

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2023.70.68.078

Логистика и ВЭД под санкциями. Сам себе зеленый свет**Одинцова Евгения Валерьевна**

Начальник отдела логистики ООО «Пакер Сервис»,
117105, Российская Федерация, Москва, Варшавское ш., 1, стр. 6;
e-mail: info@packer-service.ru

Аннотация

Импорт является важной составляющей экономики страны и экономический успех бизнеса зависит от импортных товаров. Доля импорта в Россию в некоторых отраслях доходила до 90%. Цепи поставок до 2022 года имели стабильные звенья. События 2022 года поставили перед российским бизнесом новые задачи, в том числе необходимость импорта товаров в условиях санкционных ограничений. В данной статье приводятся актуальные способы решения поставленных задач. Статья ориентирована на широкий круг читателей и будет полезна как тем, кто собрался открыть свой бизнес или интересуется тем, что происходит в сфере доставки товаров в условиях санкций 2022 в отношении РФ. Автор статьи – практикующий эксперт в сфере логистики. Несмотря на описанные способы доставки товара в условиях санкций, остаются проблемы с пропускной способностью на перевалочных пунктах и пунктах пропуска товаров. В условиях меняющихся обстоятельств важно проявлять гибкость и приспосабливаться к условиям, а также использовать новые знания для решения новых задач. Между тем, санкции наносят урон не только экономике России. Межнациональная логистика – это инструмент, который, в зависимости от оперативных требований и конкретной ситуации, может повысить эффективность и действенность.

Для цитирования в научных исследованиях

Одинцова Е.В. Логистика и ВЭД под санкциями. Сам себе зеленый свет
// Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Том 13. № 6А. С. 638-644. DOI:
10.34670/AR.2023.70.68.078

Ключевые слова

Логистика 2022, перевозка грузов в условиях санкций, доставка 2022, импорт 2022, санкционные ограничения, санкции 2022, доставка грузов в условиях санкций, ВЭД.

Введение

Сначала кризис в логистических цепочках случился на фоне пандемии. В результате строгих санитарно-эпидемиологических ограничений перемещения граждан, запрета полетов и прочего в 2019-2021 годах логистические цепочки были нарушены. Коллаборации между логистическими компаниями, которые ранее использовались корпорациями, для экономии затрат на доставку, такие как совместное использование ресурсов (например, грузового транспорта); разделение рисков (например, страхование) стали невозможными с началом карантина. Движение гражданских самолетов было приостановлено, что сделало невозможными перевозку грузов на них. Транспортным компаниям пришлось переориентироваться только на грузовые суда. При этом увеличилось время ожидания перевозки: с отправки день в день до месяца. К началу 2022 году наметилось улучшение скорости поставок.

Однако с конца февраля 2022 года после начала спецоперации на Украине транспортные, логистические и брокерские компании столкнулись с еще более сильными ограничениями. ЕС ввел запрет перемещение на своей территории транспорта, зарегистрированного в России и Белоруссии.

Санкции нарушили отлаженные цепи поставок, уничтожив некоторые звенья вовсе. Грузоперевозчики, поставщики, экспедиторы и грузополучатели столкнулись с нехваткой транспорта, дефицитом вагонов и контейнеров, повышением ставок на перевозки.

Основная часть

Между тем, нюансы в санкционных актах ЕС открывают возможности для доставки груза. Так регламент совета ЕС № 833/2014 от 31 июля 2014 г. (далее-Регламент) ограничивает проезд через территорию этих стран российских и белорусских грузов при выполнении определенных критериев. Эти критерии применяются компетентными органами каждого государства-члена ЕС. Однако, если поставщик документально подтвердит, что перевозка грузов экспедиционными компаниями в Россию необходима и выгодна для ЕС, то она будет разрешена. И по закону критерии необходимости определяет контролирующий орган ЕС.

Статья 2 Регламента указывает, что компетентные органы могут выдать разрешение, если экспорт связан с исполнением обязательства, вытекающего из контракта или соглашения, заключенного до 1 августа 2014 года. То есть поставки по долгосрочным контрактам, заключенные до 2014 года, могут быть продолжены, если категории товаров не попадают в товары двойного назначения.

Например, такие органы будут определять необходимость перевозки разрешенных товаров на основе обоснований от заявителя, полученных для каждой перевозки груза, товаров. Так при перевозке машин и механизмов необходимо обосновать, что они не подпадают под санкции. Поскольку это отступление от общего правила, получение таких разрешений может быть единичным. Экспортеры должны предоставить компетентным стран ЕС информацию, необходимую для их подачи заявления на получение разрешения на экспорт. Таким образом, перед экспортером стоит задача доказать, что перевозимый товар не относится к запрещенным, которые указаны в приложении 2 к Регламенту.

В апреле 2022 года требования ЕС ужесточили. Теперь необходимость автомобильной перевозки надо доказывать, даже если перевозка грузов с помощью автотранспорта является

единственным способом, которым может осуществляться перевозка.

По закону запросы на авторизацию перевозки может подавать не только перевозчик, но и другие физические и юридические лица, участвующие в сделке. Компетентные органы ЕС могут свободно принимать такие запросы, если это разрешено национальным законодательством. При этом перевозчик должен быть уполномочен осуществлять перевозку на территории ЕС. Выполнять эту роль могут перевозчики с регистрацией в странах, которые придерживаются нейтралитета и не находятся под санкциями.

Осложняет работу и увеличивает срок поставки не только необходимость выполнять дополнительные требования законодательства ЕС, но и проверки грузов на предмет отношения к санкционным спискам. С учетом дополнительных проверок согласование проезда по территории ЕС российских грузов занимает 1-3 месяца.

Увеличение сроков согласования и получения разрешений влечет за собой дополнительные финансовые расходы на хранение груза и оплату водителя за увеличение дней в пути. Затраты растут за счет дополнительной платы за услуги по перегрузке товара с аккредитованного Евросоюзом транспорта, который следует из ЕС, на аккредитованные Россией машины при пересечении границы. Однако, этот вариант доставки не может быть применен для всех видов грузов, то есть не может стать решением для преодоления санкций. Но может стать одним из выходов из ситуации.

У логиста остаются дополнительные возможности для доставки груза в условиях санкций, например, прямой реэкспорт.

В этом случае подписывается два иностранных контракта на куплю-продажу товара. Один контракт между Продавцом и Промежуточным покупателем. Промежуточный покупатель находится в нейтральной стране, не обремененной санкциями. Второй контракт между Покупателем в нейтральной стране и Конечным покупателем, находящимся в РФ.

При реэкспорте удлиняется логистическая цепочка. Ранее она состояла из двух звеньев: Конечного покупателя и Продавца. Теперь добавилось третье звено – Промежуточный покупатель.

Схема покупки теперь выглядит так: Промежуточный покупатель приобретает товар у Продавца, ввозит его на территорию своей страны, проводит таможенное оформление (импортный ввоз), а затем перепродает Конечному покупателю. При этом Конечный покупатель заключает контракт с Промежуточным покупателем, а Промежуточный покупатель – с Продавцом.

Стоимость услуг Промежуточного покупателя обычно рассчитывается в процентах от суммы счета (инвойса). Такая поставка увеличивает размер расходов на товар или услугу до 100%. Еще одна сложность при применении такой схемы – слабая подготовка Промежуточного продавца в сфере таможенного оформления импортных грузов. Часто представители посредника не умеют самостоятельно оформлять документы на покупку товара, рассчитывать ставки. В результате эти заботы обременяют Конечного покупателя.

Кроме того, Промежуточный продавец – незнакомая компания для Продавца, поэтому он просит предоплаты товара и не рассматривает схему постоплаты, как это было при прямой покупке со старым контрагентом. Конечный покупатель вынужден идти на это условие, тем самым, меняю схему финансирования покупки, которая существовала ранее.

Также ранее в отдельных случаях для гарантий оплаты можно было бы использовать аккредитив, либо банковскую гарантию первоклассного банка, но в сложившихся условиях санкционной политики в отношении России, такие документы иностранные банки для

российских компаний не предоставляют, а иностранные компании не доверяют гарантиям российских банков. В текущей ситуации все риски несет конечный покупатель, то есть российская компания.

При такой схеме конечном покупателю следует заранее просчитать потенциальные затраты, узнать сколько будут стоить услуги по таможенному декларированию, сертификации, погрузо-разгрузочные работы, рассчитать стоимость их для оформления груза, для того чтобы включить в стоимость товара.

По сути реэкспорт – сделка купли-продажи, только на открытых условиях, когда конечный покупатель знает все условия договоренности между предыдущими участниками сделки.

Все последствия санкций – увеличение стоимости таможенного оформления, сроков хранения груза, дополнительных погрузок и разгрузок, с которыми столкнется Промежуточный продавец, будут предъявлены для оплаты Конечному покупателю.

Для контроля затрат при доставке товаров из ЕС, США, Канады в условиях санкций следует обратить внимание на нижеперечисленные пункты:

- Из договора купли-продажи товара между Покупателем и Промежуточным покупателем, лучше исключить пункты, которые влекут за собой дополнительные затраты без внятного обоснования, кто будет их оплачивать. В ходе переговоров можно предложить участникам сделки разделить их между собой. В случае, если паритетного распределения затрат добиться не получилось, следует увеличить на них стоимость доставки;
- При цепочке поставок из нескольких звеньев нужна экспедиционная компания от Конечного покупателя, которая будет отслеживать груз по всей логистической цепочке;
- Необходимо контролировать заполненные документы на груз, а также документы для банков, таможи.

Помимо прямого реэкспорта возможно доставка косвенным реэкспортом. Косвенный реэкспорт возможен в странах, куда товар может быть ввезен без уплаты таможенных сборов и налогов на импортный товар. Такая возможность есть, когда товар едет из страны – Продавца в страну – Промежуточного покупателя. При этом Промежуточный продавец оформляет товар в режиме таможенного склада, и сразу перепродает его Покупателю. Такая процедура позволяет избежать уплаты налогов и сборов, как при импорте.

Решение о том, как взаимодействовать в условиях санкций принимает каждый участник рынка для себя сам. Процесс оформления документов купли-продажи такой же, как при прямом реэкспорте.

Все вышеперечисленное относится к торговым отношениям между юридическими лицами, то есть, когда компания продает свои товары или услуги другой компании. Но есть еще один сегмент логистического рынка - отправка товаров почтой в сегменте B2C. Он также пострадал от нарушения логистических цепочек.

Логистические компании, которые занимались доставкой экспресс-грузов, работая как почта, а именно DHL, FedEx и United Parcel Service (UPS) приостановили доставку документов и грузов в Россию, Беларусь и Украину на неопределенный срок. Что повлияло на работу компаний в сегменте B2C.

По-прежнему можно доставлять почтовые отправления, которые являются частью универсальной услуги – в данном случае доставка Почтой России – и происходят из России. Почта России является официальным государственным поставщиком универсальных почтовых услуг в Российской Федерации, так же, как и другие почты в других странах. Почта доставляет отправления по всему миру, в том числе в государства-члены ЕС, а если точнее, в обмен

почтовыми отправлениями происходит по каналам почтовой связи, через международные бюро обмена почтовыми отправлениями. Почта – предприятие естественной монополии и, как правило, каждое государство имеет одного или нескольких почтовых операторов. Деятельность почты регулируется на межгосударственном уровне и подчиняется в том числе Уставу Всемирного почтового союза, который гарантирует «свободное обращение почтовых отправлений по единой почтовой территории, которую образуют взаимосвязанные сети». Благодаря этому же исключению возможны пересылки почты через ЕС при транспортировке в/или/из третьей страны.

Это касается российских писем и посылок внутреннего и международного стандарта, а также периодических изданий, то есть все, что можно отправить Почтой России, можно отправить в любую страну.

Однако отправления Почтой России не подойдут для грузопотока между юридическими лицами – B2B. Но подойдут для реализации товара в B2C-сегменты, если это может быть отправлено государственной почтой.

Заключение

Несмотря на описанные способы доставки товара в условиях санкций, остаются проблемы с пропускной способностью на перевалочных пунктах и пунктах пропуска товаров. В условиях меняющихся обстоятельств важно проявлять гибкость и приспосабливаться к условиям, а также использовать новые знания для решения новых задач.

Между тем, санкции наносят урон не только экономике России. Межнациональная логистика – это инструмент, который, в зависимости от оперативных требований и конкретной ситуации, может повысить эффективность и действенность. Например, минимальные логистические цепочки позволяют сократить общие затраты и углеродный след; межстрановое взаимодействие улучшает надежность поставок и дает гибкость при выборе логистического маршрута, благотворно сказывается на сохранении локальных ресурсов.

Библиография

1. Гражданский кодекс РФ, действующая редакция 2022 г.
2. Налоговый кодекс РФ, действующая редакция 2022 г.
3. РЕГЛАМЕНТ СОВЕТА (ЕС) № 833/2014 от 31 июля 2014 г.
4. Таможенный кодекс РФ, действующая редакция 2022 г.
5. Устав Всемирного почтового союза (измененный Дополнительными протоколами, принятыми на Конгрессах ВПС в Токио, 1969 г., Лозанне, 1974 г., Гамбурге, 1984 г., Вашингтоне, 1989 г., Сеуле, 1994 г., Пекине 1999 г., Бухаресте 2004 г., на 24-м Конгрессе, 2008 г. и в Стамбуле, 2016 г.).
6. COUNCIL DECISION (CFSP) 2022/578 of 8 April 2022.
7. COUNCIL REGULATION (EU) 2022/576 of 8 April 2022.
8. COUNCIL REGULATION (EU) 2022/577 of 8 April 2022.
9. DECISION (EU) 2022/1201 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 12 July 2022.
10. Logistics Handbook. 2012. 192 p.
11. Lu D. Fundamentals of Supply Chain Management. 2011. 112 p.
12. REGULATION (EU) 2022/1280 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 18 July 2022.
13. REGULATION (EU) 2022/870 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 30 May 2022.

Logistics and foreign economic activity under sanctions

Evgeniya V. Odintsova

Head of Logistics Department,
Packer Service LLC,
117105, 6, 1, Varshavskoe h., Moscow, Russian Federation;
e-mail: info@packer-service.ru

Abstract

A significant part of the goods was imported to Russia, the share of imports reached up to 90% in some industries. Imports are an important component of the country's economy and the economic success of a business depends on imported goods. Supply chains had stable links until 2022. The events of 2022 give a new task for Russian business, including the requirement for import goods under sanctions restrictions. This article presents the current ways to solve the tasks. The article is aimed at a wide range of readers, and will be useful for those who are going to open their own business or are interested in what is happening in the field of delivery of goods under the conditions of the 2022 sanctions against the Russian Federation. The author of the article is practitioner of logistics and foreign economy activities who gives relevant effective advice and a personal overview of the market situation. Despite the described ways of delivering goods under the sanctions, there are still problems with throughput at transshipment points and checkpoints for goods. In the face of changing circumstances, it is important to be flexible and adapt to conditions, as well as to use new knowledge to meet new challenges. Meanwhile, the sanctions are hurting not only the Russian economy. Cross-national logistics is a tool that, depending on operational requirements and the specific situation, can increase efficiency and effectiveness.

For citation

Odintsova E.V. (2023) Logistika i VED pod sanktsiyami. Sam sebe zelenyi svet [Logistics and foreign economic activity under sanctions]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 13 (6A), pp. 638-644. DOI: 10.34670/AR.2023.70.68.078

Keywords

Logistics 2022, cargo transportation under sanctions, delivery 2022, import 2022, sanctions restrictions, sanctions 2022, cargo delivery under sanctions, foreign economic activity.

References

1. COUNCIL DECISION (CFSP) 2022/578 of 8 April 2022.
2. COUNCIL REGULATION (EU) 2022/576 of 8 April 2022.
3. COUNCIL REGULATION (EU) 2022/577 of 8 April 2022.
4. DECISION (EU) 2022/1201 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 12 July 2022.
5. Grazhdanskii kodeks RF, deistvuyushchaya redaktsiya 2022 g. [Civil Code of the Russian Federation, current version 2022].
6. (2012) Logistics Handbook.
7. Lu D. (2011) Fundamentals of Supply Chain Management.
8. Nalogovyi kodeks RF, deistvuyushchaya redaktsiya 2022 g. [Tax Code of the Russian Federation, current version 2022].
9. REGLAMENT SOVETA (ES) № 833/2014 ot 31 iyulya 2014 g. [COUNCIL REGULATION (EU) No 833/2014 of 31 July 2014].

10. REGULATION (EU) 2022/1280 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 18 July 2022.
11. REGULATION (EU) 2022/870 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 30 May 2022.
12. Tamozhennyi kodeks RF, deistvuyushchaya redaktsiya 2022 g. [Customs Code of the Russian Federation, current version 2022].
13. Ustav Vsemirnogo pochtovogo soyuza (izmenennyi Dopolnitel'nymi protokolami, prinyatymi na Kongressakh VPS v Tokio, 1969 g., Lozanne, 1974 g., Gamburg, 1984 g., Vashingtone, 1989 g., Seule, 1994 g., Pekine 1999 g., Bukhareste 2004 g., na 24-m Kongresse, 2008 g. i v Stambule, 2016 g.) [Constitution of the Universal Postal Union (as amended by the Additional Protocols adopted at the UPU Congresses in Tokyo 1969, Lausanne 1974, Hamburg 1984, Washington 1989, Seoul 1994, Beijing 1999. , Bucharest 2004, at the 24th Congress, 2008 and Istanbul, 2016)].