

Логистические схемы обхода санкционного режима стран Запада в отношении России

УДК:658.7/.8; ББК:65.291.59; Г624
DOI: 10.24412/2072-8042-2023-5-63-69

Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК,
кандидат экономических наук, доцент,
Московский автомобильно-дорожный го-
сударственный технический университет
(МАДИ), (125319, Москва, Ленинградский
проспект, 64), кафедра правового и тамо-
женного регулирования на транспорте –
доцент, e-mail: pigeon_at@mail.ru;

Егор Вадимович ПАК,
кандидат экономических наук,
МГИМО МИД России
(119454, Москва, проспект Вернадского, 76),
кафедра международных экономических
отношений и внешнеэкономических связей
(МЭО и ВЭС) им. Н.Н. Ливенцева, кафедра
международных транспортных операций –
доцент, e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Аннотация

В 2022 г. логистика внешней торговли России объективно претерпела существенные изменения (например, в части маршрутов доставки и стоимости перевозки) однако в целом функционирует достаточно стабильно. Авторами детально описаны четыре актуальные схемы организации импортных поставок в Россию через территорию «дружественных стран» с использованием категории «прокси-покупатель», а также выявлены транспортно-логистические особенности организации таких операций и их расходная часть.

Ключевые слова: внешнеторговая транспортная логистика, международное товародвижение, экономические санкции, внешняя торговля России, параллельный импорт, схема обхода западных санкций



Logistics of Bypassing Schemes of Western Economic Sanctions Against Russia

Andrej Moiseevich GOLUBCHIK,

Candidate of Economic Sciences, Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI), (64, Leningradsky Prospect, Moscow, Russia, 125319), Department of Legal and Customs Management of Transport – Associate Professor, e-mail: pigeon_am@mail.ru;

Egor Vadimovich PAK,

Candidate of Economic Sciences, MGIMO University, (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454), Department of International Economic Relations and Foreign Economic Affairs named after N.N. Liventsev, Department of International Transport and Shipping – Associate Professor, e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Abstract

Logistics of Russia's foreign trade has undergone a serious revision in 2022, for instance, in terms of routes and costs. However, it is quite stable and pretty well-functioning. The authors scrutinize the essence and transport economics of four actual import schemes to Russia via the territory of 'friendly states' through the institute of 'proxy Buyer'.

Keywords: international transport and logistics, international merchandise trade, economic sanctions, Russia's foreign trade, parallel imports, schemes bypassing Western sanctions

В марте 2022 г. сразу после начала кризиса на Украине авторы предприняли попытку оценить влияние санкционного режима стран коллективного Запада на международную транспортную логистику России¹. По прошествии года представляется необходимым снова вернуться к этой проблематике.

По состоянию на апрель 2023 г. в отношении России действует около 14 тыс. ограничительных мер², и говорить о том, что страна смогла полностью преодолеть их негативное воздействие, разумеется, некорректно. Так, например, в годовщину начала специальной военной операции ЕС ввёл 10-й санкционный пакет³. На сегодняшний день ЕС обсуждает с партнёрами по G7 положения 11-го санкционного пакета⁴.

Вместе с тем можно уверенно констатировать – наступил период определённой адаптации логистики внешней торговли России к санкционному режиму. В целом найдены пути и механизмы его нивелирования при организации международных перевозок грузов на отдельных видах транспорта. Соответственно, целесообразно провести анализ реальных технологий обхода действующего санкционного режима российскими участниками ВЭД, раскрыв их транспортно-логистическую специфику и оценив перспективы их функционирования. Некоторые из описанных схем взяты авторами из актуальной практики транспортно-экспедиторской компании ООО «НАВИНИЯ РУС»⁵.

Здесь важно отметить, что в санкционных реалиях самым популярным словом в логистике международного товародвижения стал термин *прокси (proxu)*⁶, который из сленга IT специалистов перебрался в профессиональный язык специалистов в области логистики и внешней торговли.

Для анализа всех схем необходимо ввести следующие термины: «прокси-покупатель», «прокси-страна» и «дружественная страна».

Так, «прокси-покупатель» – это компания-посредник, расположенная в «дружественной стране», т.е. в стране, которая официально не присоединилась к санкционному режиму в отношении России. На сегодняшний день самые популярные юрисдикции это Турция, ОАЭ, Особый экономический район Гонконг. Весьма дружественно к России настроены Сирия и Иран, но эти страны сами находятся под рядом ограничений. Под «прокси-страной» следует понимать дружественное государство (обязательно не член ЕАЭС ввиду наличия единой таможенной территории с Россией), в которое будут переориентированы грузопотоки в интересах России. Для грузов из стран Евросоюза отлично подходят Турция, ОАЭ, Узбекистан, Таджикистан и, чисто теоретически, Азербайджан.

Схема №1. Косвенный реэкспорт. По данной схеме товар европейского происхождения доставляется в Россию обычным способом, но через прокси-покупателя. В пути следования груз перепродается и выпускается «новым» покупателем в свободное обращение в России или Беларуси (см. рисунок 1).



Рис. 1. Организация товародвижения в Россию по схеме «косвенный реэкспорт»

Fig. 1. Organization of goods movement to Russia according to the «indirect re-export» scheme

Источник: составлено авторами

Затратная часть схемы подразумевает, что:

- стоимость перевозки практически не изменяется;
- сроки перевозки практически не увеличиваются;
- услуги прокси-получателя – 3-5%;
- транзитные таможенные платежи и НДС – отсутствуют.

Серьёзный недостаток схемы заключается в том, что её возможно использовать исключительно для несанкционных товаров. При этом продавец не возражает против поставки товара в Россию, но может столкнуться с некоторыми проблемами с получением платежей.



Схема №2. Прямой реэкспорт. Товар ввозится в прокси-страну в адрес местного прокси-получателя. Далее он размещается на местном таможенном складе, после чего заявляется процедура реэкспорта в Россию. Это самый экономичный способ доставки (см. рисунок 2).



Рис. 2. Организации товародвижения в Россию по схеме «прямой реэкспорт»

Fig. 2. Organization of goods movement to Russia according to the «direct re-export» scheme

Источник: составлено авторами

Затратная часть схемы подразумевает, что:

- стоимость перевозки возрастает в 1,5-2 раза;
- сроки перевозки увеличиваются в 1,5-2 раза;
- услуги прокси-получателя – 3-5%;
- транзитные таможенные платежи и НДС – отсутствуют.

Однако схема работает только в том случае, если иностранный продавец в определенной мере не возражает против поставки своего товара в Россию, но сделка осуществляется как бы под «маской». Все участники сделки делают вид, что ни о чём не догадываются.

Схема №3. Ложный (фиктивный) транзит. Товар следует транзитом через Россию, а в коммерческих и транспортных документах получателем указана компания из Узбекистана, Туркменистана или Таджикистана, а продавцом значится прокси-компания. На территории России прокси-продавец «меняет» своё первоначальное решение и номинирует российского покупателя (см. рисунок 3).

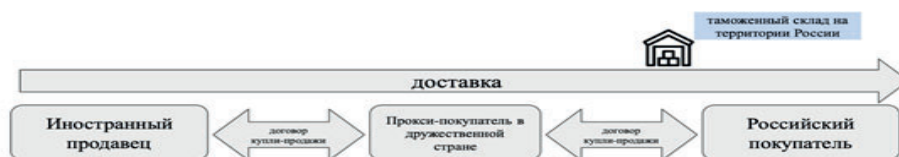


Рис. 3. Организации товародвижения в Россию по схеме «ложный (фиктивный) транзит»

Fig. 3. Organization of goods movement to Russia according to the «false (fictitious) transit» scheme

Источник: составлено авторами

Затратная часть схемы подразумевает, что:

- стоимость перевозки возрастает незначительно, на величину затрат на документарное оформление;
- сроки перевозки увеличиваются на 4-6 суток;
- услуги прокси-продавца – 5-8%;
- комиссия в 1,5-3% несостоявшемуся получателю;
- транзитные таможенные платежи и НДС – отсутствуют.

К важнейшим условиям реализации настоящей схемы можно отнести следующее:

1. схема работает только в том случае, если первоначальным получателем указана компания из страны, не входящей в ЕАЭС;
2. прокси-продавец в обязательном порядке должен иметь договор на оказание услуг с российским таможенным представителем, который обеспечит весь комплекс сервиса по таможенному оформлению этого груза в свободное обращение на таможенном складе на территории России.

Наконец, для российской таможни весьма желательно, чтобы в роли несостоявшегося покупателя выступила реальная компания, хотя строго такое условие не стоит.

Схема №4. Почти настоящий экспорт. Санкционный товар ввозится в дружественную страну в адрес прокси-покупателя, но в силу ряда причин реэкспорт невозможен. В этой ситуации товар проходит таможенную очистку по законам страны ввоза, а затем по новому контракту продаётся в Россию. Если в качестве дружественной страны выбраны Турция или ОАЭ, то вывоз груза достаточно часто осуществляется через Иран и далее по Каспию в Астрахань. В России, разумеется, таможенное оформление происходит в обязательном порядке (см. рисунок 4).

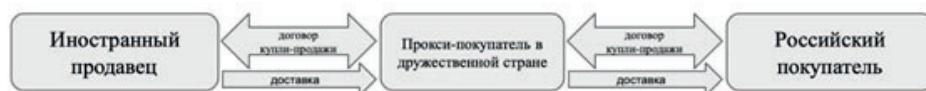


Рис. 4. Организация товародвижения в Россию по схеме «почти настоящий экспорт»

Fig. 4. Organization of goods movement to Russia according to the «almost real export» scheme

Источник: составлено авторами



Затратная часть схемы подразумевает, что:

- стоимость перевозки возрастает в 2-2,5 раза;
- сроки перевозки увеличиваются в 1,5-2 раза;
- услуги прокси-получателя – 3-5%;
- таможенные платежи и НДС – по законам дружественной страны, обычно это 25-35% от стоимости товара.

Как видно из описания, схема №4 – самая затратная, и, как результат, применяется не часто, но всё же применяется. К числу наиболее известных случаев её использования можно отнести запрет турецких властей на реэкспорт большой номенклатуры товаров в марте 2023 г.: товары пришлось вывозить именно данным способом.

Таким образом, описанные схемы с использованием прокси-технологий на сегодняшний день в целом обеспечивают товародвижение в направлении России по широкой номенклатуре товаров, в т.ч. санкционных.

* * *

При анализе существующих видов международного транзита⁷ (используемых в описанных схемах) авторами выявлено возрождение феномена ложного или фиктивного транзита. Санкционные реалии после февраля 2022 г. способствовали его возникновению вновь из-за кардинальных изменений во внешнеторговой транспортной логистике России⁸. Как следствие, на текущий момент самым большим спросом на рынке труда стали пользоваться логисты и специалисты по таможенному оформлению, имеющие опыт работы по профессии до 2005 г. Именно тогда был ликвидирован ложный (фиктивный) транзит в Финляндию по Транссибу, а таможенные органы России начали активную работу по «обелению» внешней торговли. В те годы специалисты по международным перевозкам и ВЭД прилагали максимум усилий для того, чтобы обойти выплаты в российский бюджет, сегодня же опыт этих людей направлен на обход санкций и поддержку национальной экономики.

Представляется, что этот парадокс может наблюдаться достаточно долго, так как санкционный режим в отношении России даже по самым оптимистичным прогнозам в той или иной форме продлится не один год. Таким образом, потребность российских участников ВЭД в новых решениях по обходу действующих ограничений будет только возрастать по причине стремления стран Запада создать жёсткие механизмы контроля за соблюдением введённых ими санкций, в т.ч. дружественными России странами, выступающими прокси-покупателями в описанных схемах.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Голубчик А.М., Пак Е.В. Экономические санкции в отношении России: транспортный аспект // Российский внешнеэкономический вестник. – 2022. – №3. – С.50-58.

² Россия – абсолютный рекордсмен по числу введенных санкций. EurAsia Daily. 24.02.2023. URL: <https://easaily.com/ru/news/2023/02/24/rossiya-absolyutnyy-rekordsmen-po-chislu-vvedennyh-sankcij>

³ ЕС ввёл 10-й пакет санкций против России. Коммерсантъ. 25.02.2023. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5842103>

⁴ В Еврокомиссии заявили о подготовке 11-го пакета санкций против России. РБК. 14.04.2023. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/6438d6c69a7947e28e849cae>

⁵ ООО «НАВИНИЯ РУС». URL: <https://nawinia.com/about-us/>

⁶ Проху – (англ.) заместитель, доверенное лицо

⁷ Голубчик, А.М. Виды международного транзита // Логистика сегодня. – 2021. – №1. – С. 30-34.

⁸ Холопов К.В. Современные аспекты внешнеторговой транспортной логистики в России // Вестник транспорта. – 2023. – №3. – С. 5-9.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Голубчик А.М. Дежавю МТК «Север-Юг» // Вестник транспорта. – 2022. – №10. – С.15-17 @@ Golubchik A.M. Dezhavju MTK «Sever-Jug» // Vestnik transporta. – 2022. – №10. – S.15-17.

Голубчик А.М., Пак Е.В. Экономические санкции в отношении России: транспортный аспект // Российский внешнеэкономический вестник. – 2022. – №3. – С.50-58 @@ Golubchik A.M., Pak E.V. Jekonomicheskie sankcii v otnoshenii Rossii: transportnyj aspekt // Rossijskij vneshejekonomicheskij vestnik. – 2022. – №3. – S.50-58

Голубчик А.М. Виды международного транзита // Логистика сегодня. – 2021. – №1. – С.30-34 @@ Golubchik A.M. Vidy mezhdunarodnogo tranzita // Logistika segodnja. – 2021. – №1. – S.30-34

Холопов К.В. Современные аспекты внешнеторговой транспортной логистики в России // Вестник транспорта. – 2023. – №3. – С. 5-9 @@ Holopov K.V. Sovremennye aspekty vneshetorgovoj transportnoj logistiki v Rossii // Vestnik transporta. – 2023. – №3. – S.5-9

