

Влияние антироссийских санкций на логистику и внешнеэкономическую деятельность

УДК:339.986; ББК:65.5; О425
DOI: 10.24412/2072-8042-2023-2-73-79

*Евгения Валерьевна ОДИНЦОВА,
ООО «Пакер Сервис»
(117105 Москва, Варшавское шоссе д.1, с.6),
начальник отдела логистики,
email: odintsova.ev@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.

Ключевые слова: логистика 2022, перевозка грузов в условиях санкций, доставка 2022, импорт 2022, санкционные ограничения, санкции 2022, доставка грузов в условиях санкций, ВЭД.

The Impact of Anti-Russian Sanctions on Logistics and Foreign Economic Activity

*Evgeniya Valer'evna ODINTSOVA,
Packer Service, LLC (office 27, 1 bld. 6, Varshavskoe highway, Moscow, Russia 117105) -
the Head of Logistic Department, email: odintsova.ev@packer-service.ru*

Abstract

Imports are an important component of the country's economy and success of a business depends on imported goods. The share of imports to Russia in some industries was as high as 90% until 2022, with supply chains having stable links. But the events of 2022 set new challenges for Russian business, including the need to import goods under sanctions. This article presents the ways to address the challenges. The article appeals to a wide audience, and will be useful for those who intend to start their own business or is interested in logistics market trends under anti-Russian sanctions. The author is a practicing logistics expert.

Keywords: logistics 2022, cargo transportation under sanctions, delivery 2022, import 2022, sanctions restrictions, sanctions 2022, cargo delivery under sanctions, foreign economic activity.



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)¹ стали невозможными с началом карантина. Движение гражданских самолетов было приостановлено, что сделало невозможными перевозки 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 на перемещение² по 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.

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, критерию 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 попадают под санкции. Поскольку это отступление от общего правила, получение таких разрешений может быть единичным. Экспортеры должны предоставить компетентным странам 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, меняя 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 конечному 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, таможни.

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, также 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».³ 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 – В2В. Но подойдут для реализации товара в В2С – сегменты, если это может быть отправлено государственной почтой.

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.⁴

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Dawei L, Ventus ApS Publishing Fundamentals of Supply Chain Management, 2011 г. р.23.

² Regulation (eu) Official Journal of the European Union: Council regulation (eu) 2022/576 of 8 April 2022, 66 p.; Council regulation (eu) 2022/577 of 8 April 2022, 14 p.; Council decision (CFSP) 2022/578 of 8 April 2022, 11p.

³ Устав Всемирного почтового союза, преамбула. С.7

⁴ Logistics Handbook, (2012) LC Secretariat International Staff Logistics Capabilities Section Defence Policy and Planning Division. 2012. 81 p.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Гражданский кодекс РФ, действующая редакция 2022 г. - https://base.garant.ru/10164072/@@Grazhdanskij_kodeks_RF_dejstvuyushhaya_redakciya_2022_g.-https://base.garant.ru/10164072/

Налоговый кодекс РФ, действующая редакция 2022 г. @@ Nalogovy`j kodeks RF, dejstvuyushhaya redakciya 2022 g. - <https://rulaws.ru/nk-rf/>

Таможенный кодекс РФ, действующая редакция 2022 г. (ст.238) @@ Tamozhenny`j kodeks RF, dejstvuyushhaya redakciya 2022 g. (st.238) - <https://www.tks.ru/codex>

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.) @@ Ustav Vsemirnogo pochtovogo soyuza (izmenenny`j Dopolnitel`ny`mi protokolami, prinyaty`mi na Kongressax VPS v Tokio, 1969 g., Lozanne, 1974 g., Gamburge, 1984 g., Vashingtone, 1989 g., Seule, 1994 g., Pekine 1999 g., Buxareste 2004 g., na 24-m Kongresse, 2008 g. i v Stambule, 2016 g.) - <https://www.pochta.ru/documents/10231/726548998/%D0%A3%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2+%D0%92%D1%81%D0%B5%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE+%D0%BF%D0%BE%D1%87%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE+%D1%81%D0%BE%D1%8E%D0%B7%D0%B0.pdf/e4992b8f-d04b-40bd-8223-73c5617483e8>

Council decision (CFSP) 2022/578 of 8 April 2022, 11p.

Dawei Lu, Ventus Publishing ApS. Fundamentals of Supply Chain Management, 2011. 112 p.

Decision (eu) 2022/1201 of the European parliament and of the council of 12 July 2022, 7 p.;

EUR-Lex - <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Logistics Handbook, LC Secretariat International Staff Logistics Capabilities Section Defence Policy and Planning Division. 2012, 192 p.

Regulation (eu) 2022/1280 of the European parliament and of the council of 18 July 2022, 8 p.;

Regulation(eu) 2022/870 of the European parliament and of the council of 30 May 2022, 6 p.

Regulation (eu) № 833/2014 от 31.07.2014, 11p.,

Regulation (eu) Official Journal of the European Union: Council regulation (eu) 2022/576 of 8 April 2022, 66 p.; Council regulation (eu) 2022/577 of 8 April 2022, 14 p.

