

**Опорный конспект по курсу
«ТАМОЖЕННАЯ ЛОГИСТИКА»**

ВВЕДЕНИЕ

Говоря о логистике, необходимо помнить о ее прикладном значении в жизни общества, которое состоит в разработке и применении эффективных методов управления материальными и прочими потоками в сферах производства и обращения. При этом между собой органично взаимосвязаны производственная, транспортная, складская, информационная, финансовая и коммерческая составляющие. А если речь идет об управлении внешнеторговыми потоками, то на стыке возникает еще и таможенный элемент, формирующий самостоятельную отрасль логистики со своими принципами, методами и инструментами.

Влияние этого фактора достаточно велико, исходя из того, что в ежегодно через территорию нашей страны перемещается около 200 млн. тонн транзитных грузов, а объем внешней торговли товарами в Республике Беларусь в 2010 году составил более 60 млрд. долл. США, что превышает уровень ВВП.

Особенно это актуально в условиях созданного таможенного союза Беларуси, России, Казахстана.

Таможенная логистика основана на системе таможенного тарифного и нетарифного регулирования, принципом функционирования которой является оптимизация временных и финансовых затрат на осуществление процедур, связанных с перемещением товаров через таможенную границу и их последующим вовлечением в экономический оборот в интересах всех участников внешнеэкономической сделки.

Раскрывая данное понятие, надо отметить, что в число заинтересованных лиц входят не только отправитель и получатель товара, но и перевозчик, экспедитор, владелец складского терминала, и, наконец, таможенные и иные органы государственного управления. Кроме того, при логистическом подходе достаточно сложно разделить единую товаропроводящую систему на отдельные составляющие, выделяя транспортный, складской, информационный, таможенный элементы.

Анализируя поведение отдельных элементов данной глобальной логистической системы, можно сделать вывод о том, что каждый участник международной логистической цепи преследует свои экономические интересы, трансформируя в них цель построения логистической системы. Например, с позиций государства применение логистического подхода должно привести к увеличению внешнеторгового оборота и объемов таможенных платежей. По мнению экспортеров и импортеров, построение эффективных международных логистических систем позволит оптимизировать их финансовые и временные издержки. Логистические аутсортеры заинтересованы в реализации логистического подхода за счет наличия перспективы роста объемов экспортно-импортных потоков, и, следовательно, роста их доходов.

Постоянное развитие форм и методов международной торговли диктует необходимость совершенствовать процедуры государственного регулирования этих процессов. Предприятиям, чья деятельность связана с оказанием логистических услуг, уже недостаточно иметь репутацию качественного партнера, который в любом случае доставит товар недорого в целостности и сохранности, важно также иметь репутацию надежного и мобильного оператора. А для этого надо одно – взять на себя и выполнить обязательство доставить товар не только в максимально короткий, но и в четко определенный срок.

Для этого необходимо свести до минимума погрешности во времени, затрачиваемого на всех этапах движения грузов. Сложнее всего спрогнозировать форс-мажорные обстоятельства, а также... время и последствия прохождения пограничных формальностей и таможенной очистки груза.

Говоря о последнем, хочу заметить, что стремление обеспечить безопасный и максимально упрощенный порядок проведения процедур присуще, наверное, всем таможенным службам. Таможенные органы Республики Беларусь не являются в данном процессе исключением.

Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли, составленные Всемирной таможенной организацией, основаны на «системе соглашений между таможенными администрациями и партнерских отношениях между таможенными службами и предпринимательским сообществом».

Как и в любой области логистики, в начале 21 века немаловажную задачу решает применение новейших информационных технологий, использование процедур предварительного информирования, направленного на сокращение временных и финансовых затрат перевозчиков, применение электронного документооборота при взаимодействии таможни и бизнеса. В Республике Беларусь достаточно развита система электронного декларирования, которая функционирует при таможенном оформлении практически всех таможенных процедур.

Таким образом, таможенная логистика предназначена для решения целого спектра сложных задач, которые необходимы для реализации процессов импорта и экспорта продукции и товаров наиболее оптимальными методами, требующими наименьших затрат.

Для достижения поставленных целей таможенная логистика, помимо традиционных экономических методов использует и нематериальные факторы, такие как человеческие ресурсы (эвристический подход) и информацию (информационный прорыв). Немаловажным фактором является постоянный контроль за законодательством по таможенному регулированию, умение грамотно классифицировать товары для таможенных целей, знание редакций и структуры всех необходимых для организации ВЭД документов, тонкости декларирования и прочее.

Вопрос об использовании таможенной логистики следует поднимать, если приходится:

1. Существует необходимость использовать готовую продукцию или сырьё иностранных производителей;

2. Одна из задач бизнеса - стать дистрибьютором иностранного производителя;

3. Есть надежды и основания для выхода товара на мировой рынок.

То есть всегда, когда материальный поток пересекает таможенную границу.

По содержанию изучаемых тем учебный курс «Таможенная логистика» разбит на два раздела.

Первый раздел - «Макроуровень таможенной логистики» - включает три темы. В нем раскрываются сущность таможенной логистики, комплексная структура и цели функционирования элементов таможенной логистики, Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли как основной документ для реализации современных подходов логистизации таможенного дела, таможенные услуги как часть комплексного логистического обслуживания. Содержание раздела позволяет сформировать базу для дальнейшего изучения инструментов таможенной логистики и преимуществ их использования на микроуровне.

Второй раздел - «Микроуровень таможенной логистики» - включает четыре темы, характеризующие специальные упрощения процедуры таможенного оформления товаров, применение альтернативных схем обеспечения законодательства при таможенном транзите, перспективы развития информационных технологий в таможенной сфере, критерии выбора оптимальной таможенной процедуры для минимизации таможенных платежей. Содержание раздела позволяет студентам ознакомиться с методическими аспектами таможенной логистики и приобрести практические навыки использования в бизнесе ее инструментов.

РАЗДЕЛ 1 – «МАКРОУРОВЕНЬ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ»

Тема 1. СУЩНОСТЬ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ

1.1. Предпосылки развития таможенной логистики

В условиях интеграции мировой экономики и глобализации бизнеса предъявляются новые требования к таможенному делу. Таможенная администрация способна и должна способствовать развитию внешнеэкономической деятельности. Цель, стоящая в современных условиях перед таможенными службами всего мира, заключается в упрощении таможенного администрирования при безусловном обеспечении соблюдения таможенного законодательства.

Активная глобализация и либерализация мировой торговли создают предпосылки формированию оптимально организованной системы взаимодействия всех участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) в процессе таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств.

Использование логистического подхода при управлении экспортно-импортными товарными потоками приобрело особую актуальность на современном этапе развития белорусской экономики. Это обусловлено с интенсификацией и расширением внешнеэкономических связей государства, с динамичным увеличением горизонтальных связей между хозяйствующими субъектами стран партнеров. Возросли возможности для улучшения их взаимодействия на основе расширения хозяйственной самостоятельности, инициативы посреднических структур и транспортных предприятий, совершенствование их договорных отношений и взаимного экономического стимулирования.

Беларусь находится на выгодном пересечении европейских транспортных коридоров, что является предпосылкой для возможного становления в качестве полноценного участника процесса международного перемещения товаров. Реализация этих перспектив в немалой степени зависит от деятельности таможенных органов Республики Беларусь. Внедрение высококачественного таможенного сервиса, применение эффективных инновационных технологий таможенного оформления и контроля являются важнейшей характеристикой таможенной деятельности. Именно поэтому следует больше внимания уделить изучению опыта использования методов логистики при организации системы таможенного оформления и контроля.

В условиях становления и развития логистической системы в Республике Беларусь можно отметить отсутствие использования логистического подхода при осуществлении внешнеторговых операций, поскольку реализуются лишь отдельные логистические функции для снижения затрат в процессе перемещения товаров через таможенную

границу. Таможенные органы Республики Беларусь до последнего времени в качестве основной функции были ориентированы на решение фискальных и правоохранительных задач. В то же время естественная эволюция развития таможенного дела, предопределенная влиянием таможенного регулирования на процессы международной интеграции национальной экономики в международное экономическое пространство требует совершенствования технологий таможенного оформления и таможенного контроля. В качестве одного из важнейших показателей эффективности таможенной системы на первый план выходят затраты времени на прохождение таможенных формальностей. Ведь главным следствием задержек товаров на границе является повышение их цен внутри страны, если речь идет об импортируемых товарах, и потеря транзитных потоков, если задерживаются товары, идущие в третьи страны.

При применении же логистического подхода, связанного с интеграцией всех логистических операций при управлении экспортно-импортных потоков создается значительный резерв общего снижения издержек.

Это станет возможным благодаря высокотехнологичному взаимодействию бизнеса и государственных структур, контролирующих внешнеэкономическую деятельность (в первую очередь таможенных органов) и послужит интересам не только конечным потребителей, но и государства, явится реальным шагом в использовании выгодного геополитического положения Республики Беларусь.

Логистический подход к деятельности таможенных органов требует системной реализации следующих мероприятий:

- Создание современных таможенно-логистических центров;
- Совершенствование таможенного законодательства;
- Внедрение новейших информационно-технических средств обеспечения деятельности таможенных органов;
- Создание единой межведомственной автоматизированной системы сбора, хранения и обработки информации при осуществлении всех видов государственного контроля за перемещением товаров через таможенную границу;
- Реформирование организационно-управленческой структуры таможенных органов, построенной по функциональному принципу.

1.2. Определение, предмет, объект 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. Сюда же следует отнести поток страховых отчислений, а, при наступлении страхового случая и страховых выплат, а также платежи за поставку и складскую обработку товаров. 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. В соответствии с общеизвестным исследованием объема документооборота, сопровождающей типовую международную сделку, в ней принимает участие 27 сторон, которые должны подготовить 40 документов-оригиналов и 360 копий. Расходы, связанные с информационным сопровождением, составляют 3,5 – 7 % общей стоимости сделки. Временные издержки при этом соизмеримы, а в большинстве случаев многократно превышают время, затрачиваемое на пересечение границы.

Преломление логистического подхода к таможенной логистике означает нахождение модели управления внешнеторговыми потоками, при которой совокупные затраты участников логистической цепочки будут минимальными при условии соблюдения норм государственного регулирования внешнеэкономической деятельности. Исследование таможенной логистики сфокусировано на планировании и организации движения экспортно-импортных товарных потоков с учетом требований и использованием возможностей таможенного законодательства.

Управление потоками международных логистических процедур определяется в совокупности следующих взаимосвязанных факторов: характер экспортно-импортных товарных потоков; таможенные процедуры, в которых наиболее целесообразно использовать товар; таможенный тариф; меры экономического и неэкономического характера. Поэтому

логистический подход к управлению экспортно-импортными товарными потоками принципиально отличается от традиционного тем, что выстраивает оптимально организованную систему взаимодействия всех участников ВЭД в процессе реализации таможенных процедур для достижения максимального совокупного эффекта.

Очевидно, что специфика международных логистических цепей состоит в том, что не все зависит от участников ВЭД – ведь определенные значимые операции совершаются таможенными органами, цели которых могут как совпадать, так и противоречить целям участников ВЭД. Поэтому сущность логистического подхода к управлению внешнеторговыми потоковыми процессами можно также определить как создание системы, принципом функционирования которой является оптимизация временных и финансовых затрат на осуществление процедур, связанных с перемещением товаров через таможенную границу и их последующим вовлечением в экономический оборот в интересах всех участников внешнеэкономической сделки.

Сущность товародвижения заключается в сочетании физических и экономических процессов. Физическое движение заключается в его территориальном продвижении из одного географического пункта в другой. Здесь важен выбор транспорта, а также существующая в государстве транспортная и таможенная инфраструктура, обеспечивающие реализацию потенциала отдельных видов транспорта и (или) эффективное использование мультимодальных перевозок. Движение в экономическом пространстве заключается в переходе прав пользования, владения, распоряжения товара от одного собственника, пользователя, владельца к другому. Оба аспекта находятся в сфере интересов не только международного частного, но и таможенного права – исходя из чего можно сделать вывод о значительном влиянии на таможенную логистику, помимо экономического, правового фактора.

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.

1.3. Субъекты таможенной логистики, логистические операции и принципы управления ими

Как было сказано выше, логистическая функция таможенного дела охватывает две составляющих.

Во-первых, логистизацию процесса таможенной переработки грузов. Это направление имеет основой анализ таможенно-логистических потоков, то есть интегрированных логистических (товарно-информационно-финансовых) потоков, связанных с пересечением таможенной границы и взысканием соответствующих таможенных сборов и платежей. Основой таможенно-логистических потоков являются внешнеторговые потоки, которые имеют трансграничный характер. Они включают входные (импорт) и выходные (экспорт) виды потоков.

Во-вторых, таможенную деятельность субъектов внешнеэкономической деятельности и логистических операторов. Таможенные функции транспортно-логистических фирм состоят в том, что их деятельность связана с пересечением таможенных границ и выполнением экспортно-импортных логистических операций, и, следовательно, требует знания и соблюдения таможенных требований и взаимодействия с таможенными органами. Кроме того, большие транспортно-логистические фирмы имеют в своей структуре таможенные посты, склады временного хранения (СВХ) и таможенные склады, могут выполнять функции таможенного перевозчика и таможенного представителя, то есть сами в определенной степени могут осуществлять таможенные функции.

Под экспортно-импортными логистическими операциями понимаются отдельные действия в отношении экспортно-импортных (международных) потоков, совершаемые субъектами ВЭД и таможенными органами. В законодательстве Республики Беларусь присутствует термин «таможенные операции», под которыми понимаются отдельные действия, совершаемые лицами (участниками ВЭД, перевозчиками, таможенными представителями, владельцами СВХ) и таможенными органами в соответствии с законодательством при перемещении товаров через таможенную границу, таможенном оформлении и таможенном контроле.

К числу таких операций относятся перемещение, ввоз и вывоз товаров, перевозка товаров под таможенным контролем, разгрузка, перегрузка, взвешивание, идентификация товаров, отбор проб и образцов, уведомление таможенных органов, исчисление таможенных платежей и их уплата (обеспечение уплаты), помещение товаров под таможенную процедуру, таможенное декларирование, и многие другие. На совершение лицами некоторых таможенных операций требуется разрешение таможенных органов.

Понятно, что данные операции должны осуществляться в определенной последовательности, в том числе установленной на законодательном либо ведомственном уровне – такая последовательность является основой таможенных процедур, окончательной целью которых является выпуск товара.

Таким образом, логистизация организации международных логистических процедур предполагает реализацию методологии логистики применительно к процессам таможенного оформления и таможенного контроля и применение к ним логистического подхода.

Принципы управления экспортно-импортными операциями можно классифицировать по субъектам:

- непосредственные участники сделки;
- обслуживающие звенья, которые действуют в интересах участников сделки, но в силу определенных требований к их деятельности должны обязывать последних четко выполнять установленные процедуры (даже в случае противоречия их интересам) и не допускать нарушения принятых правил;
- таможенные и иные государственные органы.

Для участников ВЭД основными принципами управления международной сделкой являются:

- системность - организация потоков, при которой они складываются в оптимальные логистические цепи, состоящие из отдельных звеньев (операций) с учетом перемещения товаров через таможенную границу;
- конструктивность – предварительное моделирование логистических цепей и систем с целью обеспечения выбора оптимального варианта;
- вариантность – обеспечение альтернативных вариантов и возможности изменения цепей поставок, а также использования таможенных процедур;
- надежность – безотказность функционирования технико-технологических и организационно-экономических подсистем.

Кроме того, принципиальным вопросом является выбор между самостоятельным проектированием и обслуживанием экспортно-импортных потоков, и привлечением для этих целей логистического оператора (аутсортера).

Для логистических операторов, помимо вышеперечисленных, принципом деятельности является комплексность.

Комплексный подход к логистическому процессу позволяет сократить или нейтрализовать риски неопределенности, под влиянием которых находится перемещение потоков.

Основная задача логистического агента - спланировать структуру функционального цикла, которая позволит выполнять задачи логистики как можно быстрее, но главное равномернее, или, иными словами, обеспечить бесперебойность и ускорение цикла обслуживания заказа.

На эффективность движения материальных потоков оказывают влияние условия внешнеэкономических сделок, способ транспортировки и сопровождения товаров при экспортно-импортных операциях, способ и порядок платежей по договорам купли-продажи и транспортировки,

состояние внешнеэкономической деятельности. Для реализации идей и проектов предприятие часто вынуждено обратиться на внешний рынок.

При осуществлении мультимодальных перевозок за пределы страны (при экспортно-импортных операциях) существенное значение приобретают таможенные процедуры оформления («очистки») грузов, а также транспортное законодательство и коммерческо-правовые аспекты перевозок в тех странах, по которым проходит маршрут следования груза. В международных мультимодальных перевозках принцип единообразия коммерческо-правового режима предусматривает:

- унификацию физического распределения в части транспортировки;
- упрощение таможенных формальностей;
- внедрение стандартных коммерческих грузовых и транспортных документов международного образца.

Большое значение в мульти- и интермодальных перевозках имеет информационно-компьютерная поддержка транспортного процесса. Для интеграции нашей страны в мировое информационное пространство (в том числе и в сфере транспортировки) необходимо использование в ЛС современных международных стандартов электронного обмена данными EDI, EDIFACT, развитие безбумажного электронного документооборота. Ключевую роль для транспортировки играют международные телекоммуникационные сети как коммерческие (CompuServe, America Online, Relcom), так и некоммерческие (Internet), спутниковые системы связи и навигации для транспортных средств (Inmarsat-C, GPS и др.).

Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от своего имени или от имени клиента договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

Дополнительными услугами, оказываемыми экспедитором клиенту, как правило, являются:

- составление или получение документов для экспорта-импорта грузов;
- выполнение таможенных формальностей;
- проверка количества и состояния груза;
- погрузка-разгрузка транспортных средств;
- уплата пошлин, сборов и других расходов, связанных с транспортировкой;
- хранение, складирование, сортировка, комплектация груза;
- информационные услуги, страхование и т.п.

Как видно из приведенного перечня услуг, транспортно-экспедиционные фирмы по существу интегрируют большое количество элементарных логистических активностей в комплексные и ключевые. В

нашем законодательстве до сих пор, к сожалению, отсутствует достаточная нормативно-правовая база по логистике, в том числе таможенной.

За рубежом многие крупные транспортно-экспедиционные фирмы, такие как «Ryder», «Schenker», «Federal Express», «Leasnay», «TNT», «Bilspedition», «ASG» и другие, выполняют большое количество различных логистических операций и функций. Это позволяет фирмам-производителям, грузополучателям и грузоотправителям получить комплексное обслуживание и за счет этого значительно сократить расходы, связанные с транспортировкой, грузопереработкой, хранением, улучшить качество логистического сервиса.

Комплексное агентирование включает в себя:

Логистическое агентирование - это построение оптимальной цепи поставки, обработка и хранение комплектующих и товаров на складах, организация транспортировки в международном пространстве.

Таможенное агентирование – мероприятия по выбору пункта таможенного оформления, сбор и подготовка документов, заблаговременное декларирование товаров до их прихода на пункт таможенного контроля, взаимодействие с таможенными органами в процессе оформления товаров.

Страховое агентирование – включает определение оптимального соотношения страховой премии, страховой суммы и рисков, выбор страхового партнера, оформление документов, страховое сопровождение груза в течение всего цикла поставки, достоверную оценку ущерба, если таковой возник, организацию выплаты страховой суммы.

Контрактное агентирование - дополняет, усиливает и придает новые возможности уже существующему логистическому подразделению компании Клиента при разовом, либо постоянном увеличении объемов логистической работы, дефиците трудовых и финансовых ресурсов (сезонные пики, запуски новых проектов, др.). Обеспечивает возможность полной концентрации Клиента на основном бизнесе, экономит ресурсы и время, позволяет сократить деятельность, не относящуюся к основному бизнесу, чем повышает эффективность основного бизнеса Клиента.

Финансовое агентирование – специальные финансовые инструменты или их комплекс, позволяющие оптимизировать международные финансовые потоки, связанные функциональным циклом товара.

Для таможенных и иных органов государственного управления основным принципом логистизации таможенных процедур является их легитимность, то есть четкое правовое, информационное и технологическое обеспечение, направленное на недопущение задержек, финансовых убытков и потерь для добросовестных участников ВЭД.

Таким образом, помимо материального, информационного и финансового вида потоков в таможенной логистике целесообразно выделить также поток услуг (сервиса), необходимость введения которого обусловлена

возрастающей важностью и развитием индустрии таможенно-логистического обслуживания.

1.4. Направления развития таможенной логистики в мировом аспекте. Задачи таможенной логистики

К таможенной логистике в настоящее время привлечено внимание влиятельных международных организаций, таких как ООН и Всемирная торговая организация (ВТО). Упрощение процедур торговли и транспортного обслуживания обретает все большее значение для конкурентоспособности стран и их потенциала в области развития.

Большая исследовательская, аналитическая, консультационная работа, а также техническая помощь развивающимся странам по упрощению торговых процедур (так называемое «trade facilitation») ведется Европейской Экономической Комиссией ООН (ЕЭК ООН) и Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД).

В проведенном Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) исследовании, посвященном выгодам упрощения процедур торговли, указывалось, что выигрыш от упрощения процедур торговли колеблется от 0,04% до 2,3 % ВВП, а торговые издержки сокращаются на 0,2 % - 10 %. Сокращение операционных торговых издержек на 1 % ведет, в среднем, к росту благосостояния, эквивалентному 0,13% ВВП.

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. Взаимосвязь уровня развития страны и ее участия в упрощении торговых процедур наглядно показана в таблице 1

Таблица 1. Корреляция между показателями упрощения процедур торговли и уровнями доходов

Уровень доходов стран	Среднее число требующихся документов	Среднее число требующихся подписей
Страны с высоким уровнем доходов	7	4
Страны верхней части среднего уровня доходов	10	9
Страны нижней части среднего уровня доходов	12	16
Страны с низким уровнем доходов	13	28

Велика роль упрощения процедур торговли и транспортного обслуживания в развитии транзитных перевозок и реализации транзитного потенциала, что чрезвычайно актуально для Беларуси.

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.

Отличия применения логистики на национальном и международном уровнях основаны на отличиях в организации соответствующих логистических систем. Применение логистики на национальном уровне лимитировано границами государства, которые не пересекаются сформированными логистическими цепями. Применение международной (таможенной) логистики предполагает пересечение национальных границ страны. Компании, которые применяют таможенную логистику, должны учитывать особенности национальной внешнеторговой политики стран, которые задействованы в международной логистической системе, и особенности их международной торговой политики.

Из разнообразия задач, которые выполняет таможенная логистика, можно выделить основные:

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

Таможенная логистика характеризуется комплексной структурой, которая включает компонентную, региональную и функциональную подструктуры.

2.1. Компонентная подструктура 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. Таможенный кодекс включает 16 основных таможенных процедур, большинство из которых по логистическим функциям можно классифицировать потоковых процессов.

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

Под экспортными потоковыми процессами в международной статистике понимают:

- вывоз товаров, полностью произведенных в данной стране, либо подвергнутых достаточной (в соответствии с международными стандартами) переработке – процедуры экспорта, временного вывоза, реэкспорта после процедур свободной таможенной зоны;
- вывоз ранее ввезенных на таможенную территорию товаров, переработка которых происходила под таможенным контролем - процедура реэкспорта после процедуры переработки на таможенной территории;
- вывоз ранее ввезенных на таможенную территорию товаров, не подвергшихся какой-либо переработке - процедура экспорта (реэкспорта) после процедур временного ввоза, магазина беспошлинной торговли и т.п..

Под импортными потоковыми процессами понимаются:

- ввоз на таможенную территорию иностранных товаров – процедуры выпуска для внутреннего потребления, магазина беспошлинной торговли;
- ввоз товаров для переработки под таможенным контролем – процедуры переработки на таможенной территории, переработки для внутреннего потребления, свободной таможенной зоны;
- ввоз товаров с территории свободных экономических зон;
- ввоз ранее вывезенных с таможенной территории товаров, не подвергшихся какой-либо переработке – процедура реимпорта.

Стоит отметить, что такие таможенные процедуры, как транзит и таможенный склад, а также операция временного хранения, используются для обеспечения таможенно-логистических функций.

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.

2.2. Региональная подструктура таможенной логистики

Региональная подструктура таможенной логистики включает шесть уровней региональных таможенно-логистических систем, в которых реализуются таможенные режимы относительно потоков таможенной переработки грузов. Это локальный, микро, макро, мега и мета уровни.

На локальном уровне таможенно-логистическая деятельность осуществляется в пунктах таможенного оформления, которые подразделяются на республиканские (расположены в пунктах ввоза-вывоза товаров) и ведомственные (расположены более чем в 40 населенных пунктах по всей территории страны).

Микроуровень региональных таможенно-логистических систем представлен таможнями – в Республике Беларусь их 11. Брестская, Гродненская региональная, Ошмянская, Витебская, Могилевская, Гомельская, Мозырская, Пинская, Минская региональная таможни расположены в соответствующих регионах страны, таможня «Минск-2» расположена в НАП «Минск» и специализируется на выпуске товаров, перемещаемых авиационным транспортом, Минская центральная таможня выполняет функции сбора и анализа таможенной статистики, обеспечивает информационное сопровождение деятельности таможенных органов, выполняет тыловые функции всей таможенной службы. На базе данного подразделения созданы и функционируют таможенная лаборатория, ситуационно-аналитический центр, отделы управления рисками и сопровождения национальной автоматизированной системы электронного декларирования.

Макроуровень – это уровень национальной таможенной системы. Таможенная система государства определяется как совокупность форм, средств и методов государственного регулирования экспорта и импорта товаров, являющаяся важным элементом системы государственного управления внешнеэкономической деятельностью. Таможенная система государства формируется как результат ее таможенной политики. Материальной основой таможенной системы государства есть таможенная инфраструктура, которая включает материально-техническую базу таможенных органов и социальную инфраструктуру. В качестве органа государственного управления, отвечающего за функционирование таможенной системы Республики Беларусь, выступает Государственный таможенный комитет. В числе его основных функций - организация и совершенствование таможенного контроля и таможенного оформления,

создание условий, способствующих ускорению товарооборота через таможенную границу Республики Беларусь, развитию внешнеэкономической деятельности организаций и граждан, обеспечение реализации этих мер.

Мегауровень – это уровень интеграционных группировок стран мира, то есть таможенных союзов. В качестве примера, можно привести ЕС, который создал единую таможенную систему Сообщества и принял Таможенный кодекс ЕС. С расширением ЕС в 2004 г., на границах Беларуси (с Польшей, Литвой, Латвией) уже действуют таможенные требования единого Таможенного кодекса ЕС, а не национальные таможенные правила вышеупомянутых государств, которые утратили свою силу. В то же время национальные таможенные структуры в государствах – участниках ЕС сохранились (например, в Польше – это *Urzed Celny*, в Германии – *Zolldinst*). Сама же Республика Беларусь в 2010 году стала членом таможенного союза, в состав которого помимо нашего государства входит Республика Казахстан и Российская Федерация. Таможенный союз стал одним из первых шагов формирования единого экономического пространства трех стран, целью которого является свободное перемещение между странами товаров и услуг, капиталов, рабочей силы – говоря языком логистики – товарных, информационных, финансовых потоков. Исходя из этого, можно сделать вывод в том числе о логистических предпосылках создания таможенных союзов.

Наконец, 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 таможенная организация, за всю историю существования которой ее членами стали более 170 таможенных служб мира, которые контролируют около 98 % международной торговли. Это обусловило переход к работе по региональному принципу:

1. Северная Африка, Ближний и Средний Восток;
2. Западная и Центральная Африка;
3. Восточная и Южная Африка;
4. Дальний Восток, Австралия и Океания;
5. Северная, Южная, Центральная Америка и Карибы;
6. Европа, к которой относится и Республика Беларусь.

Всемирная таможенная организация (ВТаО) в 1994 г. стала правопреемницей Совета таможенного сотрудничества (СТС), основанного согласно Конвенций от 15 декабря 1950 г. ВТаО – единая всемирная независимая межправительственная организация по таможенным вопросам, которая выполняет важную задачу: обоснование и согласование развития таможенных систем государств-членов. Важной составляющей этой работы является рекомендательная унификация таможенного законодательства.

История ВТаО началась в 1947 г., когда 13 западноевропейских стран в рамках Комитета Европейского Экономического Сотрудничества договорились основать рабочую группу, которая бы изучала возможность создания таможенного союза, который базировался бы на принципах Генерального соглашения по тарифам и торговли (ГАТТ) (1947 г.), которое закрепила принципы, правовые нормы, правила ведения и государственного регулирования взаимной торговли стран-участниц. В 1948 г. рабочей группой был основан Экономический комитет и Таможенный комитет, который в дальнейшем превратился в Совет таможенного сотрудничества. Первая сессия Совета состоялась в Брюсселе 26 января 1953 г., на ней присутствовали представители 17 европейских стран-основателей. С 1983 г. 26 января празднуется во всем мире как Международный день таможенника.

Высшестоящим органом ВТаО является Совет (ежегодная сессия), который состоит из представителей всех стран-участниц и созывается два раза в год. Постоянно действующий исполнительный орган ВТаО – Генеральный секретариат со штаб-квартирой в Брюсселе, возглавляет его Генеральный Секретарь, он и является депозитарием международных договоров в области таможенного дела.

Чтобы достичь своих целей, ВТаО разработала ряд документов:

1. Международная конвенция о гармонизированной системе описания и кодирования товаров (ГС) была принята в 1983 и вступила в силу в 1988 году. Данная номенклатура используется в качестве основы для расчета таможенных тарифов и сбора международной таможенной статистики. ГС также используется для разработки торговой политики, рассмотрения правил происхождения товаров, мониторинга контролируемых товаров, расчета налогов, тарифов на перевозку, контроля за квотами и ценами, а также для проведения экономических исследований и анализа.

2. Международная конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур (пересмотренная Киотская конвенция) была изначально принята в 1974 и пересмотрена в 1999 году, а вступила в силу в 2006 году. Она включает в себя несколько основополагающих принципов: прозрачность и предсказуемость операций по таможенному контролю; стандартизацию и упрощение товарных деклараций и сопровождающих документов; упрощенные процедуры для уполномоченных операторов; максимальное использование информационных технологий; минимально необходимый таможенный контроль при соблюдении таможенных правил; применение процедур таможенного контроля, основанных на анализе рисков и аудите; проведение совместных операций с участием других пограничных служб; партнерство с частным сектором. Конвенция также предусматривает действенные меры по упрощению процедур торговли и эффективному контролю, а также содержит новые обязательные требования по их внедрению.

2.3. Функциональная подструктура таможенной логистики

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. Транспортные средства, которыми перемещаются товары через таможенную границу, подлежат таможенному контролю и таможенному оформлению. Таможенные процедуры, которые осуществляются во время таможенного контроля и таможенного оформления транспортных средств, имеют унифицированный характер и не зависят от страны регистрации транспортного средства, страны, из которой прибыло это транспортное средство, или страны, куда он направляется, кроме случаев, предусмотренных международными договорами и соответствующими международными актами, в части применения санкций и ограничений в торговле с отдельными странами.

Таможенный контроль за международными перевозками товаров осуществляется таможенными органами во взаимодействии с другими соответствующими контрольными службами по общим технологическим схемам с определением времени и последовательности выполнения каждой службой своих непосредственных обязанностей.

В заключение данной темы надо отметить, что таможенная логистика интегрирует такие важные функции таможенной деятельности, как тарифно-регулирующая, информационно-аналитическая, контрольно-пропускная и финансово-экономическая. Целью логистизации таможенной деятельности является, прежде всего, эффективная логистическая организация всех видов потоков, которые существуют в таможенном деле, и их ускорение. Интегрированный характер таможенно-логистических потоков отвечает комплексной структуре таможенной логистики, которая включает компонентную, региональную и функциональную структуры. Компонентная структура таможенной логистики раскрывает логистические особенности таможенных процедур, согласно Таможенному кодексу таможенного союза. Региональная структура характеризует таможенно-логистические системы, а функциональная структура таможенной логистики отражает особенности таможенной деятельности на различных видах транспорта.

Тема 3. РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ БЕЗОПАСНОСТИ И ОБЛЕГЧЕНИЯ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ КАК ОСНОВНОЙ ДОКУМЕНТ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ СОВРЕМЕННЫХ ПОДХОДОВ ЛОГИСТИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

3.1. Предпосылки создания и основные элементы Рамочных стандартов

Каждый участник системы управления экспортно-импортными операциями стремится реализовать собственные цели. При этом основная цель логистики трансформируется в минимизацию временных и финансовых затрат. Напомним, что применение логистического подхода к регулированию ВЭД направлено на согласование экономических (и не только) интересов различных ее участников.

С точки зрения таможенной логистики определенные 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 указанных проблем обуславливает формирование новых подходов к таможенному администрированию, 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-импортными операциями должны стать Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли, принятые Всемирной таможенной организацией (далее – Рамочные стандарты).

В качестве обоснования такого подхода можно привести 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.

Данный документ был принят Советом ВТаО в июне 2005 года и вместе с Киотской конвенцией стал базой для перехода на новые принципы международной торговли, новым витком развития взаимодействия между таможенными администрациями и бизнесом.

Рамочные стандарты стоят на двух "опорах": системе соглашений между таможенными администрациями (первая опора) и 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.

Внедрение Рамочных стандартов в различных странах должно быть однонаправленным с совершенствованием нормативно-правовой базы и технического оснащения таможенных органов, и, следовательно, состоит из ряда индивидуальных для каждой страны этапов. Общий рекомендательный план поэтапного внедрения Рамочных стандартов с учетом особенностей каждой договаривающейся стороны разрабатывается Секретариатом ВТаО.

Рамочные стандарты направлены на приобретение бизнес-сообществом ряда выгод.

Во-первых, это содействие развитию международной торговли, стимулирование и облегчение процесса перемещения товаров между различными странами с учетом современных международных моделей производства и распределения.

Во-вторых, уполномоченные экономические операторы (УЭО) получают такие льготы, как упрощенное таможенное оформление товаров, что позволит сэкономить время и сократить издержки. При этом УЭО становится выгодным вкладывать средства в эффективные системы и мероприятия по повышению безопасности.

И, наконец, создание единого набора международных стандартов в целях обеспечения единых предсказуемых подходов к таможенному администрированию, сокращение требований в отношении отчетности.

3.2. Стандарты "первой опоры"

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.

Применение комплексных процедур таможенного контроля требует наличия соответствующих юридических полномочий, позволяющих требовать от экспортеров и перевозчиков заранее представлять данные в таможню в электронном виде с целью оценки угроз безопасности.

При экспорте экспортер или его брокер должен до момента загрузки представить таможенным службам предварительную электронную грузовую экспортную декларацию в объеме, не превышающим необходимый набор сведений и уведомить об этом перевозчика. Импортёр или его брокер также должны до прибытия транспортного средства в первый таможенный пункт представить в таможню предварительную электронную импортную грузовую декларацию. Таким образом, выстраивается уполномоченная цепь поставок товаров, которая объединяет экспортные и импортные информационные потоки в единую экспортно-импортную декларацию, которая совместно используется заинтересованными таможенными администрациями.

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.

Точные сроки представления деклараций в таможню должны устанавливаться после тщательного анализа географической ситуации и деловой практики, применяемой в различных видах транспорта, после проведения консультаций с представителями предпринимательского сектора и другими заинтересованными. Для обеспечения единообразия в применяемых подходах Рамочные стандарты определяют следующие сроки представления предварительной декларации в зависимости от вида транспорта:

Морские перевозки:

- контейнерный груз: за 24 часа до погрузки в порту отправления.
- массовые грузы/грузы без упаковки: за 24 часа до прибытия в первый порт страны назначения.

Воздушный транспорт

- маршрут малой протяженности: в момент взлета самолета.
- маршрут большой протяженности: за 4 часа до прибытия в первый аэропорт страны назначения.

Железнодорожный транспорт - за 2 часа до прибытия в пункт ввоза страны назначения.

Автомобильный транспорт - за один час до прибытия в пункт ввоза страны назначения.

Комплексные процедуры таможенного контроля предполагают установление между таможенными администрациями трансграничного сотрудничества также в решении вопроса оценки рисков и таможенного контроля с целью повышения общей безопасности и ускорения процедуры выпуска, для чего требуется соответствующая правовая база, в которой должны быть задействованы не только таможенные, но и другие заинтересованные государственные органы. Это позволит реализовать концепцию «одного окна» и позволит участникам внешнеэкономической деятельности представлять необходимую информацию в электронном виде лишь в одну, назначенную для этих целей, службу, желательно в таможенную службу. В этой связи таможенным службам следует стремиться к максимальной интеграции в коммерческие процессы и информационные потоки в глобальной цепи поставок товаров, например, путем использования в качестве экспортных и импортных деклараций коммерческой документации. В международной логистической цепочке таможенный контроль и оценка рисков представляют собой постоянный совместный процесс, начинающийся в момент подготовки грузов экспортером с постоянной проверкой целостности грузов при недопущении ненужного дублирования действий путем взаимного признания мер контроля. Национальное законодательство должно содержать положения, разрешающие таможенным органам передавать информацию, собираемую ими для собственных целей, другим таможенным администрациям.

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. Эти выгоды включают:

- 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.

3.3. Стандарты "второй опоры"

Однако, таможенно-логистическая система является пусть органичной, но надстройкой в международной сети поставок товаров, и не может полноценно функционировать в отрыве от основной движущей силы – мирового бизнес-сообщества. «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. Минимизация рисков, таким образом, 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. Эти критерии охватывают такие аспекты, как оценка угроз, наличие планов обеспечения безопасности и коммуникационных мероприятий, принятие конкретных мер по недопущению нарушений при международной поставке товаров, физическая безопасность складских помещений, контейнеров, транспортных средств и грузов, проверка персонала и защита информационных систем. Естественно, что данные критерии несколько шире, чем стандартные требования таможенных администраций к субъектам хозяйствования, осуществляющим управление экспортно-импортными потоками.

Исключительно 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 таких, разграничения прав доступа к ней, соответствующей подготовки сотрудников в области безопасности информационных систем, защиты данных от несанкционированного доступа к информации или ее недобросовестного использования. Экономические операторы и таможенные службы должны обеспечить конфиденциальность коммерческой информации и информации важной для обеспечения безопасности. В соответствии с бизнес-моделью, 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 в той мере, в какой это необходимо и допускается национальным законодательством.

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. Таможенная администрация сможет извлечь для себя выгоды за счет повышения безопасности товаров при прохождении международной цепи поставок товаров в том случае, если более эффективная

оценка рисков и точный целевой отбор партий повышенного риска, позволят оптимизировать использование ресурсов.

4. Технология, направленная на сохранность целостности 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.

Исходя из мнения представителей деловых кругов, можно сделать следующие выводы о роли Рамочных стандартов в таможенной логистике.

Крупные инвестиции в системы безопасности и комплексные информационные системы, усилия таможенных администраций, направленные на использование современных упрощенных процедур для легитимной торговли с одновременной работой по выявлению «рискованных» партий товаров, стали залогом успеха уполномоченных экономических операторов и повышения эффективности деятельности таможенных органов.

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

4.1. Понятие таможенной услуги

Международная торговля услугами не является новым явлением. В условиях развития внешней торговли, расширения сотрудничества с международными экономическими и финансовыми институтами появилась острая необходимость в освоении новых путей повышения качества и эффективности таможенного обслуживания в целях максимального содействия развитию внешнеторговой деятельности.

Таможенное администрирование, являясь неотъемлемой частью системы государственного управления внешнеторговой деятельностью. Таможенные услуги проявляются как особая форма экономической деятельности, которая может способствовать созданию благоприятных условий, либо устанавливает определенные барьеры для осуществления внешнеторговой деятельности.

Далеко не все проблемы во внешнеторговом обороте рождают таможенные службы. Есть ещё достаточно много так называемых "серых брокеров", которые провоцируют добропорядочных участников ВЭД сэкономить на таможенных пошлинах, налогах при пересечении товарами таможенной границы. Эти схемы налоговой "оптимизации" многим известны, приведу лишь несколько: занижение таможенной стоимости товара, подмена в таможенном налогообложении более дорогих кодов ТНВЭД на более дешевые, занижение веса товара и его количества, и так далее. Но все эти методы только до первого профессионального и принципиального таможенника. И вот заведено дело о нарушении таможенных правил, развитие которого чревато не только крупными штрафами, но и потерей товара, а также уголовным преследованием. После такого события вряд ли участник ВЭД когда-либо пойдет на повтор "оптимизационного" рецидива. Но такие исключения лишь подтверждают общее правило – на всем пути перемещения товаров управлять им должны профессионалы, только это позволит создать уполномоченную цепь поставок и добиться реального ускорения и облегчения в международной торговле.

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

Число видов различных услуг на мировом рынке, которые носят только коммерческий характер, превышает 600. Среди них существует полноценный рынок таможенных услуг, который развивается достаточно высокими

темпами в условиях конкурентной борьбы. Для понимания сущности таможенных услуг следует поразмышлять о причине их возникновения. Как известно, таможенная граница в широком смысле – это финансово-учетный инструмент внешнеэкономической деятельности, который образует в том числе таможенно-налоговые обязательства (таможенные пошлины, налоги) перед обществом. Каждое государство или союз государств создают определенные правила и порядок перемещения товаров через свои границы на основе общих целей макроэкономического, социального и правового регулирования. Данные законы и правила создаются и совершенствуются постоянно, идя в ногу с развитием мировой экономики. Естественно, что для освоения всех нюансов таможенного дела конкретного государства понадобится достаточно большое количество времени и дополнительный высококвалифицированный персонал, размещенный на каждом этапе и во всех местах выполнения таможенных формальностей. Рациональным решением и общемировой практикой является передача данных функций на аутсорсинг. Это служит гарантией корректного прохождения всех таможенных процедур, начиная от регистрации внешнеторгового контракта и декларирования товара, заканчивая получением различных экспортно-импортных разрешений на перемещение товара.

Таким образом, 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.

Качество предоставляемых услуг – это стратегический показатель конкурентоспособности и основа улучшения экономического положения, это мера того, как уровень предоставленной услуги удовлетворяет ожиданиям клиента.

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.

Как уже было сказано, деятельность в области таможенного дела осуществляется в соответствии с действующим в Республике Беларусь законодательством в области таможенного регулирования и гражданско-правовых отношений. С июля 2010 года деятельность участников рынка таможенных услуг регламентируется таможенным кодексом таможенного союза, которым определены основные условия включения субъектов хозяйствования в соответствующий реестр, их обязанности и права, а также нарушения, за которые субъект может быть исключен из реестра. Принципиальной особенностью осуществления деятельности в области таможенного дела является необходимость ведения учета и предоставления в таможенные органы отчетности установленной формы, а также наличие программных, информационных и технических средств для ее осуществления. Вместе с тем, ряд устанавливаемых требований и условий отнесен на уровень национальных законодательств государств-участников таможенного союза.

Основными участниками указанного рынка являются:

- таможенные представители;
- владельцы складов временного хранения, таможенных и свободных складов;
- таможенные перевозчики.

О каждом из них поговорим более подробно.

4.1 Таможенный представитель

Высокое доверие к таможенным представителям со стороны субъектов ВЭД обеспечено высокими государственными требованиями к подобным предприятиям: минимальное количество и соответствующая квалификация

работников (необходимо наличие в штате не менее 2 работников, имеющих квалификационный аттестат специалиста по таможенному оформлению), обязательное страхование гражданской ответственности вследствие причинения вреда имуществу представляемых лиц или нарушения договора с ними (размер страховой суммы в Республике Беларусь составляет 10 000 базовых величин), предоставление таможенным органам обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, на сумму не менее 1 млн. евро.

Высокопрофессиональный таможенный представитель может проанализировать внешнеторговую сделку, провести экономическое обоснование ее заключения, подготовить весь пакет документов, необходимый для ее проведения, а также провести таможенное декларирование в кратчайшие сроки и без потерь для клиентов.

Некоторые таможенные представители специализируются на декларировании товаров при помещении их под определенные таможенные процедуры. Ряд представителей стремится расширять комплекс услуг, осуществляя эксплуатацию складов временного хранения. Некоторые расширяют бизнес, добавляя транспортно-экспедиционную составляющую и, таким образом, стремятся интегрироваться в логистическую систему клиента в качестве провайдера широкого спектра логистических компетенций (2, 3 PL-операторы). Диверсификация таможенных представителей и превращение их в крупные транспортно-таможенные компании вызвано конкурентной борьбой, а также стремлением клиентов получать услуги в одном месте. Это позволяет обеспечить максимальное взаимодействие при выполнении различных логистических, и, в том числе таможенных операций, более эффективно управлять не только материальными, но и информационными, а также финансовыми потоками, сократить транзакционные издержки и за счет этого снизить суммарные логистические затраты при обеспечении устойчивого уровня сервиса.

Операции, совершаемые таможенным представителем, осуществляются на договорной основе от имени и за счет декларантов и иных заинтересованных лиц. В гражданском законодательстве Республики Беларусь таким правоотношениям соответствует договор поручения. При этом таможенный представитель, выполняя комплекс операций по таможенному декларированию, не вправе в соответствии с договором ограничить свои обязанности, определенные таможенным законодательством, или возложить их на третьих лиц. Кроме того, обязанности таможенного представителя перед таможенными органами не могут быть ограничены договором с клиентом. Вместе с тем, при наличии оснований полагать, что предоставляемые клиентом документы, сведения являются недостоверными, поддельными, либо содержат признаки таможенных правонарушений, таможенный представитель может до момента их представления в таможенный орган отказаться от совершения таможенных операций и требовать возмещения понесенных издержек.

При совершении таможенных операций для таможенного представителя не должны устанавливаться иные условия или требования, которые установлены и предъявляются для декларантов или иных заинтересованных лиц при совершении данных операций.

Классификация совершаемых таможенным представителем операций выглядит следующим образом:

- таможенный представитель получает и обрабатывает информацию, полученную от заинтересованного лица для таможенных целей – при этом он обязан обеспечить конфиденциальность полученных сведений, составляющих коммерческую, банковскую или иную охраняемую законом тайну, за исключением случаев, предусмотренных законодательством;

- разъясняет заинтересованному лицу нормы таможенного законодательства Республики Беларусь и таможенного союза;

- на основании предварительного решения таможенного органа либо самостоятельно производит поиск кода декларируемого товара в соответствии с ЕТН ВЭД ТС;

- определяет таможенную стоимость, страну происхождения товара, возможность применения тарифных льгот и преференций;

- производит исчисление и обеспечивает уплату необходимых таможенных пошлин, налогов с соответствии с избранной таможенной процедурой;

- составляет необходимые коммерческие, перевозочные, таможенные документы;

- по поручению заинтересованного лица представляет товары и транспортные средства для осуществления ветеринарного, фитосанитарного, экологического и иных видов государственного контроля, проводимого органами государственного управления в отношении декларируемых таможенным представителем товаров и транспортных средств, для чего сообщает этим органам о перемещении таких товаров, представляет им необходимые документы и сведения, пробы и образцы товаров, а также совершает иные действия, необходимые для осуществления указанных видов государственного контроля;

- заявляет по установленной Комиссией таможенного союза форме точные сведения о товарах и транспортных средствах, таможенной процедуре, а также иные сведения, необходимые для таможенных целей;

- представляет одновременно с декларацией перевозочные, коммерческие документы на товары и транспортные средства, а в случаях, предусмотренных законодательством, разрешения, лицензии, сертификаты и иные документы, необходимые для таможенных целей;

- предъявляет по требованию таможенного органа декларируемые товары и транспортные средства в месте, где они находятся (при необходимости доставив должностных лиц таможенного органа в это место), или в месте, указанном должностными лицами таможенного органа (при

необходимости, с перемещением товаров и транспортных средств в это место);

- организует по требованию таможенного органа определение количества товаров, выгрузку, погрузку, вскрытие упаковки, вскрытие помещений, емкостей и других мест, где могут находиться товары и транспортные средства;

- обеспечивает соблюдение заинтересованным лицом мер экономической политики и иных мер нетарифного характера;

- оспаривает в установленном порядке решения, действия или бездействие таможенных органов и их должностных лиц;

- присутствует при взятии проб и образцов товаров должностными лицами таможенных органов и других органов государственного управления; знакомится с результатами проведенного исследования взятых проб и образцов этими органами при условии информирования заинтересованного лица;

- с разрешения таможенного органа берет пробы и образцы товаров;

- обеспечивает проведение исследования (экспертизы) взятых проб и образцов товаров в соответствии с законодательством;

- ходатайствует перед таможенным органом о производстве таможенного оформления вне времени работы этого органа либо в месте, отличном от определенного для производства таможенного оформления;

- ходатайствует о применении упрощенного порядка таможенного оформления в случаях, предусмотренных законодательством;

- ходатайствует о предоставлении отсрочки или рассрочки уплаты таможенных платежей;

- изменяет или дополняет сведения, указанные в таможенной декларации, а также изымает поданную таможенную декларацию в сроки, установленные законодательством;

- присутствует при досмотре декларируемых им товаров и транспортных средств;

- ходатайствует перед таможенными органами о корректировке таможенной стоимости.

Для осуществления своей деятельности таможенный представитель имеет право в установленном законодательстве порядке иметь доступ к информационным системам таможенных органов, используемым ими для автоматизированной обработки и электронной передачи информации, а также обладает всеми теми же правами, что и лицо, которое уполномочивает его представлять свои интересы перед таможенными органами.

4.2 Владелец склада временного хранения и таможенного склада

Нахождение грузов под таможенным контролем до момента помещения их под одну из таможенных процедур (кроме транзита), предполагает их размещение на складах временного хранения (далее – СВХ).

Осуществление длительного хранения товаров сроком до 3 лет под таможенным контролем может быть осуществлено на таможенных складах при условии помещения таких товаров под одноименную таможенную процедуру. СВХ и таможенные склады могут предназначаться как для хранения товаров, принадлежащих ограниченному кругу лиц (т.н. закрытого типа), так и являться коммерческими предприятиями, оказывающими комплекс таможенно-логистических услуг. СВХ и таможенные склады представляют собой значительную часть таможенной инфраструктуры и предназначены для выполнения двуединой задачи.

Во-первых, на их территории создаются условия для проведения операций таможенного контроля с товарами, помещаемыми под таможенную процедуру, не допускающие их выпуск до окончания проведения всех необходимых таможенных формальностей.

Во-вторых, складские площади СВХ и таможенных складов могут быть использованы для осуществления складской переработки товаров, хоть и в условиях предусмотренных законодательством ограничений.

Перечень операций с ТМЦ строго регламентирован законодательством и ограничен следующими операциями, которые можно выполнять только с разрешения таможенного органа:

- измерение характеристик товара (количество, вес);
- обычные грузовые операции (погрузка-выгрузка, хранение);
- отбор проб и образцов уполномоченными службами.

Не разрешается любое изменение товара, его переупаковка (за исключением случаев, когда речь идет о сохранности товара) и т.п.

Отпуск товара со склада производится только после предъявления заинтересованным лицом декларации на товары с отметками о выпуске, копия которой остается в делах владельца/таможенного склада.

Склады временного хранения и таможенные склады – это специально выделенные и обустроенные сооружения, отвечающие установленным требованиям и официально признанные таможенной службой путем внесения в соответствующий реестр, которые должны быть в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении, временном владении и (или) пользовании заинтересованного в его эксплуатации лица.

К сооружению, предназначенному для использования в качестве склада временного хранения и таможенного склада, предъявляются следующие требования:

- обустройство склада должно исключать возможность поступления товаров, в том числе транспортных средств, и изъятия их со склада помимо таможенного контроля;

- территория, на которой расположен склад, должна быть огорожена, а также оборудована контрольно-пропускной системой, обеспечивающей контроль работников владельца склада за доступом лиц на территорию либо

к товарам, в том числе к транспортным средствам, размещенным на такой территории;

- к складу должны подходить удобные подъездные пути, оборудованные таким образом, чтобы обеспечить достаточную маневренность транспортных средств и исключить возможность препятствий для движения общественного транспорта;

- склад должен быть оснащен инженерными сооружениями, техническими средствами, достаточными для проведения погрузочно-разгрузочных работ, производства взвешивания товаров и транспортных средств, размещаемых на складе, проведения досмотра товаров, в том числе транспортных средств, исключающими возможность утраты потребительских свойств товаров при разгрузочно-погрузочных операциях, а также освещением, необходимым для надлежащего проведения операций таможенного контроля, системой противопожарной сигнализации и пожаротушения;

- склад должен соответствовать нормам и требованиям санитарного, энергетического, противопожарного и иных видов государственного надзора;

- все внутренние помещения склада должны иметь приспособления для наложения таможенных пломб;

- наличие площади для размещения товаров, находящихся в транспортных средствах и под таможенным контролем, достаточной для маневрирования этих транспортных средств, с обязательным указанием стояночных мест;

- наличие площадки, предназначенной для проведения таможенного досмотра товаров, в том числе транспортных средств;

- наличие помещения, предназначенного для хранения товаров, находящихся под таможенным контролем и выгруженных из транспортных средств.

Владелец СВХ несет материальную ответственность не только за утрату груза перед владельцем, но и перед таможенными органами в размере недополученных таможенных платежей. Эта ответственность обеспечивается в том числе наличием договора страхования гражданской ответственности.

4.4. Таможенный перевозчик

Одним из самых простых и удобных видов осуществления перевозки грузов под таможенным контролем по территории Республики Беларусь является их перевозка таможенным перевозчиком. Таможенный перевозчик вправе перевозить товары, находящиеся под таможенным контролем, без сопровождения и дополнительных гарантий по обеспечению уплаты таможенных платежей. Отношения таможенного перевозчика с отправителем товаров строятся на договорной основе. При этом решение таможи отправления о перевозке товаров таможенным перевозчиком является

обязательным для перевозчика, отправителя и получателя товаров, а также для самого таможенного перевозчика.

Перевозка товаров, находящихся под таможенным контролем, поручается таможенному перевозчику в случае, если у таможенного органа имеются основания полагать, что иной перевозчик либо его транспортное средство не могут гарантировать соблюдение положений таможенного законодательства. Решение о перевозке товаров, находящихся под таможенным контролем, таможенным перевозчиком принимается должностным лицом таможни отправления с учетом характера перевозимых товаров и обстоятельств перевозки. Заинтересованное лицо вправе самостоятельно воспользоваться услугами таможенного перевозчика.

При принятии решения о перевозке товаров таможенным перевозчиком учитываются следующие факты и обстоятельства:

- соответствие оборудования транспортных средств требованиям таможенного законодательства;

- невозможность организации таможенного сопровождения;

- характер товара (товары облагаемые высокими таможенными пошлинами);

- наличие в таможне сведений о перевозчике (добросовестность выполнения обязанностей перед таможенными органами, платежеспособность, принадлежность имущества, организационно-правовая форма деятельности, стоимость основных фондов (средств), характер деятельности (постоянные или разовые перевозки, основной или дополнительный вид деятельности), репутация на рынке транспортных услуг и другие подобные сведения);

- другие факторы, дающие основания полагать о вероятности недоставки товаров, транспортных средств и документов на них в таможенный орган назначения либо неуплаты причитающихся таможенных платежей.

Таможенный перевозчик вправе осуществлять перевозки не только на своих транспортных средствах и с использованием своего транспортного оборудования, но и с использованием прицепов, полуприцепов, контейнеров и другого транспортного оборудования иных лиц.

Таможенный перевозчик отвечает перед таможенными органами за доставку товаров в таможню назначения и соблюдение требований таможенного режима транзита либо процедуры контроля доставки всем своим имуществом, в том числе и денежными средствами.

Для включения в реестр таможенных перевозчиков необходимо:

- осуществлять деятельность по перевозке грузов не менее двух лет;

- иметь специальное разрешение (лицензию) на осуществление перевозки пассажиров и грузов;

- иметь в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении, аренде транспортные средства, пригодные для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями;

- предоставить поручительство банка, небанковской кредитно-финансовой организации либо иного лица об исполнении налогового обязательства таможенного перевозчика по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов на сумму не менее 200 тысяч евро в эквиваленте.

Совмещение деятельности международного и таможенного перевозчика дает преимущества при осуществлении перевозки на всей территории таможенного союза.

Как было сказано выше, 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.

РАЗДЕЛ 2 - «МИКРОУРОВЕНЬ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ»

Тема 5. ПРАКТИЧЕСКОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ УПРОЩЕНИЙ ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ТОВАРОВ

5.1. Уполномоченный экономический оператор

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.

Как уже было сказано в Теме 3, ключевое положение «второй опоры» Рамочных стандартов - учреждение института Уполномоченного экономического оператора. Названный статус присваивается на добровольной основе субъектам ВЭД, обеспечившим требования таможенной администрации, взявшим на себя определенные обязательства и получающим вследствие этого преференции (преимущества) от таможенных органов. Требования, обязательства и преференции юридически закрепляются в договоре между ними.

Для примера, таможенное 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.

В мировой практике уполномоченным экономическим операторам в зависимости от специфики деятельности предоставляются следующие выгоды.

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.

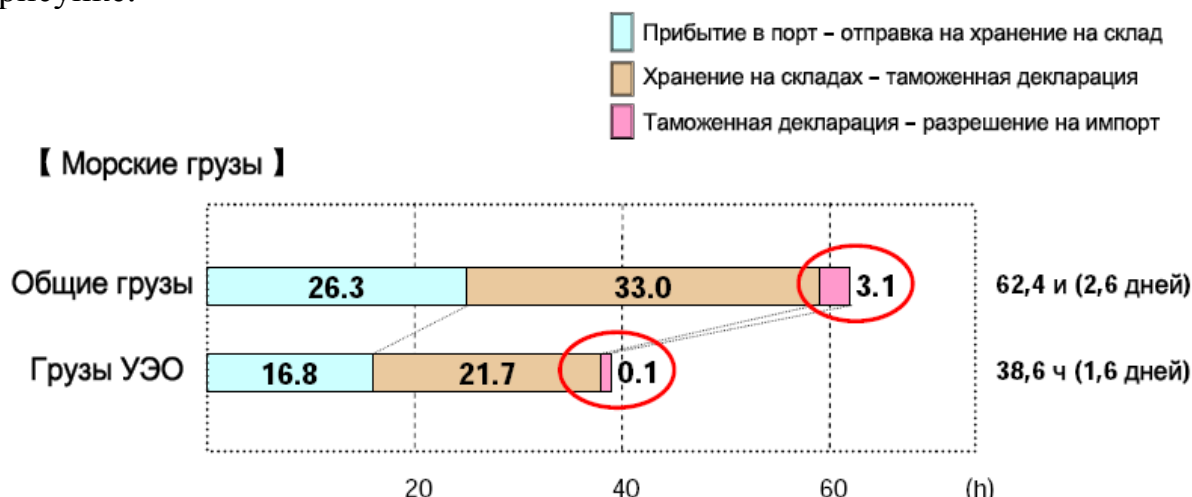
Уполномоченные операторы складов:

- 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.

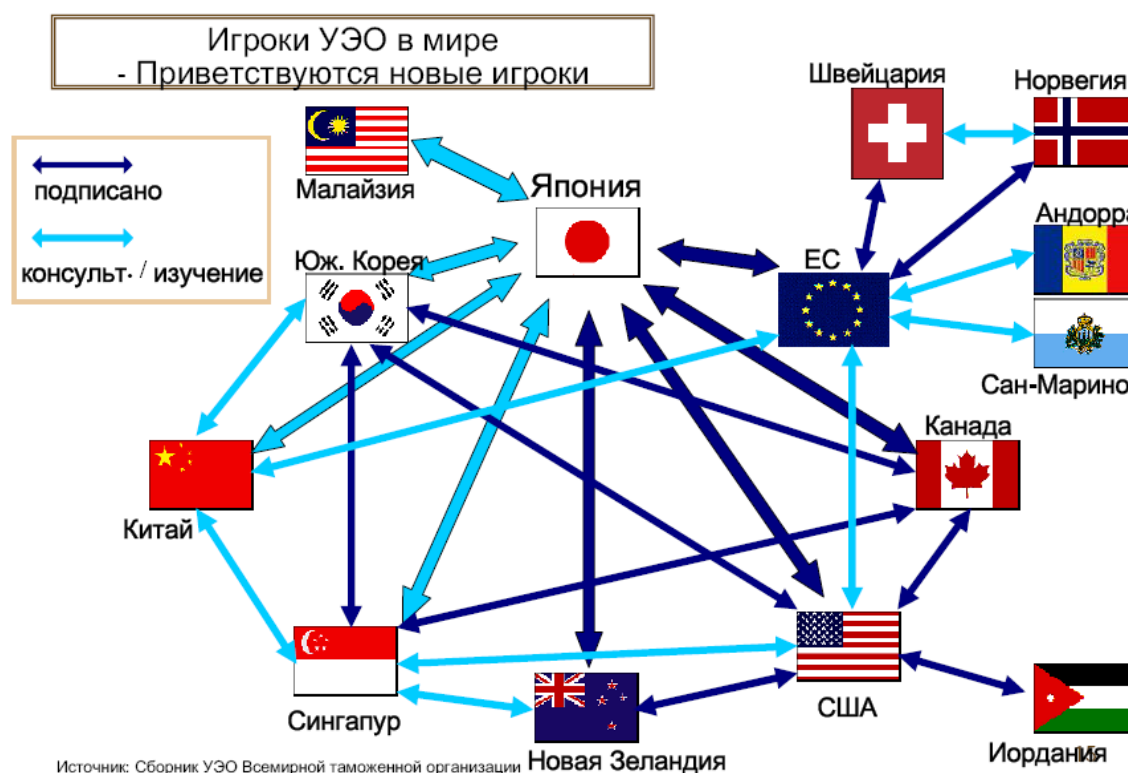
Эффект от применения выгод на примере Японии представлен на рисунке:



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. Такой подход позволяет еще более повысить распределение ресурсов и сфокусировать внимание на грузах с высоким риском – ведь если субъект соответствует требованиям безопасности и содействует ее поддержке в одной стране, риски, связанные с деятельностью данного субъекта в другой стране минимальны. Кроме того, это предполагает максимизацию выгод для законопослушных операторов.

Мировое сообщество приветствует присоединение других стран и сообществ к системе взаимного признания статуса УЭО.



В Республике Беларусь уполномоченные экономические операторы появились благодаря созданию института «Добросовестных участников внешнеэкономической деятельности», которые отвечают установленным таможенными органами критериям безопасности и получают определенные преференции при таможенном оформлении товаров. Это стало начальной ступенью к появлению в Беларуси такого понятия, как уполномоченный экономический оператор с широким инструментарием таможенной логистизации товарных и финансовых потоков. Одна только возможность получения ввозимых грузов непосредственно на склад получателя с последующим декларированием и отсутствием необходимости предоставления обеспечения уплаты таможенных платежей может существенно повысить эффективность управления поставками.

В таможенном кодексе таможенного союза в качестве условия присвоения статуса Уполномоченного экономического оператора требуется внесение дополнительного обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, сборов не менее 1 млн. евро. При этом специальные упрощения применяются только на территории государства – участника Таможенного союза, на территории которого зарегистрирован субъект хозяйствования, что не совсем соотносится с мировой практикой. Такое ограничение установлено потому, что система упрощений и преференций может быть расширена национальным законодательством. Законодатель готов пойти на это, поскольку в условиях постоянного роста внешнеторговых операций при неизменной численности таможенных органов, последовательно, преемственно к действующему законодательству совершенствуется правовая основа для сокращения объема физического и документального контроля до уровня, гарантирующего достаточность контроля и полноту наполнения бюджета.

В Республике Беларусь статус «Уполномоченный экономический оператор» присваивается юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю – резидентам Республики Беларусь, если такое лицо, заинтересованное в присвоении статуса УЭО, отвечает следующим требованиям:

- осуществляет внешнеторговую деятельность не менее трех лет, в том числе с учетом реорганизации;

- в течение одного года до дня обращения, такое лицо или его должностное лицо не совершали административных таможенных правонарушений, повлекших конфискацию либо взыскание стоимости товаров на сумму более двухсот пятидесяти базовых величин, и не привлекались к уголовной ответственности в соответствии со статьями 228–231 Уголовного кодекса Республики Беларусь (Контрабанда или уклонение от уплаты таможенных платежей в особо крупных размерах) в связи с осуществлением деятельности этого лица;

- не имеет на день обращения неисполненного в установленный законодательством срок налогового обязательства по уплате таможенных платежей, процентов, пеней, взимаемых в случаях, установленных таможенным законодательством;

- имеет удовлетворительную в соответствии с законодательством структуру бухгалтерского баланса за год, предшествующий обращению, либо имеет в собственности (хозяйственном ведении, оперативном управлении) основные средства (фонды) остаточной стоимостью не менее ста тысяч базовых величин для юридических лиц или десяти тысяч базовых величин для индивидуальных предпринимателей.

Как видно, данные требования схожи с некоторыми критериями, необходимыми для освидетельствования в статусе Уполномоченного экономического оператора Евросоюза.

Задача:

Необходимо оценить целесообразность внесения в реестр Уполномоченных экономических операторов для субъекта ВЭД (производственного предприятия), осуществляющего импорт сурья 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 – 3000 руб., евро – 4000 руб., ставка рефинансирования – 10 %.

Для начала необходимо определить и сравнить затраты на совершение таможенно-логистических операций (по каждой поставке), которые Предприятие будет нести в 2 вариантах:

1. У Предприятия имеется статус УЭО;
2. У Предприятия статус УЭО отсутствует.

Наименование операции	Вариант 1	Вариант 2
Импортные поставки		
Покупка TIR-Carnet в "БАМАП"		195000
Оформление TIR-Carnet в ЕС		135000
Оформление T1 в ЕС	120000	
Формирование электронной копии TIR-Carnet		17000
Составление ТД	35000	
Размещение на СВХ	100000	100000
Стоянка на СВХ		60000
ИТОГО:	255000	507000
Экспортные поставки		
Размещение на СВХ		100000
ИТОГО:		100000

Таким образом, в первом случае годовые затраты Предприятия составят 38 250 тыс. рублей (255 000×150), а во втором 85 050 тыс. рублей (507 000×150 +100 000×90). Эффект составляет 46,8 млн. рублей.

С учетом того, что для получения статуса уполномоченного экономического оператора необходимо внесение в таможенный орган

обеспечения в размере не менее 1 млн. евро, альтернативные издержки (перечисление денежных средств на счет таможи) составляют 400 млн. рублей ($1\,000\,000 \times 4\,000 \times 10\%$).

На первый взгляд, абсолютно очевидно, что получение статуса УЭО для Предприятия невыгодно. Но учтены ли все альтернативные издержки и резервы оптимизации?

Как известно, УЭО имеет возможность представлять декларации на импортируемые товары до 10 числа месяца, следующего за отчетным (пускай в нашем случае он делает это 5 числа). При равномерных поставках средняя «отсрочка» уплаты таможенных пошлин и налогов составит 20 дней ($30/2+5$) - в разрезе по каждому импортируемому товару:

1. Полотно длинноворсовое, код ТН ВЭД 6001100000 (таможенная стоимость 1 поставки – $50\,000 \times 4\,000 = 200$ млн. рублей) – ставка пошлины 10%, НДС 20% (таможенные платежи по 1 поставке, млн. рублей – $200 \times 10\% = 20 + 220 \times 20\% = 64$) – или 7 040 млн. рублей в год;

2. Прочие искусственные волокна, код ТН ВЭД 5504900000 (таможенная стоимость 1 поставки – $80\,000 \times 4\,000 = 320$ млн. рублей) – ставка пошлины 5%, НДС 20% (таможенные платежи по 1 поставке, млн. рублей – $320 \times 5\% = 16 + 336 \times 20\% = 83,2$) – или 2 912 млн. рублей в год;

3. Пуговицы, код ТН ВЭД 9606100000 (таможенная стоимость 1 поставки – $45\,000 \times 4\,000 = 180$ млн. рублей) – ставка пошлины 15%, НДС 20% (таможенные платежи по 1 поставке, млн. рублей – $180 \times 15\% = 27 + 207 \times 20\% = 68,4$) – или 342 млн. рублей в год.

Общая сумма уплачиваемых таможенных пошлин, налогов - 10 294 млн. рублей в год ($7\,040 + 2\,912 + 342$), и альтернативные издержки будут равны: 57,2 млн. рублей ($10\,294 \times 20/360 \times 10\%$).

Совокупный эффект от использования статуса УЭО увеличился до 104 млн. рублей в год ($57,2 + 46,8$), но этого также недостаточно для покрытия альтернативных издержек, связанных с получением статуса (400 млн. рублей).

Вместе с тем, вместо внесения денежных средств на счет таможи можно использовать банковскую гарантию стоимостью 2% от суммы или 80 млн.

В этом случае, оптимальным решением будет получение предприятием статуса УЭО, что позволит снизить издержки на 24 млн. рублей в год ($104 - 80$).

5.2. Электронное предварительное информирование

Как было уже озвучено в Теме 3, одним из основных инструментов повышения безопасности и облегчения мировой торговли является предварительное электронное уведомление о грузе при входящих, исходящих и транзитных отправлениях.

Мировая практика показывает, что максимальный эффект ускорения таможенных процедур возможен за счет производства большинства операций таможенного оформления и контроля либо до, либо после фактического перемещения товара через границу, а также повышения эффективности и автоматизации проведения этих операций.

Но откуда таможенные органы могут получать заблаговременную информацию о перемещаемых товарах? Вариантов два.

Первый – от таможенных служб сопредельных государств при наличии соответствующих соглашений и единого формата обмена такой информацией. Подобного рода обмен осуществляется.

Второй – от предпринимательских структур, непосредственно заинтересованных в упрощении и ускорении прохождения пограничных формальностей, обязующихся выполнять законодательство и содействовать органам государственного контроля в реализации их функций. Как показывает опыт реализации проекта по электронному предварительному информированию таможенных органов Республики Беларусь, заблаговременный анализ информации о товарах и компании, которая либо перемещает грузы через таможенную границу, либо является получателем, безусловно, приносит положительный эффект – общее время нахождения в пункте пропуска для таких грузов сократилось в 2 – 3 раза.

Кроме того, предварительная информация может быть в последующем использована и в автоматических системах учета товаров на СВХ, и в таможенном декларировании, что сократит время таможенной очистки товаров за счет исключения повторного ввода одних и тех же сведений в различные информационные системы, уменьшит трудовые и временные затраты на обработку документов.

В такой системе информация о товарах движется впереди самих товаров, и, таким образом, ускоряет их продвижение.

Для сокращения временных затрат, а также для ускорения таможенного оформления при ввозе товаров из стран ЕС в Республику Беларусь и следующих транзитом, для всех заинтересованных участников сделки (отправителей, получателей, перевозчиков, экспедиторов и т.д.) имеется следующее решение – предварительное электронное информирование (ЭПИ) таможенных органов Республики Беларусь. Электронное сообщение, содержит следующие сведения:

- о грузоотправителе;
- о грузополучателе;
- сведения о перевозчике и его транспортном средстве;
- данные о перевозимом грузе.

После чего оно в электронном виде, посредством использования специализированных каналов связи, направляется в уполномоченный таможенный орган Республики Беларусь, который при помощи автоматизированных систем обработки данных и системы управления

рисками принимает решение о присвоении уникального идентификационного номера (предварительного решения) на данную перевозку или дает отказ с указанием ошибок заполнения или недостаточности предоставленной информации.

После прибытия в пункт пропуска, водитель, осуществляющий перевозку с применением предварительного информирования таможи, имеет приоритет в оформлении должностным лицом таможи.

С 1 марта 2011 г. введено обязательное предварительное информирование таможенных органов Европейского Союза обо всех грузах, которые ввозятся на территорию ЕС в целях обработки в системе анализа рисков до прибытия груза на территорию ЕС.

Для этого в таможенные органы страны ввоза необходимо подать определенные данные - так называемую декларацию о ввозимом грузе (entry summary declaration). Объем необходимых для обработки данных, а также время подачи декларации зависит от вида транспорта, в котором перемещаются товары.

В случае перевозки груза автомобильным транспортом такая декларация должна быть подана не менее чем за 1 час до его фактического прибытия на территорию ЕС, в случае железнодорожных перевозок – за 2 часа, при авиаперевозках – до фактического отправления воздушного судна (при длительных рейсах – как минимум за 4 часа до прибытия воздушного судна в ЕС). Подать эти данные можно только в электронном виде, используя Систему контроля импорта или Систему контроля транзита. Систему контроля транзита (NCTS) можно использовать в случае, если данные будут подаваться вместе с транзитной декларацией или электронной книжкой МДП (TIR carnet).

Ответственность за подачу деклараций несет перевозчик, то есть лицо, несущее ответственность за перевозку груза на территории ЕС. Однако перевозчик имеет право заключить договор с любым иным лицом (доверенное лицо, представитель, брокерская фирма или получатель товара), в распоряжении которого имеется вся необходимая информация о грузе, а также которое имеет доступ к системе электронного декларирования соответствующей страны-участницы ЕС.

В результате использования предварительного информирования:

- сокращается время оформления товаров в пункте ввоза в 2-3 раза;
- получение уникального идентификационного номера означает, что предоставленной информации достаточно для проведения операций таможенного контроля и груз не задержится на границе более намеченного плана перевозки;
- на основании предоставленной информации в отношении грузов, прибывающих на территорию Республики Беларусь, может быть произведено

предварительное заполнение таможенной декларации, что существенно сокращает ваши временные затраты при последующем помещении товара под таможенный режим;

- снижаются финансовые затраты по сравнению с расходами, связанными с получением услуг по формированию электронной копии документа таможенного транзита, который несет в пункте пропуска перевозчик.

Задача:

Транспортное предприятие осуществляет ввоз на территорию таможенного союза сложнobyтовой техники сборными партиями (100 поставок в месяц). Необходимо рассчитать, какую выгоду принесет использование электронного предварительного информирования.

Исходные данные:

Среднее количество кодов товара в партии – 125.

Время ожидания в РПТО к таможенному представителю – 1,5 часа

Время ожидания в РПТО в таможеню – 1,2 часа.

Кол-во перевозок, следующих по процедуре ЭПИ - 25%.

Время формирования информации на 1 товар – 2,4 минуты.

Стоимость формирования электронной копии ТД в РПТО:

- 1-ый товар – 17 000 рублей;

- 2-ой и последующий – 4 000 рублей.

Стоимость электронного предварительного сообщения на 10% дешевле.

Стоимость сканирования и пересылки комплекта документов на 1 партию товаров – 10 евро (курс евро – 4 000 рублей).

Стоимость СМС-сообщения – 1 500 рублей.

Альтернативные издержки простоя транспорта – 40 евро в сутки.

1. Для начала рассчитаем экономию (при ее наличии) финансовых средств.

Как видно из условия, стоимость ЭПИ на 10% дешевле стоимости формирования электронной копии транзитной декларации, которая в среднем составит 513 000 рублей $((125-1) \times 4000 + 17000)$, скидка равна 51 300 рублей. С другой стороны, для формирования электронного предварительного сообщения необходимо передать пакет документов – затраты по данной операции составляют 40 000 $(10 \text{ евро} \times 4000)$, а также сообщить водителю номер уникального идентификационного номера перевозки посредством СМС-сообщения (1 500 рублей). Таким образом, чистая экономия по одной перевозке в среднем составляет 9 800 рублей.

2. Рассчитаем экономию альтернативных издержек.

Для этого посчитаем экономию времени. У представителя перевозчика отсутствует необходимость ожидания в очереди к таможенному представителю (1,5 часа), не затрачивается время на формирование

электронной копии ТД ($2,4 \times 125 / 60 = 5$ часов), поскольку транспортные средства, следующие по процедуре ЭПИ, выпускаются в приоритетном порядке, время ожидания оформления в таможне сокращается на 75% ($100 - 25$) – т.е. $1,2 \times 25\% = 0,3$ часа. Итого экономия по 1 поставке составляет 6,8 часов или 45 300 рублей ($40 \times 4000 \times 6,8 / 24$).

Общий эффект от использования ЭПИ по каждой перевозке – 55 100 рублей, ежемесячно 5,51 млн. рублей, или более 66 млн. рублей в год.

Исходя из этого, можно сделать вывод, что использование предварительного информирования существенно снижает финансовые и временные издержки перевозчика (причем преимущественно за счет сокращения времени прохождения границы, существующие скидки призваны скорее, компенсировать дополнительные затраты, связанные с заблаговременным предоставлением документов).

Тема 6. ПРИМЕНЕНИЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ СХЕМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПРИ ТАМОЖЕННОМ ТРАНЗИТЕ

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 перевозчика, 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 в странах СНГ).

Рассмотрим наиболее значимые характеристики упомянутых выше процедур с позиции автомобильного перевозчика Республики Беларусь.

6.1. Процедура МДП

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 ими границ. Чтобы обеспечить беспрепятственное перемещение грузов с минимальными задержками в пути и в то же время обеспечить максимальную таможенную безопасность, МДП содержит пять основных элементов:

- товары должны перевозиться в безопасных (с точки зрения таможни) транспортных средствах или контейнерах;
- уплата таможенных пошлин и налогов обеспечивается международной гарантией;
- перевозка сопровождается признанным всеми государствами - участниками Конвенции таможенным документом - книжкой МДП, принятым к оформлению в государстве отправления и служащим документом контроля в государствах отправления, транзита и назначения;
- меры таможенного контроля, принимаемые в государстве отправления, признаны всеми странами транзита и назначения;

- существует ограничительный допуск к процедуре МДП для перевозчиков.

По каждой книжке МДП гарантируется уплата таможенных пошлин и налогов в пределах 60 000 евро и не распространяется на подакцизные товары.

Общими условиями применения процедуры МДП являются следующие положения:

- таможи отправления должны находиться в одной стране;
- таможи назначения должны быть не более, чем в двух странах;
- общее количество таможен отправления и назначения не должно превышать четырех.

На практике действие Конвенции может наблюдать любой путешествующий по дорогам Европы. Множество грузовиков и полуприцепов, использующих транзитную систему МДП, обозначены синей табличкой TIR, прикрепленной на кузове автомобиля. Аббревиатура TIR возникла в соответствии с названием Конвенции на французском языке «Transport international routier» (в переводе на русский «Международные дорожные перевозки», сокращённо - МДП). Данная аббревиатура стала нарицательной для международных автомобильных перевозок.

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.

6.2. Система общего европейского транзита

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): Австрию, Бельгию, Великобританию, Грецию, Данию, Ирландию, Испанию, Италию, Люксембург, Нидерланды, Португалию, Румынию, Финляндию, Францию, Германию, Швецию, Чехию, Словакию, Венгрию, Польшу, Словению, Литву, Латвию, Эстонию, Кипр, Мальту, Швейцарию, Лихтенштейн, Норвегию, Исландию. 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.

6.3. Система поручительства

С 2005 года для таможенного транзита на таможенной территории Республики Беларусь также применяется система поручительства.

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.

Таможенным документом, подтверждающим предоставление данного способа обеспечения, является сертификат обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов формы «С-2».

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.

Бурно прогрессирующее использование региональных транзитных процедур серьёзно встревожило МСАТ. Чиновники МСАТ полагают, что их развитие более выгодно таможенным брокерам и экспедиторам, нежели перевозчикам. Этот аргумент можно оспорить.

Так, по сравнению с книжкой МДП предоставляемая по процедуре общего транзита гарантия стоит гораздо дешевле, особенно при перевозке грузов невысокой стоимости. Оформление процедуры непосредственно на белорусско-польской границе, одновременно являющейся, как известно, и внешней границей таможенного союза, при доставке груза стоимостью до 50 тыс. евро обойдётся всего в 25 евро, в то время как книжка МДП вместе со страховкой стоит в среднем более 60 долларов США. К тому же на выдачу книжек МДП существуют определённые квоты и ограничения, тогда как общую транзитную процедуру может оформить любой автоперевозчик.

Ещё один плюс заключается в том, что в пути можно перегрузить товар с одного транспортного средства на другое без замены самого документа. С разрешения таможенных органов стран Евросоюза допускается внесение изменений в документ Т самим перевозчиком.

Предел финансовой ответственности по общей транзитной процедуре гораздо выше, чем при использовании книжки МДП. (Многие импортёры и экспортёры ошибочно считают, что книжка МДП предоставляет им страхование самого груза. В действительности она является только системой обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов национальным таможенным органам в случае недоставки грузов в таможню назначения или прерывания транзита.

Беспокойство функционеров МСАТ понятно: чем больше перевозчиков будет использовать национальные транзитные процедуры, тем меньше будет использоваться процедура МДП. А это – потеря денег, и немалая. Но перевозчик сам вправе решать, какую процедуру использовать при международных перевозках. И ему виднее, кому он заплатит за спокойный сон таможен стран назначения перевозимых грузов – таможенным экспедиторам или участникам гарантийной цепи МДП. Его решение зависит от полноты его информированности об условиях, стоимости и надёжности обоих видов таможенной гарантии.

В настоящее время системе МДП будет все сложнее и сложнее конкурировать с активно совершенствующимися региональными транзитными системами, прежде всего, системой общего транзита

Европейского союза, в рамках которой широко используются новейшие компьютерные информационные технологии. Если при этом учесть, что многие страны СНГ стремятся внедрять стандарты европейского общего транзита в свою практику, то при определенных условиях он может выйти за рамки стран ЕС и Европейской ассоциации свободной торговли, что создаст альтернативную системе МДП мощную субрегиональную транзитную систему с едиными правилами транзита, таможенными документами (прежде всего, электронными), гарантиями и оперативным международным информационным взаимодействием таможенных органов различных государств.

Задача:

Транспортное предприятие с парком автомобилей в 10 единиц, в числе которых 2 арендованных, занимается международными перевозками из Германии в Республику Беларусь. Применение какого способа обеспечения транзита: книжку МДП или договор об обеспечении уплаты таможенных платежей (поручительство) будет более рациональным при следующих условиях

Сумма обеспечения, тыс. евро	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Количество перевозок	30	38	75	59	49	64	59	47	27	45

Стоимость книжки МДП: 195 тысяч 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	90	120	150	180	210	240	270	300	330	360

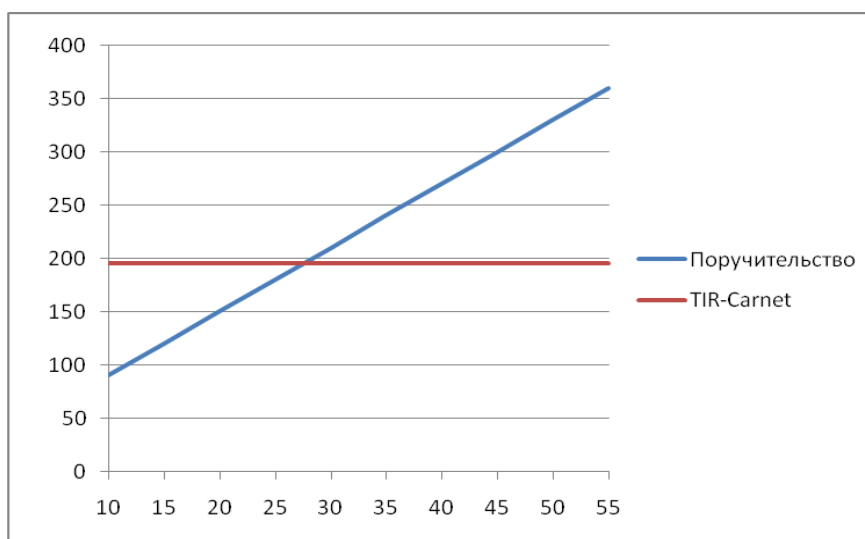
Сумма депозита для внесения в «БАМАП» на каждое арендованное транспортное средство – 8 000 долларов США (Курс доллара – 3 000 рублей).
Банковская ставка для депозитов – 6% годовых.

1. Работа по процедуре МДП несет два вида затрат. Во-первых, на покупку книжки МДП - 96 135 тыс. рублей (195000×493 перевозки). Во-вторых, альтернативные издержки, связанные с необходимостью внесения денежных средств в «БАМАП» - 2 880 тыс. рублей (8000×2×6%×3000). Итоговые годовые затраты на использование процедуры МДП составляют 99 015 тыс. рублей.

2. Исходя из стоимости услуг поручителя и количества перевозок (Σ стоимость услуг × количество перевозок), выбор в качестве варианта договора об обеспечении уплаты таможенных платежей обойдется в 109 920 тысяч рублей в год.

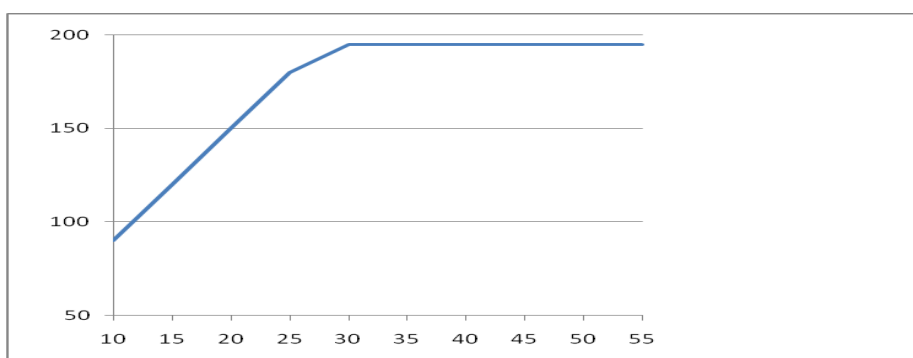
Таким образом, работа по процедуре МДП будет более рациональным. Но является ли это решение оптимальным, либо его можно усовершенствовать?

Построим диаграмму, по которой можно сравнить стоимость двух альтернативных процедур.



Можно отметить, что при совершении перевозок, по которым требуется обеспечение уплаты таможенных платежей на сумму 25 тысяч евро и ниже, стоимость поручительства дешевле, но при возрастании суммы обеспечения ситуация меняется. В этом случае можно использовать «экономический компромисс».

Для этого смоделируем следующее решение: при перевозках, по которым требуется обеспечение до 25 тысяч евро, использовать поручительство, а при перевозках свыше 25 тысяч евро – книжку МДП. Графически это выглядит так:



Затраты при таком решении составят:

Сумма обеспечения, евро	Стоимость обеспечения, рублей	Количество перевозок	Затраты
10000	90000	30	2700
15000	120000	38	4560
20000	150000	75	11250

Сумма обеспечения, евро	Стоимость обеспечения, рублей	Количество перевозок	Затраты
30000	195000	49	9555
35000	195000	64	12480
40000	195000	59	11505
45000	195000	47	9165
50000	195000	27	5265
55000	195000	45	8775
Итого:		493	85875

85 875 тыс. рублей. При этом, не используя арендованные транспортные средства в перевозках по процедуре МДП, можно избежать альтернативных издержек, связанных с необходимостью внесения денежных средств в «БАМАП». Такое решение и будет оптимальным.

Тема 7. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ТАМОЖЕННОЙ СФЕРЕ

Электронное декларирование – это информационный обмен деловыми электронными документами между автоматизированными системами различных компаний в стандартизированной форме. При таможенном декларировании электронный обмен предполагает, что субъект хозяйствования с помощью специализированного декларантского программного продукта формирует электронную декларацию на товары, а также иные электронные таможенные документы (транзитную декларацию, декларацию таможенной стоимости и т.п.) и передает посредством сети Интернет на сервер таможенных органов в центральную базу данных электронного декларирования. И далее эти электронные документы обрабатываются и контролируются уже непосредственно в Единой автоматизированной информационной системе таможенных органов.

При этом ни сотруднику декларанта, ни грузу не обязательно прибывать в таможенный орган. Ведь сформировать и направить электронные документы можно непосредственно из офиса, а товар может быть размещен в специально созданной на площадях отправителя или получателя товара временной зоне таможенного контроля. Естественно, что данная возможность может быть предоставлена только уполномоченным экономическим операторам. В остальных случаях товар необходимо размещать в постоянной зоне таможенного контроля. Также в перспективе возможно осуществление выпуска товаров в непосредственной близости от пунктов ввоза/вывоза путем применения предварительного электронного декларирования.

Исходя из этого, основными упрощениями, позволяющими повысить эффективность управления внешнеторговыми операциями, является отсутствие необходимости доставлять товары на СВХ, а документы в офис таможни, тем самым, нести дополнительные временные и финансовые затраты, а также возможность отсрочки по уплате таможенных платежей. Сравнивая этот подход с европейской практикой, можно сделать вывод, что предоставляемые «уполномоченным экономическим операторам» упрощения сопоставимы с третьим, самым высоким уровнем Уполномоченных экономических операторов, имеющих сертификат «упрощение таможенных формальностей / гарантия и безопасность».

Начиная с 2008 года Государственным таможенным комитетом велась активная работа по созданию и внедрению системы электронного декларирования товаров, основанной на безбумажной технологии выпуска товаров. Применение современных информационных технологий позволило в значительной степени упростить взаимодействие таможенных органов и субъектов хозяйствования, снизить временные и финансовые издержки по осуществлению операций, связанных с выпуском и таможенным контролем.

Помимо этого, система электронного декларирования позволяет:

- сократить время таможенных операций за счет электронного обмена информацией между декларантами и таможенными органами;
- исключить личный контакт инспектора таможни и сотрудника декларанта (таможенного представителя) и за счет этого уменьшить коррупционный риск;
- применить заявительный принцип при выпуске товаров с применением соответствующего пост-контроля.

В результате реализации проекта планируется осуществлять производство таможенных операций, связанных с помещением товаров под любую таможенную процедуру с использованием электронных таможенных документов, а также автоматическое осуществление выпуска отдельных категорий товаров под отдельные таможенные процедуры без участия инспектора. При этом информационная система осуществляет обработку поступивших электронных таможенных документов и производит выпуск товаров или отказ в выпуске, либо указывает на необходимость проведения необходимых форм таможенного контроля, основываясь на системе управления рисками.

В целях дальнейшего поэтапного внедрения и развития перспективных информационных таможенных технологий Государственным таможенным комитетом разрабатывается Концепция проекта «Электронная таможня» (e-Customs) на период 2011-2015гг.

В рамках Концепции предусматривается определение приоритетных направлений развития информационных таможенных технологий для обеспечения дальнейшего расширения взаимодействия с участниками международной торговли, создания благоприятных условий для ведения организациями и предприятиями внешнеэкономической деятельности, улучшения социального и информационного обслуживания граждан, ускорение и упрощение таможенных процедур таможенного контроля, внедрения общепринятых мировых стандартов безопасной торговли, повышения качества таможенного регулирования и администрирования в целом.

Реализация программы «Электронная таможня» предоставит возможность субъектам хозяйствования, физическим лицам, органам государственного управления работать в едином информационном поле, реформировать структуру и перераспределить численность таможенной службы, организовать мониторинг и управление таможенной деятельностью на основе информационных технологий.

Основными задачами проекта «Электронная таможня», являются:

- развитие информационно-коммуникационной инфраструктуры таможенных органов в целях удовлетворение растущих информационных потребностей таможенных органов, органов государственного управления и участников ВЭД;

- повышение качества и доступности предоставляемых участникам ВЭД информационных таможенных услуг, сокращение сроков их оказания, снижение административных издержек;

совершенствование системы информационно-аналитического обеспечения принимаемых решений; содействие внедрению в практику международной торговли и применению участниками ВЭД электронного документооборота и современных информационных технологий;

- расширение возможностей национальной автоматизированной системы электронного декларирования;

- обеспечение интеграции с информационными ресурсами банковской системы, государственных органов, информационными системами зарубежных таможенных служб для реализации принципа «одно окно».

Концепция Единого окна позволяет участникам ВЭД предоставлять необходимую информацию в электронном виде в соответствующую службу, которая самостоятельно передает ее заинтересованным органам государственного управления (таможенный орган сам делает запрос в соответствующее ведомство, например: получение документа об условиях переработки товаров для внутреннего потребления, выданного уполномоченным органом).

За счет этого можно достичь уменьшения временных рамок на проведение таможенных операций с товарами, в отношении которых установлены запреты и ограничения, за счет электронного обмена информацией между участниками внешнеэкономической деятельности, таможенными органами и иными государственными органами;

Для внедрения данной концепции необходимо создание во взаимодействии с министерствами и ведомствами, которые контролируют внешнюю торговлю, централизованной базы данных о выданных разрешительных документах на ввоз/вывоз товаров, в отношении которых установлены запреты и ограничения, в виде электронных документов.

К числу современных инновационных подходов, направленных на решение проблем, связанных с быстрым перемещением товаров, Всемирная таможенная организация относит:

- выборочный контроль, проводимый на удалении от границы, и основанный на аудите и применении системы анализа рисков;

– уход от систем контроля, основанных на бумажных технологиях.

Таким образом, деятельность таможенной службы Республики Беларусь в целом отвечает мировым стандартам и развивается в соответствии с перспективными направлениями. При этом в информационную эпоху значительное внимание уделяется информационным таможенным технологиям, а весомый эффект достигается именно благодаря внедрению таких проектов.

Тема 8. КРИТЕРИИ ВЫБОРА ОПТИМАЛЬНОЙ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ МИНИМИЗАЦИИ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ

Все таможенные процедуры можно разделить по нескольким основаниям:

По направлению перемещения товаров таможенные процедуры можно разделить на три группы: экспортные; импортные; экспортно-импортные, или смешанные.

По функциональному признаку — на стандартные и особенные.

По отношению к завершенности таможенных операций — на завершающие и незавершающие.

По целевому назначению и роли в процессе хозяйственной деятельности - на общие и специальные (экономические).

К общим относятся процедуры, для которых характерен общий, без каких-либо изъятий и ограничений, порядок применения таможенных средств и методов регулирования. При выпуске товары переходят в полное распоряжение лица, перемещающего их, т.е. процедуры имеют завершенный характер (выпуск для внутреннего потребления, экспорт, реимпорт, реэкспорт).

В системе международных экономических отношений особую роль играют так называемые экономические таможенные процедуры. Они являются результатом адаптации общих норм и правил осуществления таможенного контроля к разнообразным видам операций и услуг, что создает дополнительные возможности для расширения внешнеторговых операций и развития других форм международной экономической интеграции. Экономические таможенные режимы дают лицу определенные экономические выгоды и преимущества в форме полного или частичного освобождения от уплаты таможенных пошлин и налогов (либо возврата ранее уплаченных таможенных платежей), неприменения к товарам мер экономической политики. В зависимости от предназначения, целей использования товаров, помещаемых под экономические таможенные процедуры, различают:

- процедуры складирования (таможенный склад, свободный склад) – товары хранятся в неизменном состоянии в ожидании иного предназначения, кроме осуществления некоторых операций, позволяющих обеспечить дальнейшее перемещение товара;

- процедуры переработки (на таможенной территории, вне таможенной территории, свободная таможенная зона) – частичное или полное изменение состояния товаров при соблюдении заранее установленных условий и требований;

- процедуры временного пользования товарами (временный ввоз (вывоз) – определенные законодательством товары могут использоваться по своему назначению в течение заявленного срока без изменения состояния,

кроме естественной убыли.

8.1. Переработка на таможенной территории.

Переработка на таможенной территории – таможенная процедура, при которой иностранные товары используются для совершения операций по переработке на таможенной территории таможенного союза в установленные сроки с полным условным освобождением от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов и без применения мер нетарифного регулирования с последующим вывозом продуктов переработки за пределы таможенной территории таможенного союза. Основное назначение этой процедуры состоит в предоставлении национальным производителям возможности предлагать свою продукцию на зарубежных рынках по конкурентной цене, одновременно способствуя экономическому развитию национальной экономики и созданию рабочих мест.

Как следует из содержания таможенного режима переработки на таможенной территории, ввезенные товары освобождаются от таможенных пошлин, налогов только в случае вывоза продуктов переработки за пределы таможенной территории в установленный срок. Последующий вывоз компенсационных товаров является ключевым элементом данной таможенной процедуры. Обязанность вывоза устанавливается во избежание нарушения баланса свободной конкуренции между переработчиками, и теми, кто декларирует ввозимые товары непосредственно для внутреннего потребления.

Переработка на таможенной территории допускается при соблюдении двух условий:

1. Предоставления документа об условиях переработки товаров на таможенной территории, выданного уполномоченным органом.
2. Возможность идентификации таможенными органами ввезенных товаров в продуктах их переработки. Таможенный орган определяет способ идентификации товаров исходя из характера товаров и совершаемых операций по их переработке.

Переработка товаров на таможенной территории осуществляется в виде следующих операций:

- собственно переработка или обработка товаров, при которой иностранные товары теряют свои индивидуальные характеристики;
- изготовление новых товаров, в том числе монтаж, сборка товаров из отдельных комплектующих;
- ремонт товаров, в том числе их восстановление, замена составных частей, восстановление их потребительских свойств;
- переработка товаров, которые содействуют производству товарной продукции или облегчает его, даже если эти товары полностью или частично потребляются в процессе переработки (например, использование

катализаторов, флюсов, электродов).

Срок переработки товаров определяется заявителем по согласованию с таможенным органом и не может превышать трех лет. При этом учитываются продолжительность процесса переработки товаров и время, необходимое для распоряжения полученными в результате ее продуктами.

В качестве особенности таможенной процедуры переработки товаров на таможенной территории можно назвать так называемую эквивалентную компенсацию, под которой понимается возможность с разрешения таможенного органа замены ввозимых иностранных товаров другими товарами при совпадении их описания, качеств и технических характеристик.

8.2. Переработка для внутреннего потребления.

Переработка для внутреннего потребления – таможенная процедура, при которой иностранные товары используются для совершения операций по переработке на таможенной территории таможенного союза в установленные сроки без уплаты ввозных таможенных пошлин, с применением запретов и ограничений, а также ограничений в связи с применением специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер при условии последующего помещения продуктов переработки под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления с уплатой ввозных таможенных пошлин по ставкам, применяемым к продуктам переработки. Под данную процедуру может быть помещен ограниченный круг товаров.

И таможенная процедура переработки для внутреннего потребления, и переработки на таможенной территории позволяют перерабатывать на таможенной территории иностранные товары с предоставлением льгот по уплате таможенных платежей. Вместе с тем названные процедуры имеют ряд отличий, наиболее существенные из которых следующие:

- основным способом завершения таможенной процедуры переработки на таможенной территории является вывоз продуктов переработки с таможенной территории, а процедура переработки для внутреннего потребления завершается их помещением под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления;

- в случае выпуска продуктов переработки товаров на таможенной территории для свободного обращения таможенные пошлины и налоги взимаются с ввезенных товаров с учетом процента за отсрочку уплаты, таможенные пошлины при завершении процедуры переработки для внутреннего потребления взимаются не с ввозимых товаров, а с продуктов переработки по ставкам, применимым к продуктам переработки.

Более того, переработка товаров для внутреннего потребления допускается только в том случае, если условная сумма таможенных пошлин в отношении продуктов переработки меньше суммы таможенных пошлин в отношении ввезенных товаров, и, если продукты переработки не могут быть восстановлены в первоначальном состоянии экономически выгодным

способом.

Срок переработки товаров для внутреннего потребления определяется, исходя из продолжительности процесса переработки, но не может превышать один год.

8.3. Переработка вне таможенной территории

Таможенная процедура переработки вне таможенной территории позволяет осуществлять с отечественными товарами операции по переработке за пределами таможенной территории и ввозить переработанные товары (продукты переработки) с предоставлением льгот по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов. Основное экономическое значение этого таможенного режима заключается в предоставлении национальным операторам возможности сокращать производственные издержки и предлагать свою продукцию на внутреннем рынке по более конкурентоспособным ценам.

В рамках таможенного режима переработки вне таможенной территории предусмотрено предоставление налоговых льгот в отношении как вывозимых на переработку товаров, так и ввозимых продуктов переработки (полное или частичное освобождение).

Предельный срок переработки вне таможенной территории составляет два года.

Продукты переработки могут полностью или частично освобождаться от уплаты таможенных пошлин и налогов. Полное освобождение происходит, когда целью переработки был гарантийный (безвозмездный) ремонт вывезенных товаров. В остальных случаях предоставляется частичное освобождение от уплаты таможенных пошлин и налогов. Акцизы подлежат уплате в полном объеме. (Это правило не распространяется на операции по переработке товаров, связанные с ремонтом вывезенных товаров.)

8.4. Временный ввоз (допуск)

Временный ввоз (допуск) – таможенная процедура, при которой иностранные товары используются в течение установленного срока на таможенной территории таможенного союза с условным освобождением, полным или частичным, от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов и без применения мер нетарифного регулирования с последующим помещением под таможенную процедуру реэкспорта.

В ряде случаев, при необходимости использования иностранных товаров на таможенной территории временно, например, при организации выставок, ввозе специального оборудования для использования в конкретных и ограниченных по времени сроках, целесообразно использовать таможенный режим временного ввоза.

Эта процедура имеет большое экономическое значение, его применение способствует развитию внешней торговли, расширению

культурных и гуманитарных связей между странами. Этим объясняется значительное число международных актов, в которых в той или иной степени затрагиваются вопросы применения режима временного ввоза. Среди них — Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция 1973 г.), Таможенная конвенция о карнете АТА для временного ввоза товаров (Конвенция АТА 1961 г.) и Стамбульская конвенция о временном ввозе 1990 г. С принятием этих соглашений страны-участницы получили возможность применять унифицированные правила и нормы для регламентации режима временного ввоза (вывоза) в отношении новых операций, возникающих в практике международной торговли, а также связанных с развитием гуманитарных контактов.

Срок временного ввоза товаров не должен превышать 2 лет. Товары должны находиться в неизменном состоянии, не могут отчуждаться или передаваться третьим лицам без разрешения таможенного органа.

Перечень товаров, временно ввозимых с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, а также условия такого освобождения, определяются в соответствии с международными договорами государств-членов таможенного союза и (или) решениями Комиссии таможенного союза. Такое освобождение применяется в отношении временного ввоза контейнеров, поддонов, других видов многооборотной тары и упаковок; если временный ввоз осуществляется в рамках развития внешнеторговых отношений, международных связей в сфере науки, культуры, кинематографии, спорта и туризма; если целью временного ввоза является оказание международной помощи.

В отношении других категорий товаров применяется частичное условное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, при котором за каждый полный и неполный календарный месяц нахождения товаров на таможенной территории уплачивается 3% суммы таможенных пошлин, налогов, которая подлежала бы уплате, если бы товары были выпущены для свободного обращения. При этом общая сумма таможенных платежей не должна превышать сумму, которая подлежала бы уплате при выпуске товара для внутреннего потребления.

8.5. Таможенный склад

В практике международной торговли бывают случаи, когда на момент ввоза товаров неизвестно, каким образом они будут использоваться на территории страны. Выбрав режим таможенного склада, импортер получает возможность хранить товары в течение определенного периода времени, собирать необходимые документы, принимать решение о целесообразности оставления товаров для внутреннего потребления и отложить момент уплаты таможенных пошлин, налогов до момента выпуска товаров в свободное обращение.

В некоторых случаях таможенные пошлины, налоги вообще не уплачиваются. Например, товары могут быть вывезены за пределы страны или помещены под иные экономические таможенные процедуры.

Процедура таможенного склада часто используется для хранения и дальнейшего перенаправления товаров в деятельности международных компаний, для оптимизации товаропотоков центрами дистрибуции, организациями, осуществляющими сервисное обслуживание для оперативного обеспечения необходимыми для ремонта деталями и во многих других случаях. Процедура таможенного склада в состоянии снизить логистические затраты в системе управления запасами, когда альтернативные издержки, связанные с уплатой таможенных платежей, ниже затрат на хранение товаров на таможенном складе.

Следует различать понятие таможенной процедуры "таможенный склад" и непосредственно таможенный склад как сооружение или иное место, где могут храниться товары, помещенные под определенный таможенный режим.

Операции, осуществляемые с товарами, находящимися на таможенном складе, подразделены на две группы: выполняемые самостоятельно лицами, обладающими полномочиями в отношении товаров, и совершаемые только с разрешения таможенного органа.

В первую группу входят осмотр и измерение товаров, другие обычные операции, необходимые для обеспечения сохранности товаров в неизменном состоянии. Осуществление этих операций не должно влечь за собой изменение состояния товаров, нарушение их упаковки и изменение средств идентификации, если последние использовались при помещении товаров на таможенный склад.

С разрешения таможенного органа могут производиться простые сборочные операции, взятие проб и образцов, дробление партий, формирование отправок, сортировка, упаковка и маркировка товаров, операции, необходимые для улучшения товарных свойств.

Таможенный склад характеризуется возможностью хранения товаров до трех лет с освобождением от уплаты таможенных платежей.

Товары, имеющие ограниченный срок годности хранения, потребления и (или) реализации, должны быть выпущены в соответствии с иной таможенной процедурой и вывезены с таможенного склада не позднее, чем за 180 дней до истечения указанного срока, за исключением подвергающихся быстрой порче товаров, в отношении которых указанный срок может быть сокращен.

8.6. Свободная таможенная зона

Свободная таможенная зона — таможенная процедура, при которой иностранные товары размещаются и используются в пределах территории свободной экономической зоны без уплаты таможенных пошлин и налога на

добавленную стоимость, а также без применения к указанным товарам запретов и ограничений экономического характера, а отечественные товары размещаются и используются на условиях, применяемых к вывозу в соответствии с таможенным режимом экспорта.

Свободные экономические зоны (СЭЗ) создаются в целях развития обрабатывающих и высокотехнологичных отраслей экономики, производства новых видов продукции.

Резидентами соответствующих СЭЗ признаются коммерческие организации, зарегистрированные на территории административной территории, в границах которой расположена СЭЗ, и заключившие с администрацией СЭЗ соглашения о ведении промышленно-производственной или технико-внедренческой деятельности в порядке и на условиях, предусмотренных законодательством.

Товары помещаются резидентами СЭЗ под таможенную процедуру свободной таможенной зоны для ведения ими промышленно-производственной или технико-внедренческой деятельности. Эти товары могут ввозиться как с территории иностранных государств, так и из самой страны.

С товарами, помещенными под процедуру свободной таможенной зоны, допускается совершение любых операций, если такие операции соответствуют условиям соглашений о ведении промышленно-производственной или технико-внедренческой деятельности.

Территория СЭЗ является зоной таможенного контроля, который осуществляется таможенными органами в соответствии с законодательством.

При выпуске для свободного обращения иностранных товаров, помещенных под процедуру свободной таможенной зоны, на остальную часть территории Республики Беларусь, таможенными органами взимаются таможенные пошлины и налоги.

По своей экономической сути процедура свободной таможенной зоны соответствует процедуре переработки на таможенной территории, Разница только в том, что во втором случае любой производитель экспортно-ориентированной продукции, получив на основании заключенных внешнеторговых контрактов соответствующее разрешение уполномоченных органов, может использовать преференции, а в первом необходимо регистрироваться в качестве резидента свободной экономической зоны, привязывая производство к определенному местоположению, но одновременно получая льготы на открытие и развитие данного производства.

Выбор таможенной процедуры является прерогативой лица, перемещающего товары, и оказывает влияние как на возможность либо невозможность перемещения отдельных категорий товаров через таможенную границу, так и на порядок их выпуска, на размер и порядок уплаты таможенных платежей, а также определяет круг действий вышеупомянутых лиц, а также таможенных органов в отношении таких

товаров и определяет:

- порядок перемещения товаров через таможенную границу в зависимости от их назначения и целей такого перемещения;
- условия нахождения товаров на либо вне таможенной территории;
- права и обязанности бенефициара (декларанта) таможенной процедуры;
- дополнительные требования, предъявляемые в отдельных случаях к статусу товаров либо лицу, их перемещающему.

Рациональное использование возможностей, предоставляемых законодательством и выбор оптимальной таможенной процедуры позволят в максимальной степени сократить не только размер таможенных платежей, но и иные логистические издержки в международной торговле товарами.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Самолаев, Ю.Н. Основы таможенной логистики: учеб. пособие — М.: Альфа-М, Инфра-М, 2008.
2. Таможенный кодекс таможенного союза. – Минск: Белтаможсервис, 2010.
3. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли, ВТО, 2005.
4. Таможенные аспекты логистики, Л.Р. Баязитов, А.Б. Егоров, О.И. Платонов, А.П. Шейко – Киев: Аллегро-Пласке, 2009.
5. Карбанович, И.И. Международные автомобильные перевозки – Мн.: , 2010.
6. Таранов, М.В. Практическое применение таможенной составляющей в логистике / Компас экспедитора и перевозчика – Мн.: 2009

Интернет-источники:

7. Сайт Всемирной таможенной организации
www.wcoomd.org
8.
www.sgl.ru
9. www.logisticstime.com
10. Сайт Государственного таможенного комитета Республики Беларусь
www.gtk.gov.by
11. www.declarant.by
12. www.bairs.by
13. www.yukevich.blog.tut.by