

ТАМОЖЕННАЯ ЛОГИСТИКА

Практика ориентированный курс

Тема 1. Сущность таможенной логистики

Таможенная логистика – новейшее прикладное направление логистики, которое соединяет две различные, но взаимосвязанные сферы – логистическую и таможенную деятельность.

Логистическая деятельность определяет принципы интегрированного управления внешнеторговым процессом в мировой торговле, а таможенная ставит перед собой цель обеспечения экономической безопасности государства в условиях глобализации мирового хозяйства.

Таможенная логистика своим объектно-предметным полем имеет внешнеторговые (товарные, информационные, финансовые, сервиса) потоки во время перемещения грузов через таможенную границу и вовлечение их в экономический оборот.

Экспортно-импортные товарные потоки – упорядоченное множество товарно-материальных или нематериальных ценностей, структурно взаимосвязанных между собой и воспринимаемых как единое целое, которые в процессе своего движения от поставщика до потребителя хотя бы один раз пересекают таможенную границу, и в отношении которых, в этой связи, осуществляются специальные (таможенные) операции.

При осуществлении внешнеторговых операций финансовый поток подразделяется на две составляющие. К первому относятся платежи, уплачиваемые поставщику за товар – особенностью данного потока является его регулирование законодательством большинства государств и международными соглашениями. Второй составной частью логистического финансового потока в сфере внешней торговли являются таможенные платежи, с помощью которых государство регулирует объемы, ассортиментный состав и направления перемещения экспортно-импортных товарных потоков.

Информационные потоки – физическое перемещение через таможенную границу сопряжено с выполнением таможенных процедур с использованием специальных информационных технологий.

Основа логистической функции таможенной деятельности - организация процесса таможенной переработки грузов, которая объединяет процессы реализации таможенных процедур, связанных с физическим и экономическим перемещением внешнеторговых грузов через таможенную границу.

Логистика должна обеспечить согласованность материальных (товарных), информационных и финансовых потоков в таможенной деятельности, оптимальную технологию перемещения товаров через таможенную границу с целью ускорения этого процесса, а также отработку стандартных логистических требований как по отношению к таможенным процедурам, так и к деятельности участников ВЭД.

Упрощение процедур торговли и транспортного обслуживания находится в неразрывной взаимосвязи и взаимовлиянии с общим экономическим уровнем развития страны. Большинство мер по упрощению процедур торговли непосредственно влияют на эффективность как внешней, так и внутренней торговли страны, оказывают воздействие на общее состояние человеческого капитала страны, ее нормативно-правовую базу, инфраструктуру и использование информационных технологий.

Мировой логистике присущи следующие проблемы

- выбор каналов приобретения и сбыта, маршрутов распределения, видов транспортировки, размещения своих терминалов и складских мощностей,
- выполнения требований таможенного законодательства,
- исчисления и оплаты тарифов,
- изменений валютных курсов, контроля над ценами,
- унификации стандартов продукции и упаковки,
- различий в законодательствах разных государств,
- политических препятствий,
- культурных различий.

Это приводит к появлению международной логистики, и как ее вида – таможенной логистики.

На развитие таможенной логистики влияют следующие факторы:

- 1) Развитие мировой экономики и рост внешнеторгового оборота между странами;
- 2) возрастающая роль научно-технического развития;
- 3) расширение процессов интеграции и регионализации;
- 4) Увеличение роли транснациональных корпораций;
- 5) Проведение либерализации экономики во многих странах.

Задачи таможенной логистики:

1. Оптимизация процесса ценообразования товаров и услуг, которые поставляются;
2. Выбор между доставкой и организацией складирования или доставкой без промежуточного складирования;
3. Определение оптимального уровня логистического сервиса;
4. Организация работы зарубежных филиалов компании;
5. Анализ международного нормативно-правового регулирования поставок товаров и услуг.

Тема 2. Комплексная структура и цели функционирования элементов таможенной логистики

Компонентная подструктура таможенной логистики рассматривает логистические особенности таможенных процедур. Таможенный кодекс таможенного союза квалифицирует таможенные процедуры как совокупность норм, определяющих для таможенных целей условия пользования и (или) распоряжения товарами на таможенной территории таможенного союза или за его пределами.

При перемещении товарных и сопутствующих потоков через таможенную границу возникают внешнеторговые потоковые процессы, которые, в зависимости от направленности, подразделяются на экспортные и импортные.

Специфика внешнеторговых потоковых процессов заключается в присутствии таможенных логистических процедур.

Таможенная логистическая процедура представляет собой совокупность положений, предусматривающих порядок совершения таможенных операций и определяющих статус экспортно-импортных товарных потоков.

Глобальная подструктура таможенно-логистики включает шесть уровней региональных таможенно-логистических систем, в которых реализуются таможенные режимы относительно потоков таможенной переработки грузов.

На локальном уровне таможенно-логистическая деятельность осуществляется в пунктах таможенного оформления.

Микроуровень региональных таможенно-логистических систем представлен таможнями.

Макроуровень – это уровень национальной таможенной системы.

Мегауровень – это уровень интеграционных группировок стран мира, то есть таможенных союзов.

На метауровне таможенно-логистических систем – в глобальном таможенном пространстве происходит координация и сотрудничество таких взаимосвязанных сфер как внешнеторговая, таможенная, транспортно-логистическая. Руководит этим процессом Всемирная

Функциональная подструктура таможенной логистики раскрывает логистические особенности осуществления таможенной деятельности в ходе международных перевозок грузов автомобильным, воздушным, железнодорожным, водным (морским и речным), трубопроводным видами транспорта.

Тема 3. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли – практика применения в таможенной логистике

Каждый участник системы управления экспортно-импортными операциями стремится реализовать собственные цели. При этом основная цель логистики трансформируется в минимизацию временных и финансовых затрат.

С точки зрения таможенной логистики определены проблемы регулирования международных операций:

- недостаточно эффективно реализуется потенциал таможенного администрирования – совокупности средств и методов, которые обеспечивают соблюдение лицами законодательства при перемещении ими товаров и транспортных средств через таможенную границу;
- не в полной мере применяются международные стандарты и современные технологии;
- недостаточно развита система информирования таможенных органов о ценообразовании, торгово-промышленной специализации в зарубежных странах.

Наличие определенных проблем таможенного администрирования обуславливает формирование новых подходов, которые позволят оперативно реагировать на происходящие изменения в соответствии с международной практикой и требованиями общества. Основой для применения логистического подхода к таможенно-тарифному и нетарифному управлению государством экспортно-импортных операций должны стать Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли

Некоторые цели и принципы создания Рамочных стандартов:

- установление стандартов, обеспечивающих повышение безопасности и облегчающих функционирование международной цепи поставок товаров на глобальном уровне с целью достижения большей определенности и предсказуемости;
- обеспечение комплексного управления международной цепью поставок товаров для всех видов транспорта;
- укрепление сотрудничества между таможенными структурами и предпринимательским сообществом;
- содействие непрерывному движению грузов по всей безопасной международной цепи поставок товаров.

Рамочные стандарты стоят на двух "опорах":

- системе соглашений между таможенными администрациями (первая опора)
- партнерских отношениях между таможенными службами и предпринимательским сообществом (вторая опора).

Такая стратегия двух "опор" имеет множество преимуществ. Эти "опоры" предполагают наличие набора правил для обеспечения легкого понимания и применения на международном уровне.

Рамочные стандарты состоят из четырех основных элементов.

1. Гармонизация требований по внедрению и содержанию предварительного электронного уведомления о перемещаемых через границу товарах.

2. Использование системы управления рисками в целях решения вопросов безопасности.

3. Использование при таможенном досмотре неинтрузивной аппаратуры обнаружения, такой как крупноформатные рентгенаппараты и детекторы радиации.

4. Предоставление льгот к компаниям, соблюдающим минимальные стандарты безопасности международной цепи поставок товаров и использующим эффективные методы работы.

Рамочные стандарты направлены на приобретение бизнес-сообществом ряда выгод:

1. Способствование развитию международной торговли, стимулирование и облегчение процесса перемещения товаров между различными странами с учетом современных международных моделей производства и распределения.

2. Уполномоченные экономические операторы получают такие льготы, как упрощенное таможенное оформление товаров, что позволит сэкономить время и сократить издержки. При этом становится выгодным вкладывать средства в эффективные системы и мероприятия по повышению безопасности.

3. Создание единого набора международных стандартов в целях обеспечения единых предсказуемых подходов к таможенному администрированию, сокращение требований в отношении отчетности.

Стандарты "первой опоры" содержат 11 основных тезисов, которые, помимо 4 основных элементов, включают в себя такие таможенно-логистические аспекты, как комплексное управление и оценку безопасности цепей поставок товаров. То есть, таможенные администрации во взаимодействии друг с другом выполняют логистические функции управления экспортно-импортными потоками, создавая, таким образом, международную таможенно-логистическую систему с явно выраженными интегративными свойствами.

Концепция "уполномоченная цепь поставок товаров" предполагает, что таможенная служба подтверждает соблюдение всеми участниками данной международной торговой сделки установленных стандартов безопасного обращения с грузами и соответствующей информацией. В отношении грузовых партий, проходящих исключительно внутри такой цепи, должны применяться комплексные упрощенные процедуры пересечения границы, в соответствии с которыми при экспорте и импорте будет требоваться лишь одна упрощенная декларация, содержащая минимум информации.

Максимальная ясность и консенсус в отношениях между сторонами при безопасном перемещении грузов в сочетании с постоянным применением и укреплением этих отношений, дадут много выгод всем сторонам:

- усиление защищенности от действий террористов, стремящихся использовать глобальную торговлю товарами в своих интересах;
- усиление защищенности от кражи и несанкционированного перемещения грузов с соответствующим сокращением прямых потерь и косвенных издержек;
- повышение безопасности за счет недопущения незаконных перевозок материалов (таких, как наркотики и оружие) или лиц;
- повышение безопасности за счет недопущения перемещения товаров "черного" и "серого" рынка;
- снижение риска уклонения от уплаты пошлин и налогов;
- укрепление доверия к международным торговым системам со стороны работающих и потенциальных грузоотправителей;
- облегчение торговли за счет сокращения числа досмотров и времени, проводимого на границах.

«Вторая опора» Рамочных стандартов нацелена на установление партнерских отношений с субъектами ВЭД, чтобы вовлечь их в работу по обеспечению безопасного и надежного функционирования международной цепи поставок товаров. Основной акцент в рамках данной "опоры" делается на определение компаний, которые обеспечивают высокую степень гарантий безопасности при выполнении своей роли в цепи поставок товаров и за счет этого получают ощутимые выгоды. При этом риски, с которыми сталкиваются таможенные службы, уменьшаются пропорционально предпринимаемым их партнерами в торговом сообществе мерам по оценке и минимизации угроз для собственной цепи поставок товаров. Таким образом, минимизация рисков позволяет таможенным службам выполнять свои функции по обеспечению безопасности при одновременном облегчении законной торговли.

Рамочные стандарты устанавливают критерии для участвующих в цепи поставок товаров компаний, которые могут получить специальный статус партнера по поддержанию безопасности. Важным также является наличие льгот, которые компании-партнеры могут получить благодаря своему статусу.

Стандарты "второй опоры" включают в себя 6 следующих тезисов

1. Партнерство – предполагает самостоятельное обеспечение бизнесом параметров гарантий при перемещении товаров вплоть до того, как они будут выпущены из-под таможенного контроля в пункте назначения.

Программа партнерства "таможня-бизнес" должна обеспечить гибкость и индивидуализацию планов обеспечения безопасности, построенных с учетом бизнес-модели каждого конкретного экономического оператора. Совместно подготовленный документ о партнерстве между таможней и компанией должен содержать конкретно сформулированные и проверяемые процессы с тем, чтобы, обеспечить соблюдение Рамочных стандартов всеми участниками логистической цепочки.

2. Безопасность, за счет использования наиболее эффективных методов ее обеспечения.

Экономический оператор осуществляет меры по обеспечению безопасности зданий, включая видеонаблюдение и соответствующий пропускной режим. Информация должна защищаться с помощью необходимых автоматических систем резервного копирования, разграничения прав доступа к ней, соответствующей подготовки сотрудников в области безопасности информационных систем, защиты данных от несанкционированного доступа к информации или ее недобросовестного использования. Необходимо разработать меры безопасности, призванные повысить защищенность методов работы деловых партнеров, связанных с транспортировкой, погрузкой, разгрузкой и хранением груза в безопасной цепи поставок товаров.

Программы кадровой безопасности должны включать проверку сотрудников и вероятных сотрудников.

3. Уполномочивание – создает соответствующим критериям компаниям соответствующие стимулы.

Таможенная администрация должна сотрудничать (в различных формах) с бизнес- партнерами с целью определения совместных выгод, которые могут быть получены за счет совместного участия в безопасной цепи поставок товаров, должна быть восприимчива к проблемам и предложениям экономического оператора и по согласованию с ним устанавливать формализованный способ общения, который обеспечивал бы надлежащее получение, адресацию и решение всех вопросов.

Таможенным администрациям имеет смысл договариваться о взаимном признании статуса УЭО.

4. Технология, направленная на сохранность целостность товаров путем использования современных технологий.

Для этого экономический оператор должен соответствовать действующим требованиям, изложенным в различных международных соглашениях, а также, во взаимодействии с таможенными администрациями, применять самые современные технологии, помимо механических пломб, с целью определения и мониторинга целостности грузового отсека и товара, а также информирования о несанкционированном доступе к грузу.

5. Коммуникация – обеспечение постоянного и наиболее современного информационного взаимодействия.

По согласованию с экономическим оператором таможенная служба должна установить процедуры, применяемые в случае запроса или подозрений о нарушении таможенных правил. Таможенные службы должны регулярно проводить консультации со всеми участниками международной цепи поставок товаров для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес, включая таможенные правила, процедуры и требования, предъявляемые к безопасности помещений и партий грузов.

6. Облегчение — максимальные усилия при установлении взаимоотношений направляются не только на обеспечение максимальной безопасности, но и на облегчения функционирования международной цепи поставок товаров, начинающейся на таможенной территории или проходящей через нее.

Таможенная администрация должна стремиться к принятию или изменению положений и внедрению процедур, способствующих упрощению торговли, а также создать механизмы, позволяющие бизнес- партнерам высказывать свои замечания в отношении предлагаемых поправок и изменений, которые существенно влияют на их роль в обеспечении безопасности цепи поставок товаров.

Международная палата судоходства (ICS), Ассоциация судовладельцев Европейского сообщества (ECSA), Балтийский и Международный Морской Совет (BIMCO), Всемирный совет грузоперевозок (WSC) и входящие в них ассоциации и компании считают своим приоритетом укрепление безопасности цепи поставки товаров, поскольку это значительно расширяет возможности в сфере перемещения товаров в мировом масштабе. Рамочные стандарты обеспечивают снижение затрат, повышение надежности цепей поставок и унификации таможенных процедур, сокращению временных затрат на таможенную очистку грузов с 4 часов до 15 минут, что приводит к повышению доходности и конкурентоспособности компаний на международном уровне.

Тема 4. Таможенные услуги как часть комплексного логистического обслуживания

Таможенные услуги относятся к сфере услуг, обслуживающих внешнеторговую деятельность. Они несут вспомогательную роль по отношению к транснациональному движению товаров и неизбежно становятся международными по масштабу. В настоящее время услуги различных видов транспорта способствуют расширению международной торговли, что является предпосылкой для развития в том числе таможенных услуг, как элемента комплексного логистического обслуживания субъектов ВЭД.

Под таможенной услугой понимается результат действий и мер в сфере таможенного дела, направленных на удовлетворение потребностей участников внешнеторговой деятельности в ускоренном и эффективном проведении выпуска товара в соответствии с выбранной таможенной процедурой при обеспечении экономической безопасности и пополнении государственного бюджета.

Основные тенденции и направления развития таможенных услуг в Республике Беларусь:

- система таможенного обслуживания развивается, как сервисная сфера, регулируемая и контролируемая государством, полностью отвечающая потребностям субъектов ВЭД;

- осуществляется модернизация информационной системы таможенных органов, однако необходимо придание комплексности этому процессу, что позволит посредством реализации инновационных технологий повысить уровень таможенного обслуживания до необходимых международных стандартов;

- совершенствование таможенного обслуживания в Республике Беларусь строится на развитии новейших таможенных технологических схем и процедур, позволяющих ускорить время таможенного оформления, не снижая при этом эффективность таможенного контроля (электронное декларирование, предварительное электронное информирование, использование упрощенной схемы таможенного контроля, пост-контроль и др.), а также создание институциональной базы для развития таможенных услуг.

Основными критериями оценки качества оказания таможенной услуги являются:

- профессионализм специалистов;
- перечень оказываемых услуг (полнота оказываемых услуг, принцип одного окна);
- время, затрачиваемое на осуществление полного пакета услуг;
- уровень информационного обеспечения;
- уровень взаимодействий с таможенными органами, предпринимательскими структурами и другими государственными органами, участвующими в процессе контроля перевозимого через границу груза;
- организация рабочих мест и мест отдыха для сотрудников;
- организация мест ожидания для клиентов;
- уровень культуры специалистов при работе с клиентами.

Основными участниками указанного рынка являются:

- таможенные представители;
- владельцы складов временного хранения, **ТАМОЖЕННЫХ** и **СВОБОДНЫХ** складов;
- таможенные перевозчики.

Совмещение деятельности в качестве таможенного представителя, таможенного перевозчика и владельца склада временного хранения (таможенного склада) позволяет оказать клиенту наиболее широкий спектр таможенных услуг – именно поэтому такие предприятия имеют серьезные конкурентные преимущества на рынке таможенных услуг и являются его лидерами.

Тема 5. Уполномоченная цепочка поставок - таможенный аспект

В соответствии с определением Рамочных стандартов, под Уполномоченным экономическим оператором (УЭО) понимают участника ВЭД, чья деятельность получила одобрение таможенной администрации, как соответствующая нормам Всемирной таможенной организации или стандартам обеспечения безопасности цепи поставки товаров. УЭО включают, в частности: производителей, импортёров, экспортёров, таможенных брокеров (представителей), перевозчиков, экспедиторов, логистических операторов любого уровня, дистрибьюторов.

Законодательство Европейского союза предусматривает три уровня упрощений для уполномоченных экономических операторов, но при этом требует предоставления определенных гарантий и выполнения следующих условий:

- отсутствие серьезных или неоднократных нарушений таможенного законодательства;
- использование системы бухгалтерского учета, которая соответствует установленным стандартам и позволяет таможене осуществлять контроль в форме аудита путем предоставления физического или электронного доступа;
- организационная структура соответствует виду и размеру бизнеса, обеспечивает управление товарооборотом и имеет внутренний контроль, способный выявить нелегальные и необычные сделки;
- удовлетворительные процедуры принятия и реализации экономических решений;

- применение средств защиты своих компьютерных систем от несанкционированного доступа к информации и документации;
- удовлетворительное финансовое положение;
- имеется контроль доступа к товарам;
- применяются технологии обработки грузов, защищающие их от пропажи, порчи и подмены и позволяющие проводить идентификацию товаров, экспорт и импорт которых лицензируется;
- изучение партнеров по товаропроводящей сети на предмет безопасности;
- обеспечение участия персонала в программах поддержания безопасности.

Уполномоченные импортеры:

- подача импортных деклараций до прибытия товара – выпуск грузов производится в момент их ввоза на территорию государства без необходимости соблюдения всех формальностей;
- сокращенное количество элементов информации для импортной декларации (использование коммерческих и перевозочных документов в качестве декларации, предоставление деклараций упрощенной формы);
- сокращенная проверка и отсутствие досмотра во время импорта;
- периодическая подача деклараций и оплата таможенных пошлин и налогов после вовлечения товаров в экономический оборот.

Уполномоченные экспортеры:

- экспортные процедуры совершаются до фактической отгрузки товара;
- самостоятельное наложение таможенных обеспечений.

Уполномоченные операторы складов:

- создание новых таможенных складов посредством уведомления;
- "бесплатная" ежемесячная оплата.

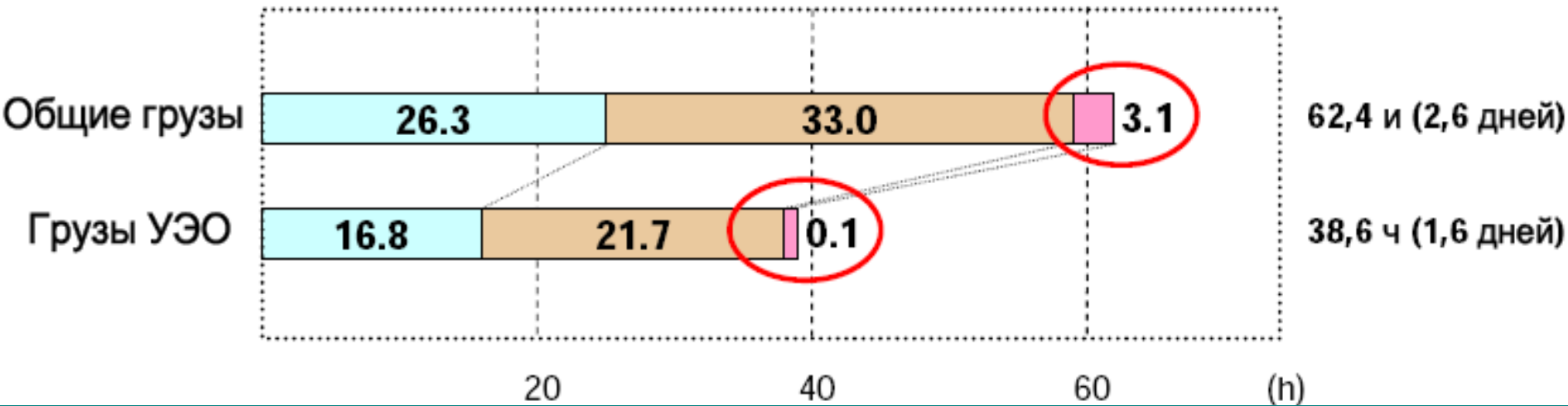
Уполномоченные перевозчики и экспедиторы:

- сокращенная проверка и отсутствие досмотра во время перевозки;
- неприменение мер соблюдения таможенного транзита.

Эффект от применения выгод на примере Японии представлен на рисунке:

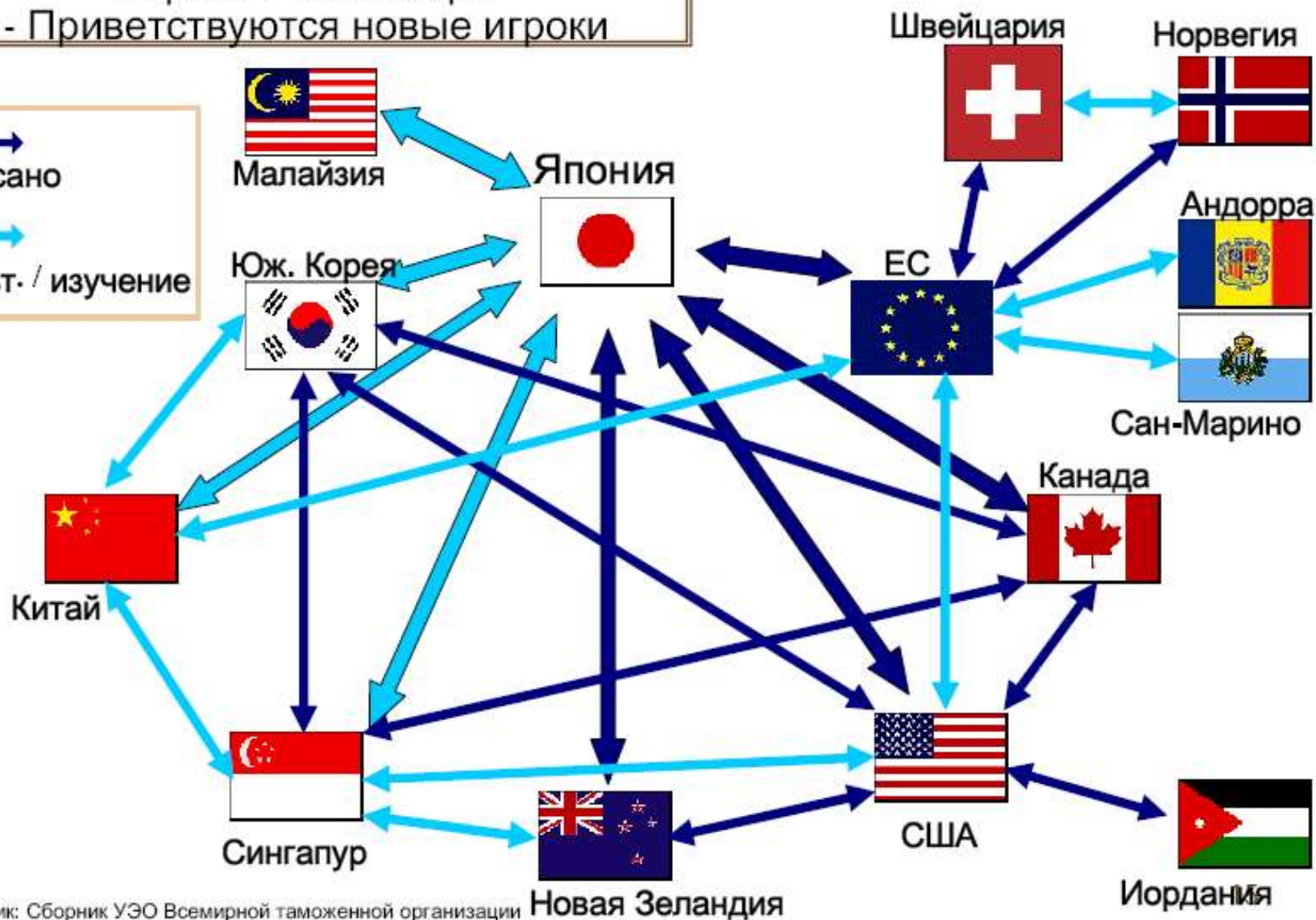
- Прибытие в порт - отправка на хранение на склад
- Хранение на складах - таможенная декларация
- Таможенная декларация - разрешение на импорт

【 Морские грузы 】



Необходимо также отметить, что в условиях глобализации мировой экономики и интеграции деятельности таможенных администраций, таможня и бизнес заинтересованы во взаимном признании статуса УЭО на основе соответствующих соглашений. При этом уполномоченным операторам одной стороны соглашения обеспечивается преференциальный режим, который соответствует статусу УЭО другой стороны.

Игроки УЭО в мире - Приветствуются новые игроки



Источник: Сборник УЭО Всемирной таможенной организации

Задача

Необходимо оценить целесообразность внесения в реестр Уполномоченных экономических операторов для субъекта ВЭД (производственного предприятия), осуществляющего импорт сырья и экспорт готовой продукции автомобильным транспортом.

Количество импортных поставок - 150 в год.

Из них:

- полотно длинноворсовое – 110 (стоимость 1 поставки – 50 000 евро);
- прочие искусственные волокна – 35 (стоимость 1 поставки – 80 000 евро);
- пуговицы – 5 (стоимость 1 поставки – 45 000 евро).

Количество экспортных поставок (игрушка мягконабивная) – 90 в год.

Курс доллара США – 10500 руб., евро – 14000 руб., ставка рефинансирования – 20 %.

Тема 6. Способы финансового обеспечения таможенного транзита

Выгодное транзитное положение, развитая дорожно-транспортная инфраструктура, высокий уровень безопасности, стремление к созданию благоприятных условий для транзита стимулируют международные перевозки грузов через Республику Беларусь.

Перевозки грузов автомобильным транспортом под таможенным контролем от таможни отправления до таможни назначения в международном сообщении сопряжены с временными потерями и финансовыми затратами вследствие необходимости внесения обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов таможенным органам не только страны отправления, но и назначения, а также транзита. Для упрощения процедуры таможенного транзита, сокращения временных и материальных потерь перевозчиков, экспедиторов и грузоотправителей (грузополучателей), созданы гарантийные системы. Одной из самых известных является так называемая процедура МДП. Определенную конкуренцию ей составляют национальные и межнациональные процедуры таможенного транзита (система общего транзита в странах ЕС и система поручительства).

Конвенция МДП – международное соглашение, принятое в 1975 г. под эгидой Европейской экономической комиссии ООН. Целью Конвенции является создание системы транспортировки грузов, упрощающей процедуры оформления грузов при пересечении границ. Основные идеи и принципы Конвенции МДП и ее транзитного режима были положены в основу многих других транзитных систем, и, таким образом, прямо или косвенно, Конвенция МДП 1975 г. способствовала упрощению международных автомобильных перевозок не только в Европе и на Ближнем Востоке, но также в таких регионах, как Африка и Латинская Америка.

Система транзита Европейского сообщества - Коммунитарная система Т - была создана в 1969 г. в рамках европейского законодательства. С 1993 года она основывается на Европейском Таможенном кодексе (ЕС Reg/ 2913/92 & 2454/93) и используется для перевозок внутри стран ЕС. Кроме того, сегодня в Европе действует система так называемого общего транзита. Конвенция об общей транзитной процедуре действует в государствах-членах Евросоюза, а также в случаях, когда товар из стран ЕС нужно экспортировать в одну из соседних с ним стран, входящих в Европейскую ассоциацию свободной торговли (ЕАСТ). Она позволяет перевозить грузы с минимумом таможенных формальностей.

Общий метод транзита включает три ключевых элемента:

- единый административный документ SAD (Single Administrative Document);
- систему поручительства, обеспечивающую гарантию доставки груза в место назначения;
- электронную систему обработки данных NCTS.

New Computerised Transit System (NCTS) – общеевропейская компьютеризированная система управления транзитными грузами. Основной целью ее создания является интеграция таможенных систем Европы, а также почти полное упразднение бумажного документооборота при транзитных перевозках между странами.

В настоящий момент NCTS включает в себя все страны Евросоюза, а также является условием ускоренного присоединения стран-претендентов.

В рамках NCTS участник внешнеэкономической деятельности единожды сообщает таможенным органам необходимую информацию о перемещаемом им через таможенную границу конкретном товаре, и через несколько минут эти сведения становятся доступны таможенным органам всех государств, границы которых пересекает его груз при перевозке.

Поручительство – способ обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате таможенных пошлин, налогов и иных таможенных платежей.

Данный способ обеспечения представляет собой обязанность поручителя исполнить в полном объеме налоговое обязательство по уплате таможенных пошлин, налогов плательщика, в случае неисполнения последним налоговых обязательств по уплате таможенных пошлин, налогов, обеспеченных поручительством.

Поручительство предоставляется в отношении иностранных товаров помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита.

Поручительство оформляется посредством заключения договора между поручителем и таможенным органом, включающего обязанность поручителя оставлять в полном объеме налоговое обязательство по уплате таможенных платежей за плательщиком (в данном случае - за перевозчика, который осуществляет перевозку товаров в соответствии с процедурой таможенного транзита). Национальная процедура поручительства применяется в том случае, когда таможня назначения и таможня отправления находятся в Республике Беларусь, однако, со вступлением Республики Беларусь в таможенный союз, появилась возможность предоставлять поручительство при осуществлении автомобильных перевозок в любую из стран-участниц таможенного союза, либо транзитом через его территорию. Именно на основе института поручительства, который вобрал в себя все положительные черты процедуры общего транзита, планируется развивать гарантийную систему таможенного союза. Объединение же этих двух систем создаст реальную конкуренцию процедуре МДП.

Транспортное предприятие с парком автомобилей в 12 единиц, в числе которых 5 арендованных, занимается международными перевозками из Германии в Республику Беларусь. Постройте модель оптимального выбора способа обеспечения транзита между книжкой МДП и договором об обеспечении уплаты таможенных платежей (поручительство).

Сумма обеспечения, тыс. евро	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Количество перевозок	15	41	60	41	54	49	48	34	47	51

Стоимость книжки МДП: 1 300 000 рублей.

Стоимость услуги по обеспечению уплаты таможенных платежей в качестве поручителя:

Сумма обеспечения, тыс. евро	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Стоимость услуги, тыс. рублей	370	660	820	990	1200	1350	1450	1600	1750	1900

Сумма депозита для внесения в «БАМАП» на каждое арендованное транспортное средство – 8 000 долларов США (курс доллара – 15 300 рублей).

Банковская ставка для депозитов в долларах США – 5,5 % годовых.