

Техника осуществления логистики таможенных операций и таможенного оформления на современном этапе

Г.И. Чекмарева¹, П.С. Шевчук¹, В.В. Зырянов²

¹Ростовский государственный университет путей сообщения

²Донской государственный технический университет

Аннотация: В работе рассмотрены особенности проведения таможенных операций и таможенного оформления, как в досанкционный период, так и в период действия санкций, со стороны зарубежных государств, при импорте товаров в РФ.

Ключевые слова: таможенное администрирование, Евразийский экономический союз, внешнеэкономическая деятельность, ввоз товара, вывоз товара, санкция, таможенная процедура, таможенный контроль, таможенный орган, таможенная операция, таможенное декларирование.

Введение

Современные подходы к формированию внешнеэкономической деятельности основываются на многолетнем опыте предыдущих лет [1, 2]. Значительное развитие нормативно-правовой базы и построение достаточно устойчивого институционального аппарата, координирующего порядок осуществления организации таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств, позволил однозначно определить направленность работы таможенных органов по пути автоматизации ряда процессов, протекающих в рамках взаимодействия: сотрудник таможенного органа – участник ВЭД. В последние несколько лет таможенные органы уделяли значительное внимание вопросам таможенного администрирования. В самом широком смысле, под понятием «таможенное администрирование» понимается организационно-управленческая деятельность таможенных органов, направленная на регламентирование правовых норм, обеспечивающих процессуальные формальности реализации обязанностей и прав субъектов правоотношений [3]. К формам таможенного администрирования можно отнести: декларирование товаров и транспортных средств, осуществление выпуска товара по выбранной декларантом

таможенной процедуре; консультирование, информирование и рассмотрение обращений; осуществление контрольно-надзорной деятельности.

Основная часть

Возможности в сфере внешнеэкономической деятельности позволяют расширять горизонты взаимовыгодного развития экономических отраслей как в странах, так и различных компаниях по всему миру. Создание устойчивых логистических каналов поставки позволяют получить значительные преимущества для стран - экспортеров и для стран - импортеров. Притяжение экономик, географическое местоположение, политическая общность нередко служат основой для создания союзов и объединений. Яркими примерами таких объединений могут служить Европейский союз (ЕС) и Евразийского экономического Союза (ЕАЭС). Если обратится к истории создания ЕАЭС, то хотелось бы отметить, что предшественником Союза по праву считается - Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), которое возникло в 2001 году, и просуществовала до 2014г. включительно, только в 2015г. во всех официальных международных документах появилась аббревиатура - ЕАЭС. На сегодняшний день в Союз входят пять независимых государств: Российская Федерация, Республика Беларусь, Республика Армения, Киргизская республика, Республика Казахстан [4]. Особенностью данного союза является то, что таможенная граница части Союза вынесена по периметру четырех ее стран-участниц, и только на территорию Армении груз поступает с использованием таможенного транзита, через территорию третьих стран, не являющихся территорией Союза. В чем же главные особенности данного Союза? Рассмотрим данные особенности в разрезе международной торговли и таможенного оформления товаров и транспортных средств.

Во-первых, товары, полностью произведенные или прошедшие достаточную переработку в стране Союза не подлежат таможенному

оформлению в других странах Союза, при этом таможенная пошлина на такие товары не уплачивается, а НДС подлежит возмещению в стране вывоза, при условии, что партнер уплатит налог на добавленную стоимость в стране ввоза.

Во-вторых, отсутствуют дополнительные затраты, связанные с соблюдением нетарифных мер регулирования в стране ввоза, поскольку декларации соответствия, фитосанитарные сертификаты, ветеринарные сертификаты и т.д., выданные в одной стране, являются легитимными на всей территории Союза.

В-третьих, информация о ввозе товара из одного государства члена Союза в другое государство Союза предоставляется в таможенные органы в упрощенном порядке, в виде статистических форм.

В-четвертых, на всей территории Союза действует единый таможенный тариф и единая товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности. Эта особенность позволяет ввозить товары в одну из стран Союза, проводить все необходимые операции по его таможенному оформлению, после чего иностранные товары получают статус «товаров таможенного союза» и могут быть перепроданы в другую страну Союза без повторного таможенного оформления и без уплаты таможенных пошлин. Однако существует небольшая группа товаров, ставки таможенных пошлин по которым в различных странах Союза разнятся, но Евразийский межправительственный совет и Евразийская экономическая комиссия постоянно проводят работу по сокращению численности данной группы товаров. К таким товарам в частности относятся подакцизные товары, в таблице 1 представлены ставки акциза только одной группы подакцизных товаров в странах-участницах ЕАЭС в национальных валютах (таблица 1) и по среднегодовому курсу ЦБ России в пересчете на рубли (рис.1) (Ставка акциза ЕАЭС 2021) [4].

Таблица № 1

Ставки акцизов за 1 л. этилового спирта, содержащегося в подакцизной продукции, в государствах-членах ЕАЭС в 2018–2021 гг.

Государство-член ЕАЭС	Валюта	Года			
		2018	2019	2020	2021
Республика Армения	драм	не менее 1812	не менее 2087	не менее 2400	2030
Республика Беларусь	белорусский рубль	14,04	14,04	14,88	15,70
Республика Казахстан	тенге	2275	2550	2550	2550
Киргизская Республика	сом	70	70	100	120
Российская Федерация	рубль	523	523	544	566

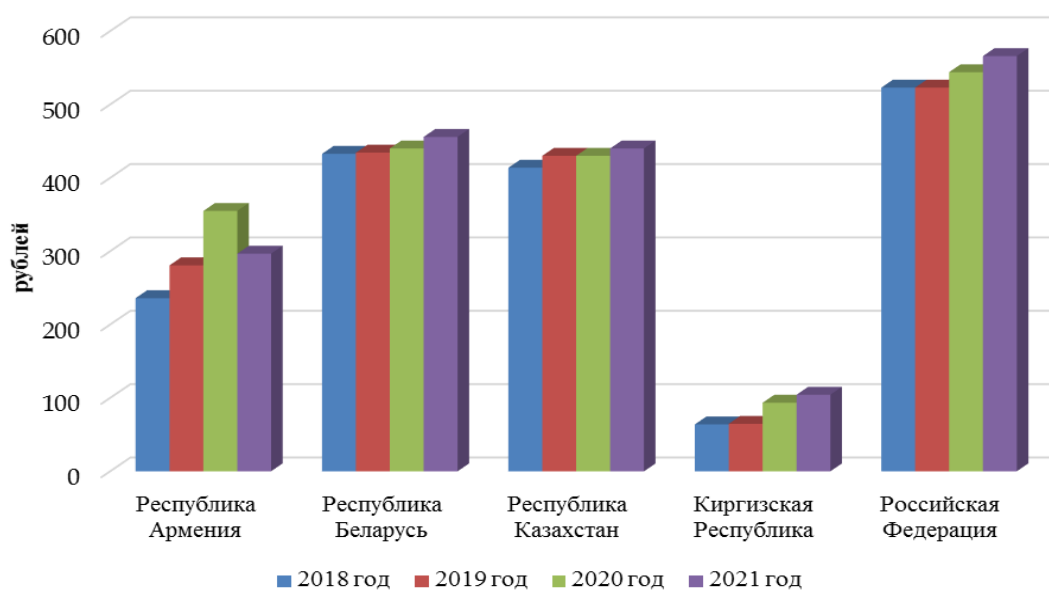


Рис. 1. – Ставки акцизов за 1 л. этилового спирта, содержащегося в подакцизной продукции, в государствах-членах ЕАЭС в пересчете на российские рубли в 2018–2021 гг.

В планах государств-членов ЕАЭС установить единую индикативную ставку акциза, в том числе и на табачную продукцию по согласованию

Сторон, к 2024 году размер акциза составит 35 евро за 1000 курительных единиц. Также предлагается единый для всех Сторон диапазон отклонений фактических ставок акцизов на табачную продукцию, действующих в государствах-членах Союза в 2024 году, от индикативной ставки не более чем на 20 % в меньшую сторону и не более чем на 20 % в большую сторону (О гармонизации ставок акцизов в ЕАЭС). И такой позиции Стороны придерживаются в отношении большинства групп товаров, по которым ставки ввозных таможенных пошлин или акцизов различны.

Таможенное оформление товаров и транспортных средств, прибывающих и убывающих с территории ЕАЭС (Таможенный кодекс Евразийского экономического союза), значительно отличается от той, которая принята внутри Союза.

При ввозе товаров на таможенную территорию ЕАЭС предусмотрено последовательное совершение таможенных операций, связанных с прибытием товара на таможенную территорию Союза и перемещением в соответствии с таможенной процедурой «таможенный транзит» до таможенного органа, в котором будут осуществляться операции по фактическому контролю над товаром. До фактического ввоза товара на территорию ЕАЭС, декларант или любое иное заинтересованное лицо обязан предоставить в таможенный орган информацию о товаре, который он намеревается ввезти в Союз, независимо от вида транспортного средства на границе. Предварительная информация о товаре и транспортном средстве подается в таможенный орган государства – члена Евразийского экономического союза на территории которого находится место ввоза товара, независимо от дальнейшего маршрута транспортного средства внутри Союза. Предварительная информация подается через «Личный кабинет участника ВЭД» или посредством информационного оператора. Порядок и сроки предоставления предварительной информации о товарах, предполагаемых к

ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза по каждому виду транспорта утвержден отдельным решением Коллегии Евразийской экономической комиссии. В таблице 2 представлены сведения о сроках предоставления предварительной информации о товаре и транспортном средстве в таможенный орган на границе ЕАЭС.

Таможенные органы в международном пункте пропуска на границе имеют возможность провести анализ сведений о товаре и принять решение о необходимости проведения таможенного осмотра или таможенного досмотра в отношении прибывающего груза. После пересечения товаром таможенной границы ЕАЭС, таможенный орган проводит ряд операций, направленных на соблюдения законодательных актов ЕАЭС в области таможенного дела. Согласно таможенному кодексу ЕАЭС статьи 322 сотрудник таможни вправе использовать следующие формы таможенного контроля при пересечении транспортного средства международного транспортного пункта пропуска на границе при проведении таможенного контроля таможенные органы применяют следующие формы таможенного контроля: получение объяснений; проверка таможенных, иных документов и (или) сведений; таможенный осмотр; таможенный досмотр. Таможенный осмотр и таможенный досмотр могут проводиться только в зонах таможенного контроля, включая СВХ. По окончании таможенных операций с товарами в месте прибытия, товары могут быть помещены под избранную таможенную процедуру [5-7]. На самом деле, из 17 установленных таможенных процедур, товары, находящиеся в пункте пропуска на границе, могут быть помещены всего под 6 таможенных процедур: выпуск для внутреннего потребления, таможенный транзит, реэкспорт (в отдельных случаях, при соблюдении условий таможенной процедуры таможенного транзита), уничтожение, отказ в пользу государства, временный ввоз.

Таблица № 2

Срок предоставления предварительной информации о прибытии груза на таможенную границу ЕАЭС при доставке различными видами транспорта

Вид транспортного средства на границе ЕАЭС	Сроки предоставления предварительной информации
Автомобильный транспорт	Не позднее, чем за 2 часа до ввоза товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза
Железнодорожный транспорт	Не позднее, чем за 2 часа до ввоза товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза. В случае, если время перевозки товаров железнодорожным транспортом с момента убытия железнодорожного состава с железнодорожной станции сопредельной железной дороги до ввоза на таможенную территорию Евразийского экономического союза составляет менее 2 часов, предварительная информация представляется до фактического убытия железнодорожного состава с такой станции.
Воздушный транспорт	Не позднее, чем за 2 часа до прибытия воздушного судна на таможенную территорию Евразийского экономического союза. В случае, если длительность полета, выполняемого воздушным судном, составляет менее 2 часов 30 минут, предварительная информация представляется не позднее, чем через 30 минут после фактического вылета воздушного судна из аэропорта вылета в аэропорт прибытия воздушного судна на таможенную территории Евразийского экономического союза
Водный транспорт	Не позднее, чем за 6 часов до планируемого времени захода судна в первый порт, расположенный на территории Евразийского экономического союза. В случае, если время перехода (буксировки) судна до его захода в первый порт, расположенный на территории Евразийского экономического союза, составляет менее 6 часов, предварительная информация представляется до фактического выхода судна из порта отхода.

При помещении товаров под выбранную таможенную процедуру, таможенная декларация на товар и документы к ней представляются декларантом в таможенный орган в электронной форме.

При осуществлении выпуска товаров, в соответствии с таможенной процедурой, «таможенный транзит» таможенным органом в пункте пропуска на границе устанавливается срок таможенного транзита, место доставки товаров, маршрут перевозки. После прибытия товара в установленное место доставки в целях завершения таможенной процедуры «таможенный транзит» перевозчик предоставляет в таможенный орган назначения транзитную декларацию и документы к ней. Сроки предоставления таможенной декларации и пакета товаросопроводительных документов строго регламентированы (рис.2).

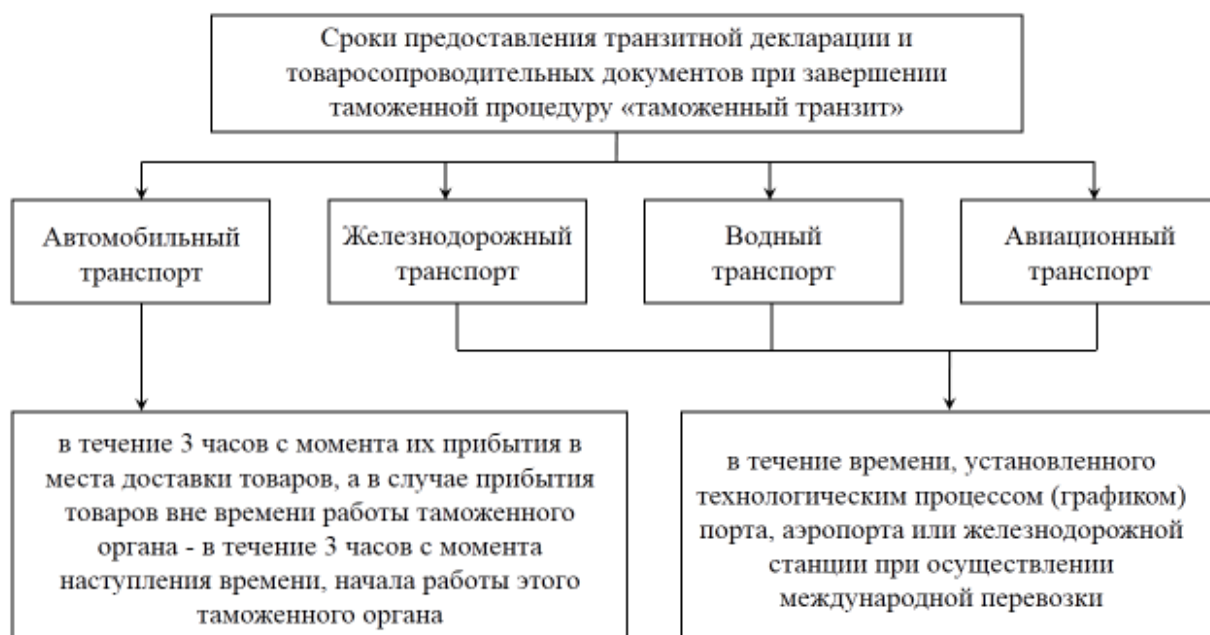


Рис. 2. – Сроки предоставления декларации на товар, при завершении таможенной процедуры «таможенный транзит»

В общем случае, техника осуществления внешнеторговых операций и прохождения таможенного оформления и таможенного контроля при осуществлении сделки купли-продажи с внешнеторговым контрагентом может быть представлена схематически. На рис.3 нами предоставлена обобщенная схема последовательности совершения действий участниками ВЭД и таможенными органами при помещении товара под таможенную процедуру «выпуск для внутреннего потребления» [5-8].

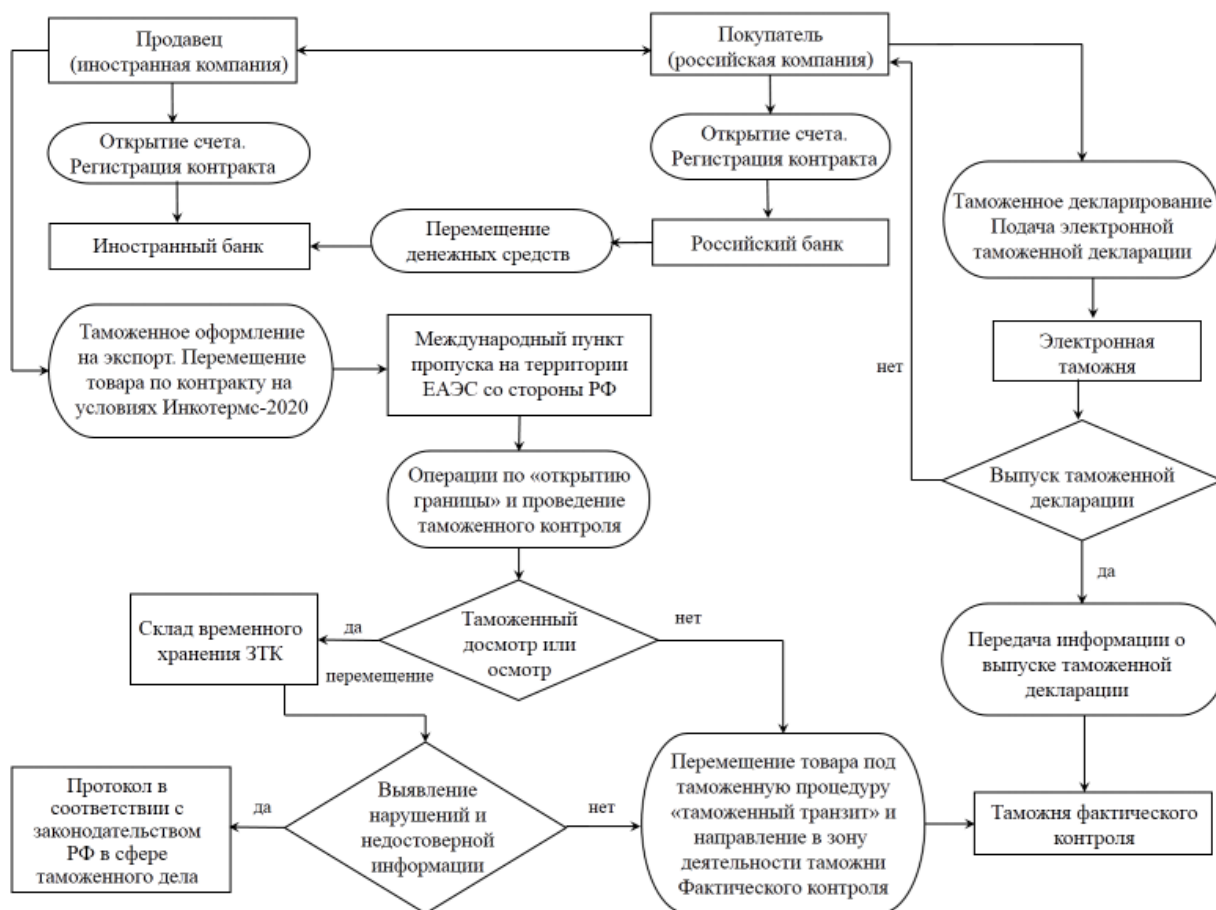


Рис. 3 – «Классическая» схема таможенного оформления товара, помещенного под таможенную процедуру «выпуск для внутреннего потребления», при таможенном оформлении в Электронной таможне

В связи со сложившейся ситуацией в мире после 24 февраля 2022г. и введением Западными странами, США, Канадой, Японией и их союзниками санкций в отношении возможности взаимовыгодной торговли достаточно большим перечнем товаров и усложнения процесса взаиморасчетов, Россия была вынуждена принять ответные меры. Так, в частности, на уровне законодательных актов Правительства РФ закреплено право участников ВЭД использовать схему «параллельного импорта». Приостановлена правовая охрана на территории России в отношении целого ряда товарных знаков, принадлежащих иностранным компаниям из недружественных государств.

Мероприятия, проводимые Федеральной таможенной службой России по поддержанию российских участников ВЭД и всего населения страны в целом, можно разделить на 3 большие группы:

1-ая группа: в области таможенно-тарифного регулирования и таможенных платежей, что позволит снизить финансовую нагрузку на участников ВЭД и положительно скажется на динамике цен на внутреннем рынке.

2-ая группа: в области администрирования, которые позволят ускорить и упростить таможенные процедуры и не позволят возникновению дефицита товаров иностранного производства, имеющих значения для части населения, в первую очередь, речь идет о лекарственных препаратах.

3-я группа: заградительные меры, направленные на предотвращение вывоза из страны важных для нормальной жизни населения товаров, а также стратегических товаров.

Особо хотелось бы остановиться на второй группе мероприятий. Так, в частности, в таможенных органах система управления рисками перестроена на субъектно-ориентированном подход. Изменены пороговые значения для сектора с минимальными рисками, что позволило увеличить количество компаний в этом секторе на три тысячи юридических лиц. При этом, на

15 000 участников ВЭД, отнесенных к «зеленому» сектору таможенных рисков, приходится до 80% товарных позиций и на их долю приходится до 90% таможенных платежей. В отношении компаний, находящихся в «зеленом» секторе рисков, существенно снижена частота проведения контрольных мероприятий, большая часть таможенных деклараций на товар этих компаний при электронном декларировании попадают под режим автовыпуска [9-10].

Вывод

Сегодня, по данным Руководства Федеральной таможенной службы России, автоматически регистрируется 85% всех деклараций и автоматически выпускается 35% деклараций. То есть, практически каждая третья декларация таможни автоматически выпускается информационной системой за 2,5 минуты. Кроме того, таможенными органами введен первоочередной порядок администрирования деклараций по всему «критическому» импорту. В отношении этих товаров также снижено проведение досмотровых мероприятий. Сейчас досмотровые мероприятия в отношении этих товаров проводятся меньше чем в 1% случаев.

Литература

1. Kosenko S.A., Bondar I.S., Kvashnin M.Y., Chekmareva G.I. Ensuring the passage of freight trains with increased axle loads on railway bridges // *Transportation Research Procedia*. 2022. P. 627-635.

2. Chekmareva G., Kosenko S. Essential features of supply chain management in the sphere of foreign economic activity // *Lecture Notes in Networks and Systems*. 2022. T. 402 LNNS. P. 1545-1553.

3. Ворона А.А., Калмыков С.П., Ляшенко М.В. Совершенствование сферы таможенного администрирования в России на основе китайского

опыта // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2022. № 1 (39). С. 31-42.

4. Адамова О.В., Башлы П.Н. Оптимизация архитектуры единой автоматизированной информационной системы таможенных органов // Инженерный вестник Дона. 2021. № 3. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_9__3_adamova_bashlu.pdf_52fbfb8ced.pdf

5. Башлы П.Н., Адамова О.В. Автоматизация и управление технологическими процессами перспективного пункта пропуска // Инженерный вестник Дона. 2021. № 6. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_52__5_bashlu_adamova.pdf_13743cf0a2.pdf

6. Бекетова Ю.С., Филипповская А.А. Таможенно-тарифное регулирование ВЭД как инструмент обеспечения экономической безопасности стран ЕАЭС // Молодежь и наука: шаг к успеху. 2022. С. 33-35.

7. Шевчук П.С., Гунько В.Б., Зверев А.П. Перспективы применения инновационных технологий таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу евразийского экономического союза // Таможенное дело. 2021. № 4. С. 19-22.

8. Вербов В.Ф., Шевчук П.С. Актуальные вопросы деятельности операторов инспекционно-досмотровых комплексов // Таможенное дело. 2020. № 3. С. 19-22.

9. Ронжина Н.А., Обрядина Е.А. Методы административной деятельности таможенных органов // Интеграция науки, образования, общества, производства и экономики. 2021. С. 147-152.

10. Чекмарева Г.И. Логистические подходы к организации международных мультимодальных перевозок // Транспорт: наука, образование, производство (Транспорт-2021). 2021. С. 290-294.

References

1. Kosenko S.A., Bondar I.S., Kvashnin M.Y., Chekmareva G.I. Transportation Research Procedia. 2022. pp. 627-635.
2. Chekmareva G., Kosenko S. Lecture Notes in Networks and Systems. 2022. T. 402 LNNS. pp. 1545-1553.
3. Vorona A.A., Kalmykov C.P., Lyashenko M.V. Evraziyskaya integratsiya: Ekonomika. Pravo. Politika. 2022. № 1 (39). pp. 31-42.
4. Adamova O.V., Bashly P.N. Inzhenernyj vestnik Dona, 2021. № 3. URL:ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_9__3_adamova_bashlu.pdf_52fbfb8ced.pdf
5. Bashly P.N., Adamova O.V. Inzhenernyj vestnik Dona, 2021. № 6. URL:ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_52__5_bashlu_adamova.pdf_13743cf0a2.pdf
6. Beketova Yu.S., Filippovskaya A.A. Molodezh i nauka: shag k uspekhu. 2022. pp. 33-35.
7. SHEvchuk P.S., Gun'ko V.B., Zverev A.P. Tamozhennoe delo. 2021. № 4. pp. 19-22.
8. Verbov V.F., SHEvchuk P.S. Tamozhennoe delo. 2020. № 3. pp. 19-22.
9. Ronzhina N.A., Obryadina E.A. Metody administrativnoy deyatel'nosti tamozhennykh organov. 2021. pp. 147-152.
10. Chekmareva G.I. Transport: Nauka. Obrazovaniye. Proizvodstvo (Transport-2021). 2021. pp. 290-294.