсте. Мы не делали никаких исключений для отдельных участников внешнеэкономической деятельности. Законопослушный бизнес это приветствует, ну, а те, кто, как мы выражаемся, работает по ту сторону баррикады, конечно чувствуют неудобства в работе с таможенной службой.

В пресс-релизе есть все цифры, и я не буду их повторять. Но хочу все-таки подчеркнуть,

что наша служба очень многофункциональная, и усилия всех подразделений, в первую очередь службы организации таможенного контроля, экономического блока, правоохранительного нашего блока, безусловно дали результаты. Цифры сами за себя говорят, потому что судить можно только по конечному, как говорят, результату. Мы фискальная все-таки служба, и в федеральный бюджет перечислили в прошлом году 2 триллиона 103 миллиарда рублей. Это на 883 миллиарда больше, чем в 2004 году.

Вдумайтесь в эти цифры: плюс практически 42 миллиарда долларов.

Вы можете задать вопрос, что это произошло за счет повышения цен на энергоносители. Отчасти это действительно так, но что касается импортной составляющей, мы перечислили в бюджет более 750 миллиардов рублей, это на 186 миллиардов рублей больше, чем в 2004 году. Таких показателей в истории, по крайней мере, современной, таможенной службой достигнуто до сих пор не было.

Но, повторяю, это наши конечные результаты. И поймите, мы очень самокритично относимся к своей работе, мы знаем, что в работе нашей службы еще есть много нерешенных вопросов, есть резервы. Это касается таможенного администрирования, контроля товаров после выпуска в свободное обращение, у нас есть вопросы, над которыми нужно работать правоохранительному блоку. Кстати, и правоохранительный блок в прошлом году значительно эффективнее стал работать, практически на четверть увеличилось количество уголовных дел, которые подведомственны компетенции Федеральной таможенной службы. Мы очень эффективно, я считаю, работали по пресечению поставок наркотиков, потока наркотиков, который идет в Россию, и особенно сильных наркотиков, и мы их задержали по итогам прошлого года более чем в 2 раза по сравнению с 2004 годом.

Я бы на этом закончил свое вступительное слово и готов ответить на ваши вопросы.

«РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА»: Когда появится новая норма провоза багажа физическими лицами? Сейчас идут активные дискуссии в Минэкономразвития, и в общем-то говорят о том, что 65 тысяч рублей не нужно снижать, а нужно снижать только норму провоза багажа на одного человека и по весу.

Какое ваше мнение на этот счет?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Да, норма, касающаяся стоимостных показателей 65 тысяч рублей, - содержится в Таможенном кодексе. А по весу - это регламентирующее постановление Правительства. На сегодняшний день подготовлен проект Постановления Правительства, где предусмотрено снижение весовых параметров с сегодняшних 50 килограммов до 35. Что касается стоимостных параметров, мы подготовили предложения изменения в Таможенный кодекс, они тоже проходят процедуры согласования, я думаю мы в этом году должны получить то, что хотим. Что касается конкретных размеров снижения, - этот вопрос должен решаться после консультаций с другими министерствами и ведомствами, с бизнесом. Называть цифры не хотелось бы, но как пожелание, я бы видел сегодняшнюю норму в 65 тысяч рублей, наверное, можно было бы на половину

ограничить.

Но я неоднократно это подчеркивал и сейчас хочу сказать, это не должно быть направлено против законопослушных граждан, тех, которые для личного употребления везут те или иные вещи. Если есть потребность приобрести гражданину за границей шубу дороже 65 тысяч рублей, ну ради бога, пользуйтесь. Не хотелось бы вводить какие-то ограничения, которые бы затрудняли покупки для личного потребления, мы не сторонники этого. Мы сторонники того, чтобы прекратить неорганизованную торговлю, которая особенно процветает в регионах Дальнего Востока, Сибири, да и здесь есть, привести ее в рамки торгового оборота. Вот такая наша позиция.

А.Н.ФЕДОРОВ – продюсер канала «ТВ-центр»

Александр Егорович, добрый день. Вас с наступающим профессиональным праздником. Вопрос от лица многочисленных наших автолюбителей, Что-то будет в этом году меняться в плане вашей работы и в плане того, сколько мы должны платить за те машины, которые мы приобретаем за рубежом либо здесь растамаживаем?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Нет, мы ничего не планируем. Есть Концепция развития автомобильной отрасли, и там все изложено. Мы исполняем эту Концепцию.

У нас никаких нет намерений менять правила, только одно «но». В прошлом году мы приложили очень много усилий к тому, чтобы весь бизнес работал по единым нормативным документам, которые прошли соответствующие процедуры, будь то законы или приказы. Вы это знаете и об этом много писали, существует проблема на Дальнем Востоке, где завозили подержанные автомашины по совсем смешным ценам. Доходило до того, что нормальные, в хорошем состоянии импортные автомобили декларировались за 200-300 долларов. В природе можно найти такое? А у нас, к сожалению, сложилась такая практика. А какую волну негодования наши действия по наведению порядка вызвали у так называемых «законников»! Они считали, что закон нарушает руководство Дальневосточного таможенного управления и Федеральной таможенной службы, якобы попирают все нормы, заставляют их по так называемым «мини-каталогам» декларировать.

Нет и еще раз нет. У нас есть метод определения таможенной стоимости по «цене сделки». Если этот метод работает, если импортер или гражданин привозит машину и представляет нам соответствующие документы подтвержденные, мы их принимаем и учитываем в процессе таможенного оформления. А когда нам просто говорят, что вот они купили по такой-то цене, да еще прикладывают поддельные чеки, которые выбиты на судне, на котором эту машину везли, мы с этим не можем согласиться.

Мы убеждали, вели переговоры с бизнесом, и пришли к общему мнению, изменили эти правила. И мы будем и в дальнейшем наводить порядок. Это наша обязанность. Почему раньше не делали? Это уже другой вопрос. Видимо, социальные моменты учитывались. Но на сегодня курс такой. Никаких резких движений, никаких изменений мы не планируем вводить. Наша задача, повторяю, обеспечить, чтобы все работало в равных условиях, в том числе и дальневосточные наши бизнесмены, которые для внутреннего потребления на Дальнем Востоке мало завозят. В большей части эти машины переправляются из Сибири на Урал, а также и в центральный регион. Эта практика должна быть прекращена.

Журнал «За рулем»

В продолжение автомобильного вопроса.

С 1 апреля в России вводятся новые экологические нормы Евро-2, ну, не углубляясь в суть вопроса, запрещен с 1 апреля будет скорее всего ввоз в Россию бензина ниже стандартов Евро-2 и автомобилей ниже стандартов Евро-2.

Скажите, насколько этот момент осложнит работу таможни, и насколько таможня готова к этому?

Спасибо.

А.Е.ЖЕРИХОВ

Я думаю, что работу таможни это никак не осложнит и таможня к этому готова. Таможенные органы - исполнительные. Есть Ростехрегулирование, которое уполномочивает соответствующие органы выдавать сертификаты соответствия. Сегодня, когда ввозится любой товар, необходимо представить сертификат соответствия.

Ростехрегулирование, если эта норма вводится, естественно не будет выдавать сертификат соответствия. И для нас никаких дополнительных нагрузок не будет, как сегодня представляли сертификат, так и будет. Для нас, повторяю, никаких проблем нет.

Радиокомпания «Голос России»

Вопрос относительно Калининградской области. Как известно, она не вошла в число шести особых экономических зон. Как будут российские товаропроизводители сейчас работать с таможенными органами? Будут ли им какие-то льготы? И вообще относительно российских товаропроизводителей и иностранных производителей, которые будут размещать свои производства на территории России? Сегодня очень много говорится о конкурентоспособности, но вот вопрос относительно ввоза комплектующих и товаров все-таки остается открытым. Какова будет ситуация в

дальнейшем? Прогнозы ваши.
Спасибо.

А.Е.ЖЕРИХОВ

Калининград не попал в число особых зон, потому что есть специальный закон по Калининграду. И сейчас вступила в силу его новая редакция. Этим законом предусмотрена переориентация не на льготное перемещение товаров, а на создание условий для иностранных и российских инвестиций, которые должны вкладываться в этот наш анклав. Все прописано, и есть норма закона, ее нет необходимости повторять. Этим законом мы и будем руководствоваться. Там предусмотрен переходный период на ввоз определенных видов товаров, в частности автомобилей. Вы помните, наверное, все эти громкие дела, квоты, которые устанавливаются по закону администрацией. Сегодня пришел новый губернатор, он понял, что это не самый прозрачный бизнес, и не для граждан Калининграда ввозится, а в большей части для отправки на остальную территорию. Он от этой схемы отказывается, предусмотрен переходный период. Для нас это облегчение. Но, повторяю, мы в рамках этого закона будем исполнять свои функции. Они все изложены в законе.

Что касается ввоза комплектующих. Здесь позиция Федеральной таможенной службы такова. Мы за то, чтобы ставки были, по возможности, минимизированы, а где-то даже стали нулевыми по тому оборудованию, аналоги которого в России не производятся, повторяю, только если нет в России этого производства конкурентоспособного. Но российского производителя конкурентоспособного мы должны защищать. Мы не должны отгораживаться, но таможенно-тарифным регулированием, этим инструментом должны пользоваться.

Это наша принципиальная позиция, будь то запчасти или технологическое оборудование. Но решение всегда принимается коллективно, с учетом мнения различных министерств и ведомств.

Вы знаете, есть комиссия межведомственная, куда входят представители Минэкономразвития, Минфина, Минпромэнерго, Минсельхоза и другие заинтересованные министерства и ведомства. На этой комиссии учитываются все составляющие.

Газета «Экономика и жизнь»

Александр Егорович, вы не раз повторяли, что таможня тесно сотрудничает с бизнесом, у вас даже действует Консультативный совет. Скажите, пожалуйста, какие темы, вопросы планируется рассмотреть в наступившем году и, главное, по каким вопросам пока не достигнуто взаимопонимание? Если можно, в чем суть этих расхождений?
Спасибо.

А.Е.ЖЕРИХОВ

Да, действительно, у нас есть Консультативный совет. Мы тесно контактируем с различными бизнес-ассоциациями.

Уже в этом году мы провели одно заседание Консультативного совета. Рассматриваем вопросы не надуманные, а те, которые волнуют бизнес. В плане работы на этот год - выставочные грузы, оформление товаров 84-85 групп (это бытовые товары), вопросы взаимодействия с российскими перевозчиками по процедуре МДП и многие, многие другие вопросы.

С этим планом можно познакомиться, никаких проблем, он не секретный, основные контуры уже утверждены. Но этот план - не догма, он меняется в соответствии с жизнью, если жизнь ставит на повестку те или иные вопросы, то мы готовы оперативно обсудить их с бизнесом. На сегодня нет тех вопросов, на которые бы мы не отвечали. Мы, наоборот, нацеливаем бизнес на совместную тесную работу. - И когда бизнес работает с таможней, у нас получаются хорошие результаты.

Пример - электроника и бытовая техника. В прошлом году мы занялись этой проблемой. Я должен поблагодарить ассоциацию РАТЭК, они с нами очень тесно взаимодействуют. Они обозначили эту проблему, мы предприняли совместные усилия для того, чтобы производители нам давали ценовую и иную информацию. Составили план работы, комплекс мер провели, как по линии экономического блока, так и по линии правоохранительного, и результаты не замедлили сказаться. Самые прекрасные результаты. Мы вывели из тени эту номенклатуру. Но я реалист и понимаю, что нам есть еще над чем работать. Стало в 2,6 раза декларироваться больше жидкокристаллических телевизоров. Но это не значит, что такой ажиотаж на этом рынке, и так выросло потребление у граждан. То же и по мобильным телефонам, холодильникам, морозильникам и другим товарам. Вот это - результат тесного взаимодействия с одной из ассоциаций.

И таких ассоциаций у нас много, есть, например, Ассоциация импортеров алкогольной продукции.

Был принят закон об обороте этилового спирта, и вы знаете, он вводил с 1 января новые правила маркировки алкогольной продукции на внутреннем рынке и затрагивал сферу внешнеэкономической деятельности, в частности, импорт алкогольной продукции. Так получилось, что в законе был пробел. По первоначальной версии, и это уже в законе было прописано, импортная алкогольная продукция должна была обклеиваться акцизными марками на территории России, а не за рубежом, как это сейчас делается. Но возникло очень много технических вопросов, которые не были решены. Мы ставили эти вопросы. Нас слышали. Но когда подключилась Ассоциация, бизнес сообщество, их голос тоже был услышан. Вопрос был решен. Такой контакт с бизнесом полезен, и бизнесу, и таможне. Это взаимовыгодно. И если так строить работу, мы обязательно найдем пути решения в правовом поле, если только бизнес-сообщество именно так хочет работать.

К.САЗОНОВ - Газета «Клаксон»

Александр Егорович, у меня к вам два вопроса.

В связи с вступлением в силу с 1 января каталогов по японским автомобилям, как-то изменился экспорт этих машин к нам за месяц?

И второй вопрос. Какова судьба каталога по корейским машинам?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Месяц, во-первых, не прошел. Полмесяца гуляли все и отдыхали. Поэтому статистики пока еще очень мало, и нельзя сделать выводы. Мы за этим смотрим, но выводы будут позже. Я только могу отметить, что под конец года был значительный рост ввоза автомобилей. Мы внимательно следим за ситуацией.

Что касается корейских машин – согласование идет. С бизнес-сообществом, с производителями, с торгпредством корейским сверяем. Я думаю, что в ближайшее время, а может быть даже в ближайший месяц, мы также его введем в действие. Я думаю, что весной.

В.ВИСЛОГУЗОВ - Газета «Коммерсант»

Александр Егорович, у меня два вопроса, если позволите?

Первый – о кадрах. В течение минувшего года поступали время от времени сообщения о снятии, назначении новых начальников таможен, других высокопоставленных таможенников. Могли бы выдать нам итоговую цифру, сколько таможен обрели новых начальников? И какова идеология этих перемещений? Корректно ли называть происходящее кадровой чисткой?

И второй вопрос – по нормативному регулированию. Когда таможня была в 2004 году передана под крыло МЭРТа, возникла проблема нормативного регулирования, то есть просто в МЭРТе не было кому писать необходимые вам для работы документы.

Рассосалась ли эта проблема в 2005 году? Есть ли документы, которые вы ждете от МЭРТа, но они до сих пор не готовы?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Спасибо.

Как классики говорили: «Кадры решают все». Это, действительно, крылатое выражение, от кадров очень многое зависит. Какие бы реформы не проводили, какие бы мы здесь концепции не принимали, какие бы мы информационные технологии не применяли в нашей работе, все упирается в кадровый потенциал.

Таможенная профессия требует очень много смежных знаний - не только таможенного законодательства, но и других. Я честно и откровенно хочу вам сказать, никакой кадровой чистки нет, никаких специальных задач, чтобы поменять руководителей, во что бы то ни стало. Но, действительно, если говорить честно и откровенно, при подборе, расстановке кадров мы предъявляем к нашим кадрам принципиальные подходы и требования.

В чем они заключаются? В первую очередь, руководитель должен быть профессионалом в своем деле. Для того, чтобы определить профессионализм, мы ввели несколько тестов, на знание информационных технологий, психологические тесты, профессиональные. Нет необходимости в этой аудитории рассказывать, что прежде чем назначать, мы всесторонне изучаем не только профессиональные, деловые, но и другие качества кандидатов. И в этой связи с теми руководителями таможенных органов, которые не обеспечили должного администрирования в тех таможенных органах, где наибольшее количество контрабандных перемещений грузов, незаконных вот этих «серых схем», недостоверного декларирования, занижения стоимости, мы расстались и будем расставаться. Или, как говорят, у них «глаза замылились», или еще какие-то факторы, о которых вы можете и без меня догадаться.

На сегодня мы более тщательно и скрупулезно подходим к подбору кадров. За прошлый год мы из 137 начальников таможен половину где-то назначили. Пришли такие кадры, которые, по нашему мнению, должны удовлетворять нашим требованиям. Говоря о конечных результатах, - я приводил цифры - если бы мы такие кадровые решения не приняли, мы бы их не достигли. Мы освободили от должностных обязанностей тех руководителей, которые энергично не наводили должный порядок во внешнеэкономической сфере в подведомственном ему таможенном органе. Это так. Но никакой чистки нет. Поверьте, что на все освобожденные должности пришли профессионалы, которые в первую очередь, должны строго руководствоваться нормами закона и никакими другими критериями. К сожалению, не все выдерживают прессинг разных структур, а у нас требование одно: руководитель должен строго руководствоваться нормами закона.

Поэтому мы и дальше будет эту работу проводить, очень скрупулезно подбирать кадры, но в то же время очень бережно к ним относиться. Мы так и делаем, поверьте. Потому что если поставить непрофессионала на ту или иную руководящую должность, он порядка не наведет. Мало того, за его спиной будут делать то, что не нужно делать в таможне, как и в любой другой государственной структуре. У нас такие прецеденты были. Это, что касается кадров.

Что касается нормативно-правового регулирования. Любая административная реформа затрагивает очень многие вопросы. И на первом этапе всегда есть проблемы нестыковки, непонимания. Вы сами сказали, да, на начальном этапе у нас такие вопросы возникали. Но в последнее время, я это должен сказать объективно, взаимодействие с МЭРТом в части нормативно-правового регулирования на порядок стало лучше благодаря тому, что и у них опыт появился, и мы здесь на кое-что, с точки зрения регламентации своей деятельности, посмотрели по-другому, стали сопровождать документы, помогать, отстаивать, убеждать. На сегодняшний день есть на рассмотрении Министерства проекты приказов, инструкций, которые требуют выпуска, но они идут согласно установленному регламенту в те сроки, которые регламентированы внутренними документами и регламентами Министерства экономического развития и торговли и нашим. Чего-то такого, чрезвычайного, что мы ждем, и он там задерживается, на сегодняшний день, слава Богу, нет.

В.ДУДКОВА – Журнал «Таможня»

3 февраля вступает в силу Киотская Конвенция. Александр Егорович, Вы не могли бы сказать, что это означает в целом для страны, и какая проводится работа в рамках этого документа?

Спасибо.

А.Е.ЖЕРИХОВ

В Концепции развития таможенной службы мы заложили Рамочные стандарты безопасности, это фактически свод всех тех концепций, которые приняты в рамках Всемирной таможенной организации. Киотская конвенция, которая направлена на упрощение и гармонизацию таможенных процедур, основная из них. Мы поняли, что мы должны в этот процесс вписаться. Еще несколько месяцев назад мы официально проинформировали Правительство, и есть поручение Председателя Правительства. Министерства и ведомства дают экспертные оценки. Потому что надо не в целом к Конвенции присоединиться, там есть разные разделы, есть дополнения, приложения. Сейчас идет экспертиза в министерствах и ведомствах, выгодно ли России присоединиться к той или иной концепции или же повременить, или же мы не готовы в силу разных причин, технического оснащения или других. Поэтому идет экспертная оценка. И по мере формирования мнений министерств и ведомств мы будем окончательно принимать решение. Но окончательное решение, повторяю, за Правительством. Но и мы будем формировать свое мнение.

С.НОВИКОВ – Газета «Учет, налоги, право»

Александр Егорович, если позволите два вопроса.

Первое. Вы говорили о том, что в Таможенный кодекс хорошо было бы внести поправку, которая обязывала бы участников ВЭД заниматься предварительным информированием таможенных органов о ввозимых грузах. В какой стадии разработки находятся эти поправки? И насколько велика вероятность их принятия? Как их оценивают в Минэкономразвития и в других министерствах?

И второй вопрос. Когда планируется завершить работу по созданию системы перемещения грузов на границе в режиме "одного окна"? И в чем, если можно подробнее, будет заключаться эта процедура перемещения товаров в режиме "одного окна"?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Спасибо.

Предварительное информирование – это один из ключевых вопросов, который тоже изложен в Концепции развития таможенных органов. И здесь не обязательно вносить

изменения в Таможенный кодекс, можно идти по пути заключения межправительственных соглашений, которые бы обязывали таможенные службы основных торговых партнеров представить эту информацию.

Мы примем эту информацию в нерегламентированном порядке, если законопослушный бизнес в лице участника внешнеэкономической деятельности или перевозчика будет ее представлять таможенному органу, тут проблем нет. Если же мы не добьемся с основными нашими торговыми партнерами соглашений, то я лично считаю, что идея законодательного закрепления имеет право на жизнь, можно было бы действительно заложить это в Таможенный кодекс.

В первоочередных изменениях, которые мы вносим в Таможенный кодекс, эта мера пока не предусмотрена. Мы считаем, что на данном этапе можно идти по другому пути. Но если с нашими основными торговыми партнерами мы не достигнем соглашения, почему бы и не ввести такую норму? В Соединенных Штатах Америки это регламентировано законом. Там таможенная служба не обрабатывают грузы, если им предварительно не предоставили информацию. Но это потребует определенных издержек для бизнеса. Нужны локальные сети, средства. Мы для себя планируем, что два года нужно для того, чтобы все пункты пропуска локальными сетями оборудовать на Дальнем Востоке, в Сибири. Нам тоже нужно время.

Если, повторяю, такая уже необходимость будет, то можно будет эту норму ввести, но предупредив бизнес- российский и иностранный-минимум за 2 года о том, что эта норма вводится. На сегодня, я повторяю, мы идем по другому пути, по пути заключения межведомственных соглашений и межправительственных. Межведомственное соглашение подписано в конце года с таможенной службой Казахстана. В феврале уже пилотный проект будем отрабатывать на базе одного из таможенных органов. Готов проект с нашими коллегами с Украины, ведем переговоры с Европейским Союзом. Мы не сидим на месте. Одно «но». Надо понимать, что некоторые наши торговые партнеры крайне заинтересованы в той схеме, по которой на сегодняшний день перемещаются их товары в Российскую Федерацию, то есть практически по льготному режиму. Мы мало защищаем отечественного производителя. Я не буду называть страны, я думаю, что вы понимаете о каких странах идет речь. Там государство всячески поддерживает бизнес для того, чтобы товары уходили из страны, не обязательно в Россию, в любые страны. А надо добиться, чтобы этот бизнес был прозрачный, с учетом того, что у нас неблагоустроенные границы огромные, много правовых пробелов, много проблем. Страна наша не с водными преградами. Пожалуйста, вон в Казахстане в любое время года без водных преград можно, минуя пункт пропуска, пересечь границу. То есть по предварительному информированию работа ведется. Для нас она приоритетная. Тем более, это не требует финансовых затрат, большей частью политические решения. Я думаю, что наступивший год будет в этом плане гораздо более продуктивный.

Что касается принципа «одного окна». Мы уже неоднократно говорили, в чем смысл его? Сегодня в пункте пропуска находится 7 контролирующих органов. Планируется в режимной зоне на пункте пропуска оставить две службы (пограничную и таможенную). Все другие должны быть рядом с пунктом пропуска. Для них должны быть построены соответствующие помещения, которые должны быть технически оснащены камерами хранения, соответствующими техническим средствами контроля. Но о товарах информация должна находиться в единой интегрированной базе данных. Этой базой

должны пользоваться не только таможенники, это также фитосанитарный, карантинный контроль. Они должны в эту базу данных зайти и посмотреть: перемещается тот или иной товар, если требуется более углубленный фитосанитарный контроль, ну-ка давайте, пожалуйста, с линии контроля это транспортное средство убираем, и оно должно переместиться на другую площадку, в 150 или 200 м от пункта пропуска, и там более углубленный досмотр ветеринаров или фитосанитаров. Один раз остановилось транспортное средство, в базе данных о нем вся информация, все разрешительные документы, и нет необходимости перевозчику последовательно через все эти 7 контролирующих служб проходить, представлять товары. А фактически сведения о товарах находятся в этих транспортных документах, которые содержат информацию о весе, о характере груза, описание его. Мы хотим, чтобы один раз была остановка транспортного средства, водитель сдал документы, в базе данных информация есть, и этой базой должны все пользоваться. Вот в чем заключается принцип «одна остановка».

На российско-латвийской границе есть пункт пропуска «Бурачки» с нашей стороны, и мы там хотим провести эксперимент. Сейчас технические задания, технические условия выработываем, и создадим условия для контролирующих органов, и будем создавать базу данных. Как только отработаем на примере этого объекта всю технологию, так сразу будем ее распространять на все пункты пропуска на российской границе со смежными сопредельными государствами.

Д.ТЫЛЬМАНОВ – РИА-Новости

Вопрос на злобу дня по поводу птичьего гриппа. Вот введены ограничения на поставки мяса птицы из различных стран и регионов. Есть ли какие итоги, может были попытки провоза крупных партий, которые не прошли санитарный контроль?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Мы тесно сотрудничаем с соответствующим агентством, которое возглавляет главный санитарный врач Онищенко, он нам прислал письмо со своими пожеланиями, и мы дали соответствующее указание нашим таможенным органам, как вести и как оказывать практическую помощь нашим ветеринарным службам.

Крупных контрабандных партий в этом году не было, а в прошлом году это был завоз мяса на Дальний Восток, вы, наверное, это слышали, без соответствующих разрешительных документов. На сегодня есть крупные задержания мясной продукции в Северо-Западном регионе, тоже без соответствующих документов. Дела административные заведены, но это не касается птичьего гриппа. Что касается птичьего гриппа, это в основном профилактические мероприятия по линии ведомства Онищенко, а мы им всячески оказываем помощь. А случаев, чтобы птицы, зараженные по нашей линии, задерживались, такой информации нет.

Д.ТЫЛЬМАНОВ – РИА-Новости

Я прошу прощения. Все-таки вы не могли бы повторить из каких стран действительно сейчас запрещен ввоз мяса птицы?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Ввоз мяса птицы запрещен из Турции, Украины (Крым), по-моему, из Румынии.

С.МОРОЗОВ – Информационное агентство «Национальные интересы»

Скажите, пожалуйста, а каковы сейчас перспективы создания единых таможенных пунктов на российско-украинской границы?

Еще полтора года назад между Правительством Януковича и российским Правительством был подписан ряд соглашений по созданию таких пунктов, но в связи с событиями на Украине оба государства сделали шаг назад по этому вопросу. Каковы реальные перспективы создания этих единых таможенных пунктов по срокам и по законодательной базе?

Спасибо.

А.Е.ЖЕРИХОВ

Было поручение руководства наших стран на разработку этих соглашений, но они не подписаны. Мы экспертную оценку сделали, и наши предложения на уровне таможенных служб согласовали. Но вы же понимаете, это соглашение касается не только таможенной службы, там есть и пограничная, и иммиграционная служба, другие службы. Вопрос находится в стадии проработки. Как это будет решаться? Ну, скорее всего, это больше политические усилия. Но мы свои шаги сделали, и я вам сказал, что мы в ближайшее время подпишем с Украиной соглашение о предоставлении предварительной информации. На прошлой неделе мы проводили Совет руководителей таможенных служб стран СНГ в Петербурге. В рамках этого совещания я подписал с моим коллегой из Украины протокол подготовки передачи технической информации. Мы очень тесно взаимодействуем. Как только закончится проработка, так, наверное, будет и подписано соглашение. На сегодняшний день этого соглашения пока нет. Здесь не только и не столько воля и желание таможенной службы.

А.МОЖАРИН - Транспортная газета "Гудок"

Александр Егорович, вопрос такой. Известно, что в 2007 году все крупнейшие

отечественные перевозчики переходят на систему единого электронного билета. Это как-то отразится на системе работы таможни в аэропортах?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Я думаю, что особых проблем не будет. Тем более, с точки зрения электронного обмена информацией, электронного декларирования, наша служба, в этом плане, довольно-таки продвинутая. Я вам цифры назову. Если в прошлом году, когда мы с вами пресс-конференцию проводили, у нас было где-то 14-13 таможенных органов, которые были готовы в электронном виде декларировать товары, то сегодня - 86 таких таможенных органов. Можно посмотреть, как идет процесс. Если раньше эти таможенные органы были только в центральном регионе, то сегодня, начиная с Дальнего Востока, во всех региональных управлениях, минимум, 4-5 таможенных органов, которые способны в электронном виде декларировать. Для нас сегодня это не проблема. Мы планируем со временем в рамках Федеральной таможенной службы создать центр управления и принятия решений. Одним из элементов этого будет предварительное информирование Федеральной таможенной службы о всех грузах. Вся информация будет скапливаться в соответствующем центре, откуда будут исходить соответствующие управленческие решения. Если переходят авиаперевозчики на эту форму работы, никаких проблем - эту информацию примем, и если она будет влиять на формы таможенного контроля и будет полезна при перемещении товаров и транспортных средств и физических лиц через границу, мы всегда этой информацией воспользуемся во благо того, кто нам предоставил эту информацию. Значит, у них будет меньше издержек, меньше формальностей, волокиты, а самое главное, что эта форма работы предусматривает прозрачность, скорость и минимизацию рисков. Здесь практически отсутствует человеческий фактор.

Эту форму работы мы планируем активно внедрять и в наступившем году, и для себя берем такие ориентиры: я думаю, что где-то 130 таможенных органов у нас будут использовать эту форму.

Когда я сказал, что мы продвинуты в этом плане, это не громкие слова. У нас всего 2 десятка таможенных администраций в мире, которые могут в полном объеме вот так комплексно подходить к декларированию товаров с помощью электронного декларирования. Здесь только было бы желание у бизнеса, таможня ему в этом поможет.

«Голос России»

Я хотела продолжить тему относительно кадровых перемещений. Вот недавно ваш ответственный сотрудник, Галина Баландина, была назначена начальником Департамента в Минэкономразвития. Как вы рассматриваете это назначение и охарактеризуйте специалиста, который занял ее место?

А.Е.ЖЕРИХОВ

Как расцениваю? Очень сожалею, как руководитель, это очень грамотный, профессиональный начальник был Правового управления.

Нет не заменимых людей, но, тем не менее, есть проблемы, как найти такого уровня и класса профессионала. Но есть и плюсы. Нормативно-правовое регулирование - за Минэкономразвития, и сегодня Галина Владимировна возглавляет этот Департамент. Я думаю, что в лице Галины Владимировны Минэкономразвития приобрел очень опытного сотрудника. Если добротные, хорошие нормативные документы из стен Минэкономразвития будут выходить, разве это плохо для таможенной службы? Это плюс. Замены пока еще нет, работаем над заменой, и я думаю, что решим и эти вопросы.