

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Таможенное дело»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА
Рецензент,

_____ 2021 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой, к.э.н.

_____ Е.А. Степанов
_____ 2021 г.

Исследование порядка проведения таможенного контроля и
методы его совершенствования в отношении припасов

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 38.05.02.2021.301/680.ПЗ ВКР

Руководитель работы
старший преподаватель
_____ А.В. Кардапольцева
«_____» _____ 2021 г.

Автор работы
студент группы ЭУ– 578
_____ В.И. Баранов
«_____» _____ 2021 г.

Нормоконтролер
к.э.н., доцент
_____ О.А. Николаевская
«_____» _____ 2021 г.

Челябинск 2021

АННОТАЦИЯ

Баранов В.И. Исследование порядка проведения таможенного контроля и методы его совершенствования в отношении припасов. – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ – 578, 69 с., 16 ил., 9 табл., библиогр. список 30 наим.

Объектом выпускной квалификационной работы является таможенный контроль в отношении припасов.

Предметом исследования являются припасы, преимущественно ГСМ товарной позиции 2710 на морском транспорте.

Цель работы – разработка предложений по повышению эффективности организации таможенного контроля вывозимых нефти и нефтепродуктов.

Результатом работы являются предложенные меры по повышению эффективности организации таможенного контроля в отношении припасов на морском транспорте, и могут быть использованы не только таможенными органами, но и другими органами РФ и государств-членов ЕАЭС.

Методологическую основу исследования составляют эмпирические и теоретические методы, включая метод сравнительного и структурного анализа, процессный подход. В качестве теоретических методов были использованы: анализ, сравнение, обобщение синтез, идеализация, аналогия. В качестве эмпирических методов применяются: изучение литературы, документов и результатов деятельности и анализ документов.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	8
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В ОТНОШЕНИИ ПРИПАСОВ	10
1.1 Характеристика припасов как объекта таможенного контроля	10
1.2 Нормативно-правовые основы перемещения припасов	17
1.3 Особенности декларирования товаров, помещаемых под таможенный режим перемещения припасов	20
2 ИССЛЕДОВАНИЕ ПОРЯДКА ПРОВЕДЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В ОТНОШЕНИИ ПРИПАСОВ НА ПРИМЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ПОСТА МОРСКОЙ ПОРТ МУРМАНСК	31
2.1 Анализ деятельности таможенного поста Морской порт Мурманск	31
2.2 Оценка практик проведения таможенного контроля в отношении припасов на примере таможенного поста Морской порт Мурманск	36
3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КОЛИЧЕСТВЕННЫХ НОРМ БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА, ПЕРЕМЕЩАЕМОГО В КАЧЕСТВЕ ПРИПАСОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС	49
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	59
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	61
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Форма журнала учета заявлений на помещение товаров под таможенный режим перемещения припасов	65
ПРИЛОЖЕНИЕ Б. Постановление Национального статистического комитета Республики Беларусь от 11 октября 2019 г. №104 «Об утверждении формы государственной статистической отчетности 12-вэс (бункер) «Отчет об экспорте и импорте bunkerного топлива» и указаний по ее заполнению	66

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выпускной квалификационной работы. При помещении под таможенный режим припасов, декларирование осуществляется с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, а также с отсутствием практики применения запретов и ограничений экономического характера. Это обстоятельство говорит о вероятности несоблюдения участниками внешнеэкономической деятельности некоторых условий, которые напрямую зависят от перемещения припасов. Российская Федерация занимает с каждым годом лидирующие позиции на международном рынке энергетики, следовательно наблюдается тенденция к увеличению декларирования нефти и нефтепродуктов, вывозимых с таможенной территории ЕАЭС (далее – ТТ ЕАЭС).

Актуальность исследования обусловлена тем, что наблюдаются стремления, проявляющиеся в неблагоприятных действиях недобросовестных участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД), направленных на попытку незаконного ввоза энергоресурсов с таможенной территории ЕАЭС. Именно поэтому совершение таможенных операций (далее – СТО) и более эффективный таможенный контроль при перемещении данной категории товаров является неотъемлемой частью деятельности таможенных органов.

Нефть и нефтепродукты, для перевозки морским транспортом в качестве товара (например, сырая нефть) могут быть задекларированы под видом мазута – более дешевого нефтепродукта. Конкретно эта ситуация говорит об отсутствии однозначной терминологии понятия «сырая нефть», следовательно возникает риск ее незаконного вывоза. Также участились случаи незаконного вывоза участниками ВЭД нефти и нефтепродуктов как товаров под видом судовых припасов, что влечет за собой незаконную бункеровку судов без уплаты таможенных платежей. Отсутствие нормативно закрепленных количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов, также является одной из причин незаконного вывоза нефти и нефтепродуктов.

Объект выпускной квалификационной работы – таможенный контроль в отношении припасов.

Предметом исследования являются припасы, преимущественно ГСМ товарной позиции 2710 на морском транспорте.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка предложений по повышению эффективности организации таможенного контроля вывозимых нефти и нефтепродуктов.

Для достижения цели необходимо решение следующих **задач**:

- охарактеризовать припасы как объект таможенного контроля;
- изучить алгоритм совершения таможенных операций в отношении вывоза припасов, а также при бункеровке морских судов;
- рассмотреть нормативно-правовые основы перемещения припасов;
- изучить опыт таможенного поста Морской порт Мурманск в рамках совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля при перемещении судовых припасов (на примере декларирования ГСМ товарной позиции 2710);
- выявить проблемы, связанные с вывозом горюче-смазочных материалов морским транспортом (на примере декларирования ГСМ товарной позиции 2710);
- внести предложения по повышению эффективности организации таможенного контроля в отношении припасов на морском транспорте.

Результатом работы являются предложенные меры по повышению эффективности организации таможенного контроля в отношении припасов на морском транспорте, и могут быть использованы не только таможенными органами, но и другими органами РФ и государств-членов ЕАЭС.

Методологическую основу исследования составляют эмпирические и теоретические методы, включая метод сравнительного и структурного анализа, процессный подход. Информационной базой работы являются федеральные законы, нормативно правовые акты Российской Федерации, а также научные статьи, статьи специалистов и интернет источники.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В ОТНОШЕНИИ ПРИПАСОВ

1.1 Характеристика припасов как объекта таможенного контроля

Товары и транспортные средства перемещаются через таможенную границу в соответствии с заявленными таможенными режимами. Понятие «таможенный режим» служит для обозначения специальной системы мероприятий и совокупности методов (приемов), обеспечивающих комплексное применение инструментов таможенного регулирования, с помощью которого осуществляется государственное воздействие на развитие внешнеэкономических отношений.

Рассмотрим такой таможенный режим, как перемещение припасов на различных видах транспорта и рассмотрим более подробно режим перемещения припасов морским транспортом («режим перемещения припасов» – в данной выпускной квалификационной работе используется данное определение для простоты понимания, а не в целях определения процедуры).

Железнодорожный транспорт, морской, и воздушный транспорт перемещают продукты, которые формально относят к припасам. К ним относятся продукты, необходимые для потребления и использования пассажирами и членами экипажа (в том числе предназначенные для продажи в пределах транспортного средства и вне его), а также для ремонта и обслуживания ТС (исключение: запасные части и оборудование).

Изучим определение «припасы» с точки зрения таможенного контроля.

Припасы – это продукты (ГСМ, продукты питания и др.) для снабжения различных видов транспорта, с целью обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания, за искл. запасных частей и оборудования [20].

Перемещение припасов – таможенный режим (в рамках данной выпускной квалификационной работы), при котором товары, предназначенные для использования на различных видах транспорта, задекларированные для целей обеспечения нормальной эксплуатации и

технического обслуживания транспортного средства, перемещаются через таможенную границу без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения запретов и ограничений экономического характера [21].

К примеру, представим себе пассажирский самолет. Для того, чтобы совершить перелет из точки А в точку В нам необходимо горючее. Так же нам необходимо наличие продуктов и воды как для команды воздушного судна, так и для его пассажиров. Это же относится и к морскому виду транспорта, так и к железнодорожным перевозкам. Таким образом, припасы – это все необходимые для поездки вещи. Припасы условно делятся на 3 группы (рисунок 1).

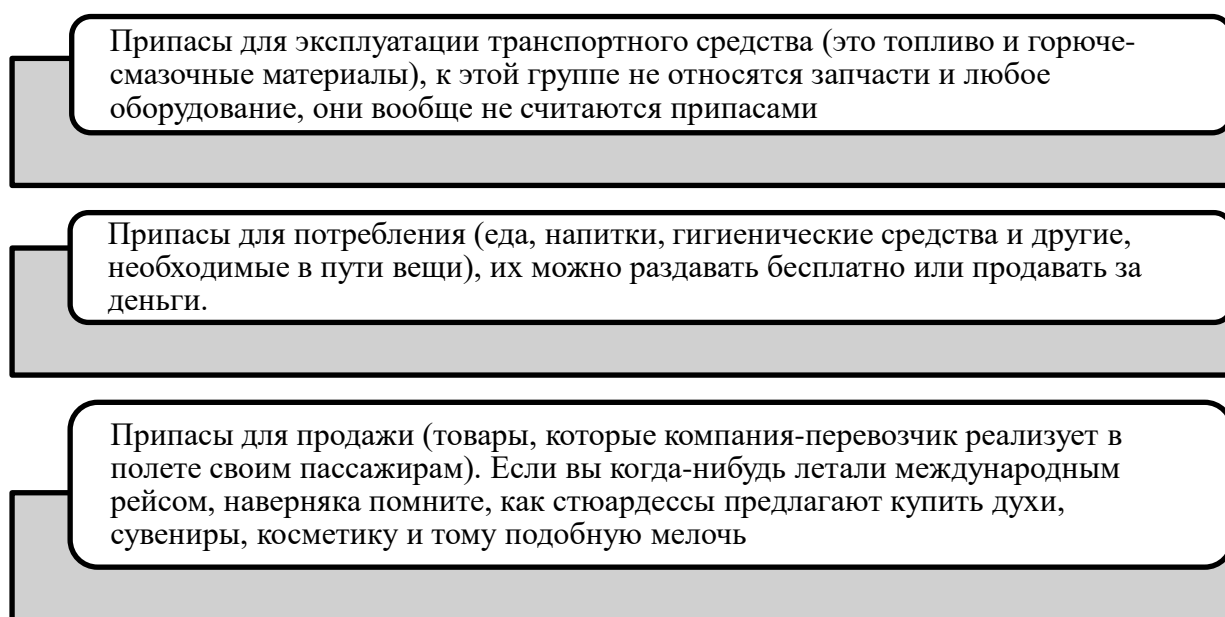


Рисунок 1 – Основные группы припасов

Все вышеперечисленные вещи находятся на территории ЕАЭС на время стоянки и проезда, перелета по ее территории. Исходя из этого, помещение под определенную процедуру из возможных не имеет смысла. Однако, перевозить товар без таможенного оформления запрещено.

С этой целью был разработан таможенный режим перемещения припасов: все товары, необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания транспортного средства декларируются при пересечении таможенной границы, отмечая необходимые сведения о виде, количестве и

другую необходимую информацию. Таможенные органы в данном случае имеют возможность проверить сведения и исключить возможные нарушения.

При соблюдении всех необходимых условий и требований к декларированию припасов, декларант освобождается от уплаты пошлин. Но, в случае недостоверного декларирования, товары будут помещены под таможенный режим, подходящем для конкретного случая, с уплатой всех таможенных платежей.

На рисунке 2 показана краткая схема оформления товара как припасов.

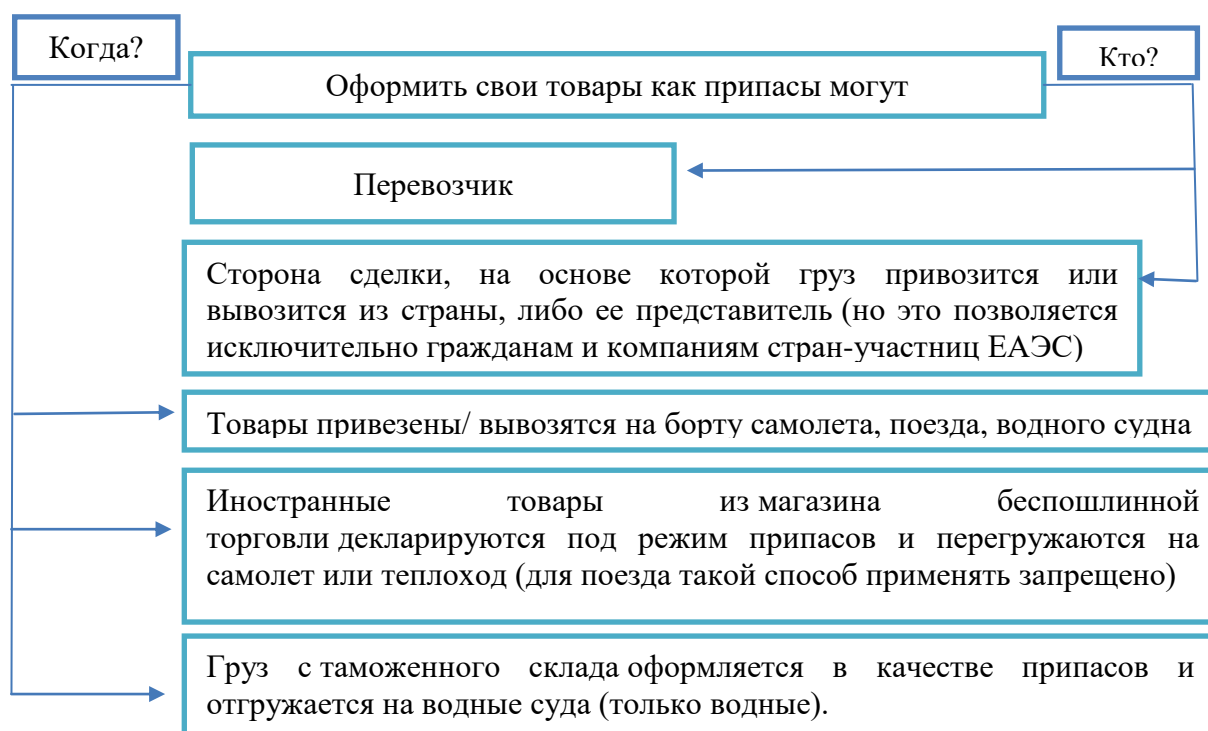


Рисунок 2 – Схема оформления товара как припаса

Для некоторых видов имущества (например, для нефтепродуктов) устанавливаются предельные нормы. Иначе под видом такого режима некоторые компании получат возможность возить большие объемы товаров для иной цели (например, транзит) и экономить на пошлинах. Расчет количественных норм нефтепродуктов, классифицируемых в отдельных позициях группы 27 единой ВЭД ЕАЭС, используемых в судовых энергетических установках для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морского транспорта (перемещаемых в качестве припасов) представлен на рисунке 3 [6].

Количественные нормы нефтепродуктов для морского транспорта, рассчитываются как:

а) разница между вместимостью технологических конструктивных емкостей водного судна, предназначенных для хранения бункерного топлива (далее – бункерные танки водного судна), и остатком бункерного топлива, находящегося в бункерных танках водного судна на момент его прибытия на таможенную территорию Союза, за исключением случая, указанного в подпункте «б»;

б) разница между вместимостью бункерных танков водного судна и расчетным остатком бункерного топлива на этом водном судне, в случае если после его последней бункеровки (заправки) бункерным топливом на таможенной территории Союза прошло менее 30 календарных дней. Расчетный остаток бункерного топлива рассчитывается как разница между остатком бункерного топлива, находящегося в бункерных танках водного судна на момент завершения его последней бункеровки (заправки) бункерным топливом на таможенной территории Союза, и расходом бункерного топлива этим водным судном за количество календарных дней после его последней бункеровки (заправки) бункерным топливом на таможенной территории Союза.

Рисунок 3 – Расчет количественных норм нефтепродуктов, используемых в судовых энергетических установках для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морского транспорта

Для целей расчета количественных норм нефтепродуктов, указанных выше, необходимо указать определенные сведения, представленные на рисунке 4 [6].

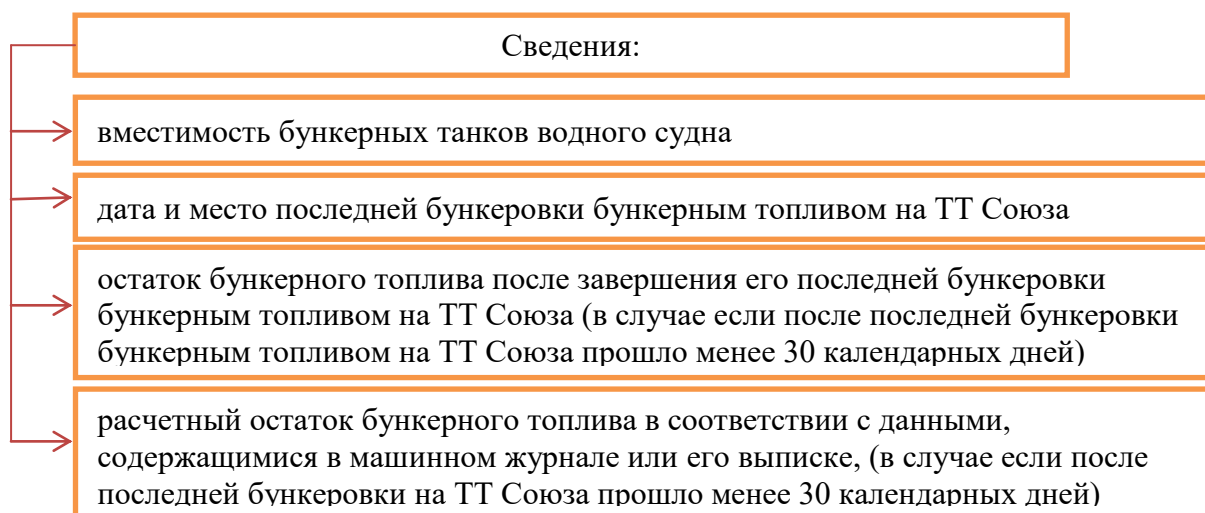


Рисунок 4 – Сведения для определения количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу

Товары, оформленные в качестве припасов, не меняют свой статус при ввозе-вывозе. То есть иностранные товары остаются таковыми, российские и стран-участниц ЕАЭС – аналогично.

В процедуре перемещения припасов можно выделить два этапа: непосредственно оформление режима и получение разрешения таможи на отгрузку. Рассмотрим оба.

Для того чтобы поместить товар под данный режим, нужно его задекларировать. Если припасы ввозятся в страну, потребуется оформить таможенную декларацию для груза.

Вместо нее можно предъявить стандартные перевозочные документы (только для морского и воздушного транспорта) или заявление на припасы в свободной форме. Такие бумаги примут, если в них есть данные (рисунок 5):

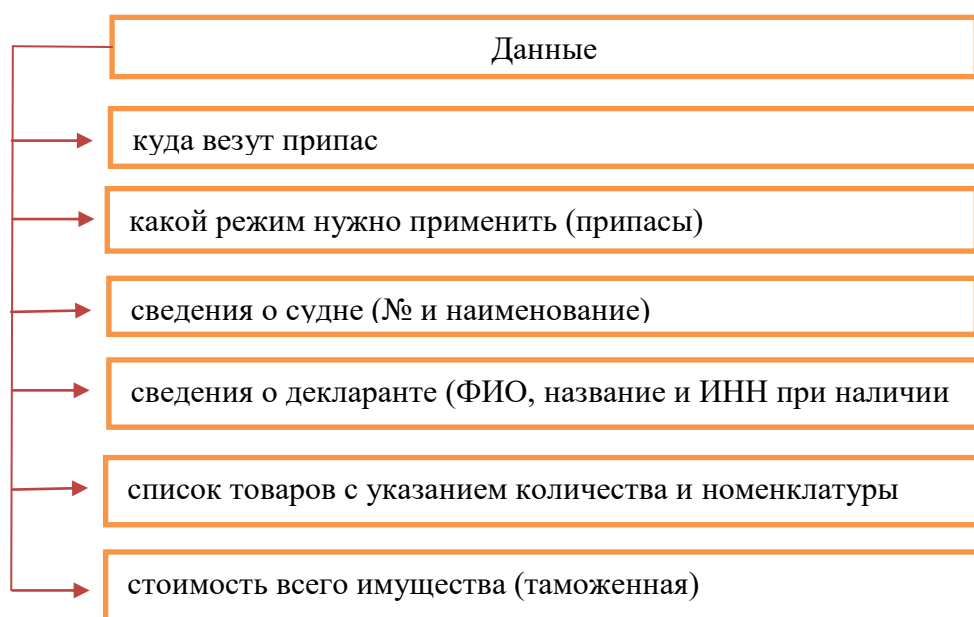


Рисунок 5 – Необходимые сведения в заявлении

Заявление необходимо оформить в двойном экземпляре, поставить подпись и печать, если она имеется в наличии.

В случае вывоза припасы снова декларируются, при условии, что данные товары не подвергались декларированию при их ввозе. С использованием декларации или заявления происходит регистрация вывоза данных товаров, за

исключением тех, что будут проданы. Такие товары необходимо декларировать отдельной декларацией.

В дополнение к заявленным сведениям, необходимо обозначить страну их назначения. Данное заявление оформляется в тройном экземпляре. Заявление (или декларация) регистрируется в отдельности на иностранные и российские товары. Также декларируются по отдельности различные категории припасов.

Припасы могут быть подвержены перегрузке на другие аналогичные транспортные средства (с самолета на самолет и т.д.). Но для этого необходимо одобрение таможенных органов. Для этого необходимо написать заявление, и обозначить в нем сведения:

- сведения о товаре (что, сколько и где он находится);
- когда будет осуществлена выгрузка, перегрузка;
- кому передаются припасы.

В данном случае необходим факт прохождения всех видов государственного контроля (санитарный, радиационный и др.), которым он подлежит. Положительный или отрицательный ответ формируется в срок до одного дня.

Форма журнала учета заявлений на оформление товаров в соответствии с таможенным режимом перемещения припасов представлена в приложении А.

Данный режим действует лишь в срок нахождения транспорта на таможенной территории ЕАЭС. К примеру, срок пребывания самолета будет равен периоду его стоянки в аэропорту. С того момента, как транспорт покинет страну, режим прекращается.

Законодательство Российской Федерации предусматривает полное освобождение от уплаты таможенных сборов и пошлин на все операции, связанные с перемещением припасов, но только при условии выполнения всех условий перемещения припасов.

Регистрация припасов происходит в месте, куда совершил свое прибытие транспорт, или откуда он убывает. Но имеется одно ограничение: в случае нахождения припасов на авиа-транспорте, и не будет осуществлена их перегрузка

на другой транспорт, то такие товары разрешается не декларировать. Порядок оформления перемещения припасов представлен на рисунке 6.

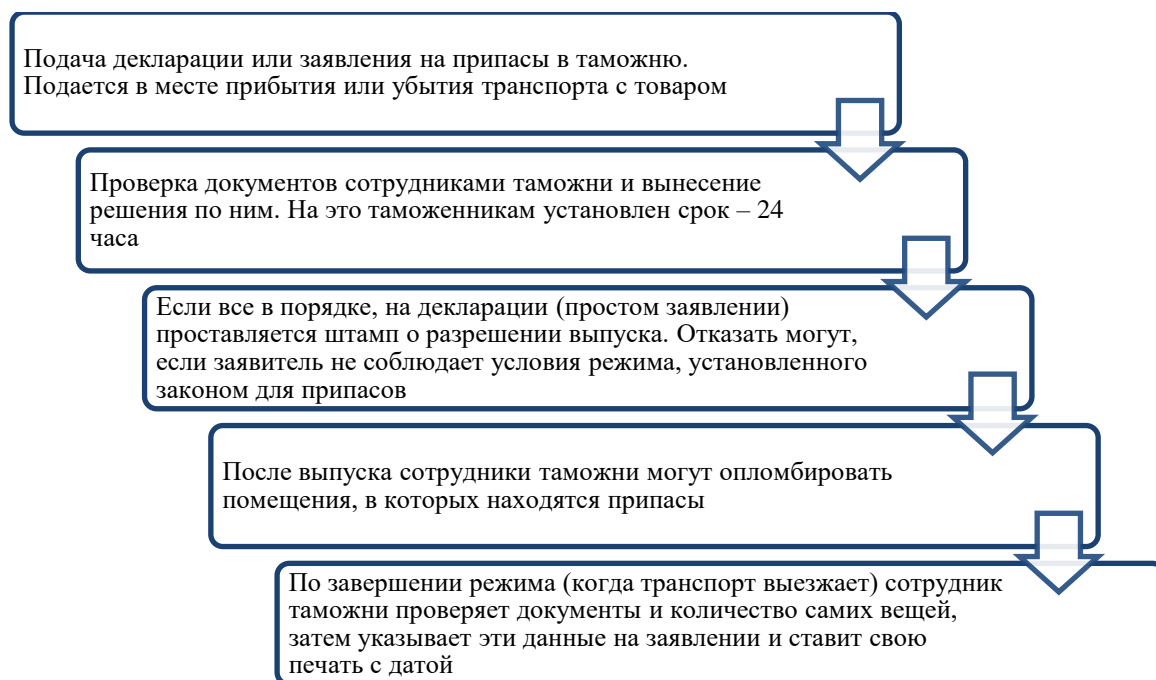


Рисунок 6 – Порядок оформления перемещения припасов

В случае несоблюдения декларантом условий перемещения припасов (к примеру произведет перегрузку товара третьему лицу без участия таможенных органов), то пошлины на данный товар необходимо будет оплачивать в полном размере и по максимальной ставке (по ставкам для внутреннего потребления без всяких льгот и преференций).

Данный режим необходим для удобства и облегчения для тех организаций, что осуществляют пассажирские перевозки. С использованием данного режима перемещение людей таможенную границу нашей страны существенно облегчается. Нет необходимости в оформлении какой-либо процедуры, с уплатой таможенных пошлин и налогов, для перемещения необходимых предметов в целях осуществления нормальной эксплуатации транспортного средства, питания для членов экипажа и пассажиров и т.д. [22].

1.2 Нормативно-правовые основы перемещения припасов

Глава 39 ТК ЕАЭС устанавливает особенности порядка и условия перемещения припасов через таможенную границу [1]. Таможенный режим перемещения припасов рассчитан на его использование в отношении иностранных и российских товаров при перемещении ТС через таможенную границу ЕАЭС при осуществлении международных перевозок. Такими транспортными средствами могут быть морские (речные) суда, поезда, а также воздушные суда гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

В соответствии с письмом ГТК РФ от 17.10.2003 № 01-06/41353 «О таможенном оформлении товаров в соответствии с таможенным режимом перемещения припасов» [8] под рассматриваемый таможенный режим могут помещаться лакокрасочные материалы, перемещаемые через таможенную границу ЕАЭС на бортах судов смешанного «река-море» плавания и предназначенные для использования в целях обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания судов, в объемах, не превышающих количество, предусмотренное проектами этих судов для использования в заявленных целях.

В целях реализации постановления Правительства РФ от 09.07.2001 № 524 «Об установлении таможенного режима перемещения припасов» [2] был издан приказ ГТК РФ от 19.10.2001 № 1000 «О таможенном режиме перемещения припасов» (зарегистрирован Минюстом РФ 12.11.2001, регистрационный № 3020) [4], который применялся в части, не противоречащей ТК РФ. Данный приказ устанавливал особенности совершения отдельных таможенных операций при использовании таможенного режима перемещения припасов. Сейчас документ утратил силу, и перемещение припасов происходило до недавнего времени на основе Приказа ФТС России от 29 декабря 2007 г. № 1665 «Об утверждении порядка совершения отдельных таможенных операций при использовании таможенного режима перемещения припасов» (в ред. Приказов ФТС России от 31.03.2008 № 349, от 15.08.2008 № 1004, от 25.12.2009 № 2388, от 11.12.2012 №

2483) [5]. Но в настоящий момент данный приказ не действует – он утратил силу с 16.04.2021 года, а новый приказ на замену этому отсутствует. Разрешение таможенного органа на помещение товаров под таможенный режим перемещения припасов выдается путем осуществления выпуска товаров в соответствии с заявленным таможенным режимом.

Декларирование припасов производится путем представления декларантом (либо уполномоченным им лицом) таможенной декларации на припасы в двойном экземпляре, в качестве которой таможенным органом принимаются:

– при ввозе припасов стандартные документы перевозчика, в которых должны содержаться сведения о наименовании и количестве (весе, объеме и тому подобные сведения) перемещаемых припасов;

– при перемещении (загрузке) припасов на морские, воздушные суда и в поезда во время их нахождения на таможенной территории неполная таможенная декларация в виде письменной заявки на погрузку припасов, составленной в произвольной форме, с последующим представлением до убытия транспортного средства с таможенной территории стандартных документов перевозчика, предусмотренных международными соглашениями в области транспорта, в которые внесены сведения о перемещенных (загруженных) припасах.

В связи со схожестью понятий «припасы» как товары, необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов, воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки (в том числе топлива и горюче-смазочных материалов) и понятия «запасные части и оборудование», необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания судов и поездов, письмом ГТК РФ от 30.06.2004 № 01-06/24115 «О таможенном оформлении судового снаряжения, судовых припасов, запасных частей и оборудования, предназначенных для использования на морских (речных) судах» [7] даны разъяснения о порядке таможенного оформления тех и иных в зависимости от возникающих ситуаций. Согласно данному разъяснению к

припасам могут относиться, например, кухонные рукавицы и прихватки, ножи кухонные, чашки кофейные, костюмы для технического обслуживания судна, ведра пластмассовые и другие подобные предметы.

ТК ЕАЭС не содержит специального понятия «судовое снаряжение», употребляемого в Конвенции по облегчению морского судоходства. Предметы, которые могут подпадать под понятие «судовое снаряжение», могут рассматриваться как запасные части и оборудование (например, спасательные шлюпки, мебель), так и как припасы. Учитывая одинаковые условия налогового законодательства и таможенного режима, установленные таможенным законодательством при вывозе припасов, запасных частей и оборудования (за исключением топлива и ГСМ), таможенные органы не должны препятствовать заявлению таможенного режима припасов в отношении тех предметов, которые могут рассматриваться как «судовое снаряжение». В случае указания предметов «судового снаряжения» в выездной декларации, таможенным органам не следует принуждать лиц к повторному декларированию этих предметов в качестве припасов.

Припасы, предназначенные для потребления пассажирами и членами экипажей морских (речных) судов, и припасы, необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания этих судов, могут потребляться и использоваться на этих судах во время их нахождения на таможенной территории ЕАЭС в количестве, соответствующем численности пассажиров и членов экипажей, а также продолжительности стоянки, в том числе во время ремонта морских (речных) судов, если экипажи на это время не покидают судна.

При совершении запланированной посадки воздушных судов в одном аэропорте или нескольких аэропортах, которые находятся на таможенной территории ЕАЭС, припасы, предназначенные для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания этих судов, и припасы, предназначенные для потребления членами экипажей и пассажирами во время

нахождения воздушных судов в пунктах посадки и во время перелета между ними, могут использоваться во время нахождения воздушных судов в пунктах посадки и во время перелета между ними. Припасы, предназначенные для продажи, могут продаваться во время нахождения воздушных судов на таможенной территории ЕАЭС.

Припасы, предназначенные для потребления пассажирами поездов и работниками поездных бригад, и припасы, необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания этих поездов, могут потребляться и использоваться в этих поездах в пути их следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки на таможенной территории ЕАЭС в количестве, соответствующем численности пассажиров и работников поездных бригад, а также продолжительности стоянки и времени нахождения в пути.

1.3 Особенности декларирования товаров, помещаемых под таможенный режим перемещения припасов

Российские товары, помещаемые под таможенный режим перемещения припасов, декларируются в таможенном органе, в регионе деятельности которого расположен пункт пропуска через государственную границу и правомочному принимать таможенные декларации. Рассмотрим в таблице 1 порядок заполнения декларации.

Таблица 1 – Порядок заполнения декларации в отношении припасов

п/п	Графа	Информация для заполнения
1	Графа 2 «Отправитель/экспортер»	Указываются сведения о лице, которое в соответствии с условиями договора, заключенного при совершении внешнеэкономической сделки, или иного документа при вывозе товаров без совершения внешнеэкономической сделки принимает обязательство поставить (вывезти) товары с таможенной территории Российской Федерации.
2	Графа 6 «Всего мест»	Для товаров группы 2710 ТН ВЭД ТС, помещаемых под таможенный режим перемещения припасов и загружаемых на транспортное средство в стандартные емкости, предназначенные для хранения припасов, в графе проставляется «0» (ноль). В иных случаях указывается общее количество грузовых мест, соответствующее декларируемым товарам.

Окончание таблицы 1

п/п	Графа	Информация для заполнения
3	Графа 8 «Получатель»	Указывают сведения о лице, указанном в договоре, заключенном при совершении внешнеэкономической сделки, или в ином документе, представленном при вывозе товаров без совершения внешнеэкономической сделки, которое должно принять вывозимые с таможенной территории Российской Федерации товары.
4	Графа 9 «Лицо, ответственное за финансовое урегулирование»	Необходимо указать сведения о лице, являющемся собственником или владельцем декларируемых товаров на момент подачи таможенной декларации на помещение товаров под таможенный режим перемещения припасов.
5	Графа 17 «Страна назначения»	Необходимо указать краткое название первой после пересечения таможенной границы Российской Федерации страны назначения товаров по общероссийскому классификатору стран мира в соответствии с предполагаемым маршрутом следования транспортного средства исходя из стандартных документов, представленных перевозчиком.
6	Графа 21 «Идентификация и страна регистрации активного транспортного средства на границе»	Необходимо указать сведения о транспортных средствах, на которые осуществляется погрузка товаров, помещенных под таможенный режим перемещения припасов при убытии с таможенной территории Российской Федерации.
7	Графа 29 «Орган выезда»	Комплекта ТД1 и графе 29 «Орган выезда/въезда» комплекта ТД3 необходимо указать наименование и код таможенного органа, расположенного в месте погрузки товаров, помещаемых под таможенный режим перемещения припасов и загружаемых на транспортные средства, убывающие с таможенной территории Российской Федерации.
8	Графа 35 «Вес брутто (кг)»	Необходимо указать общую массу товаров, включая все виды их упаковки, в случае оформления товаров, загружаемых на транспортное средство в стандартных упаковках в специально выделенные штатные места для хранения таких припасов.
9	Графа 38 «Вес нетто (кг)»	Для товаров, загружаемых на транспортное средство наливом, необходимо указать общую массу товаров, соответствующую весу «брутто».
10	Графа 44 «Дополнительная информация/ Представленные документы/ Сертификаты и разрешения»	Под номером 4 вносятся номер и дата заключения договора, а также номера и даты дополнений (согласений) к договору, имеющих отношение к декларируемым товарам, в том числе номинаций на осуществление операций по снабжению транспортного средства припасами; под номером 9.5 – сведения о целях перемещения припасов.
Графы 22, 23, 28, 30, 39, 41, 48 не заполняются.		

Источник: составлено автором самостоятельно

При декларировании товаров в качестве припасов, в роли временной таможенной декларации может выступать заявление на помещение товаров под таможенный режим перемещения припасов (далее – заявление). Заявление на помещение товаров под таможенный режим перемещения припасов составляется в письменной форме и должно содержать следующие сведения, представленные на рисунке 7.

The diagram consists of nine horizontal rectangular boxes, each containing a specific piece of information required for a declaration. The boxes are arranged vertically and are connected by a series of grey, L-shaped brackets on the left side, suggesting a sequential or interconnected flow of information.

- дата, место и предполагаемое время начала погрузки припасов на транспортное средство;
- способ доставки припасов на транспортное средство;
- наименование таможенного органа, которому декларируются товары;
- код таможенного режима (в соответствии с классификатором таможенных процедур);
- о транспортном средстве, на которое будут погружены припасы (наименование морского судна, бортовой номер воздушного судна или номер поезда), его национальная принадлежность;
- о лице, которое в соответствии с условиями договора, заключенного при совершении внешнеэкономической сделки, или иного документа при вывозе товаров без совершения внешнеэкономической сделки принимает обязательство поставить (вывезти) товары с таможенной территории ЕАЭС, ИНН/КПП;
- о лице, осуществляющем транспортировку припасов на транспортное средство;
- наименование товаров (припасов), их количество в основной (при необходимости – дополнительной) единице измерения, код товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС;
- срок подачи полной и надлежащим образом заполненной таможенной декларации.

Рисунок 7 – Сведения, необходимые для подачи заявления на помещение товаров под таможенный режим перемещения припасов

Так же заявление должно содержать в себе сведения о номере и дате внешнеторгового договора на поставку припасов, информацию о стоимости данных припасов, дату непосредственно самой подачи заявления, наименование и почтовый адрес лица, подавшего заявление, а так же данные документа, удостоверяющего в соответствии с законодательством Российской Федерации полномочие руководителя декларанта или таможенного представителя.

Заполненное заявление необходимо подписать и поставить печать, если она имеется в наличии в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Вместе с заявлением декларантом (таможенным представителем) в таможенный орган предоставляются документы, представленные на рисунке 8.

Наряду с заявлением, к нему необходимо приложить опись всех документов, представленных таможенному органу в двойном экземпляре. При дальнейшем оформлении следующих заявлений, в описи документов декларант указывает ранее представленные действующие документы. Заявление подается в таможенный орган в количестве, необходимом лицу, декларирующему товары, но не менее чем в двух экземплярах.

Далее, проверив все заявленные сведения и документы, должностное лицо таможенного органа регистрирует заявление в журнале учета заявлений на помещение товаров под таможенный режим перемещения припасов следующим образом:

XXXXXXXX / XX XX XX / XXXXXX, где:

1 2 3

– элемент 1 – код таможенного органа в соответствии с классификатором таможенных органов;

– элемент 2 – дата регистрации заявления;

– элемент 3 – порядковый номер заявления.

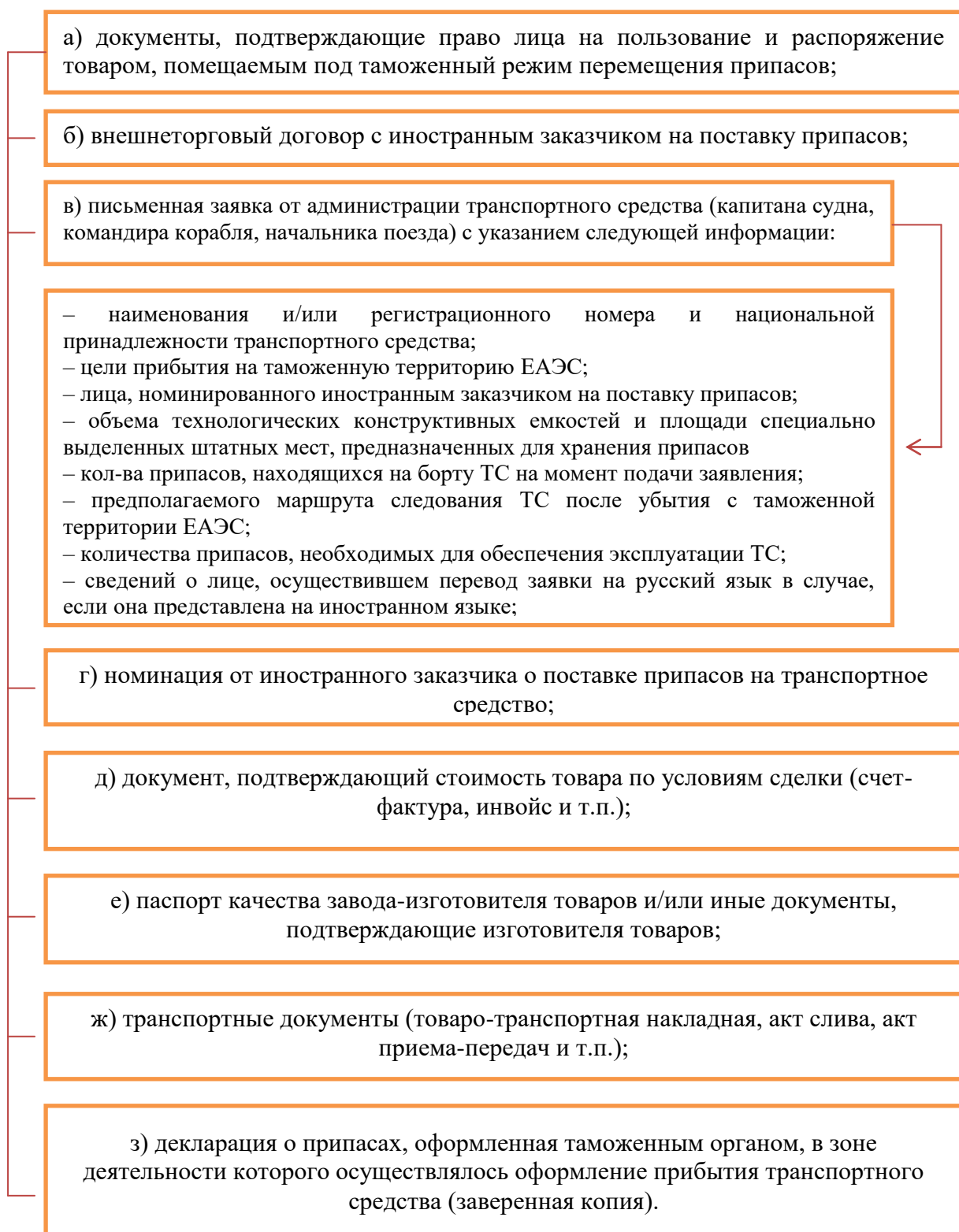


Рисунок 8 – Документы, которые должны быть предоставлены в таможенный орган вместе с заявлением

После регистрации заявления должностное лицо таможенного органа проставляет в графе «Отметки таможенного органа» время регистрации.

Технологические отметки, проставляемые в заявлении таможенным органом, заверяются личной номерной печатью и подписью лица, внесшего эти отметки.

В случае соблюдения всех условий помещения под таможенный режим перемещения припасов и правильного оформления всех необходимых документов, таможенный орган принимает положительное или отрицательное решение в отношении данных товаров путем проставления штампов «Выпуск разрешен»/«Выпуск запрещен», заверенного личной номерной печатью, с указанием срока подачи полной декларации в случае положительного решения.

Решение о выпуске или запрете товаров, помещенных под таможенный режим припасов, должно быть принято в течении суток (24 часа) с момента регистрации заявления.

В случае положительного решения, таможенный орган разрешает погрузку припасов на транспортное средство. Данное разрешение выдает таможенный орган, который принял положительное решение в отношении данных товаров.

Поручение на погрузку подается в таможенный орган лицом, осуществляющим поставку припасов на транспортное средство в соответствии с внешнеторговым договором одновременно с заявлением на помещение товаров под таможенный режим перемещения припасов, в количестве, необходимом лицу, но не менее двух экземпляров, и должно содержать сведения (рисунок 9).

При завершении таможенного режима перемещения припасов должностное лицо таможенного органа, осуществляющее оформление убытия транспортного средства за пределы таможенной территории ЕАЭС, на основании представленных перевозчиком стандартных документов и по результатам фактического контроля за количественными показателями загруженных припасов проставляет на оборотной стороне заявления отметки о фактически вывезенном количестве припасов, заверяет их личной номерной печатью и проставляет дату фактического вывоза.

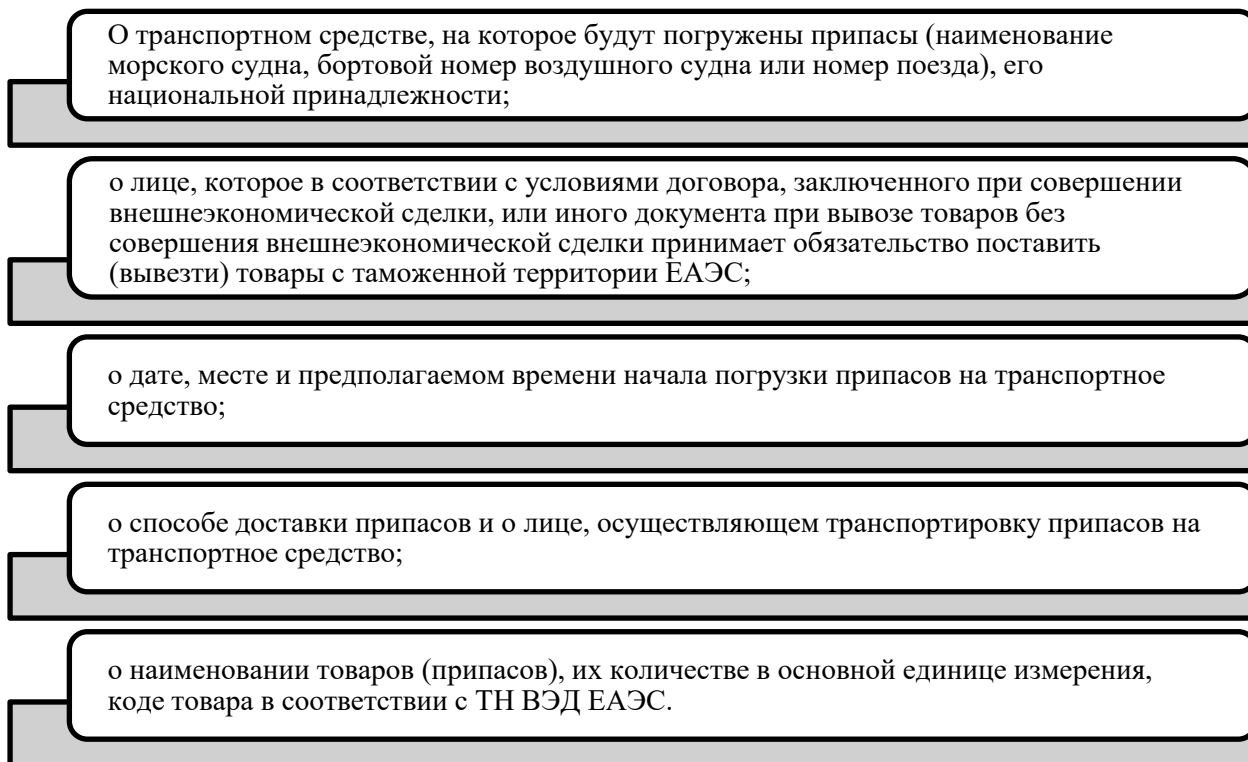


Рисунок 9 – Сведения, содержащиеся в поручении на погрузку

Особые процедуры таможенного декларирования характерны при перемещении через таможенную границу ЕАЭС бункерного топлива и продукции материально-технического снабжения (далее – МТС), которые предназначены для обеспечения жизнедеятельности и плавания российских морских судов. Их декларирование производится путем представления в таможенный орган периодической декларации судовым агентом один раз в месяц. Такая декларация применяется при регулярных перемещениях через таможенную границу одних и тех же транспортных средств и продукции МТС одними и теми же лицами.

В состав периодической декларации судовой агент включает весь объем проданной на суда продукции за промежуточный период, начиная с даты представления им предыдущей декларации.

В момент пересечения судном таможенной границы (и перемещаемой им продукции) декларирование производится путем представления таможенному

органу судовых документов (декларации о судовых запасах, судовой грузовой декларации, журналов материально-технического учета судов и т.п.), предусмотренных при оформлении отхода судна из порта или его прихода в порт.

В то же время операция по погрузке на борт судна продукции МТС и бункерного топлива осуществляется на основании заявки судового агента, т.е. лица, имеющего лицензию Минтранса России на обеспечение работ (услуг) по обслуживанию судов в период их стоянки в портах с целью обеспечения перевозок товаров и пассажиров, а также жизнедеятельности экипажа. Погрузка производится при наличии штампа таможенного органа («Выпуск разрешен») на бланке заявки судового агента.

В свою очередь заявка подается судовым агентом в таможенный орган в трех экземплярах, которые предназначены для нескольких сторон:

- первый остается у таможенного органа и служит в качестве контрольного документа;
- второй передается капитану судна и затем предъявляется таможенному органу при оформлении отхода судна;
- третий остается у самого судового агента и используется в качестве спецификации при дальнейшем оформлении декларации.

Заявка, заверенная судовым агентом, является неотъемлемой частью таможенной декларации. Она содержит следующие позиции:

- основание для подачи такой заявки (договор, заявка капитана судна и подобные им документы);
- наименование судна, для которого предназначена продукция МТС;
- наименование, количество и стоимость товаров;
- место и приблизительное время погрузки товаров на борт судна [25] .

Представим порядок совершения таможенных операций в отношении нефти и нефтепродуктов в виде сетевого графика (рисунок 10).

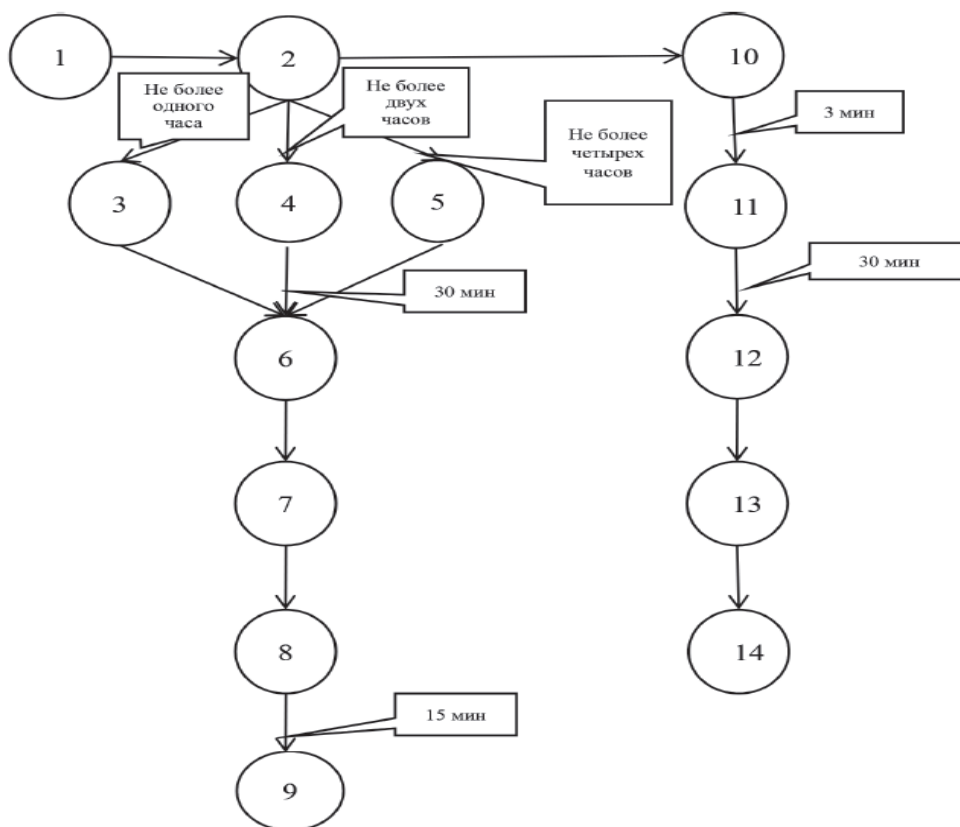


Рисунок 10 – Порядок совершения таможенных операций в отношении товаров, классифицируемых в группе 27 Товарной номенклатуры ВЭД

В таблице 2 приведена последовательность действий должностных лиц таможенных органов при осуществлении таможенного оформления судового топлива, а также минимальный и максимальный диапазон времени их выполнения.

Погруженные в российском порту на борт судна бункерное топливо и продукты МТС в обязательном порядке подлежат включению капитаном судна в соответствующие судовые документы, которые затем (при отходе судна) представляются таможенному органу.

Таблица 2 – Порядок совершения таможенных операций (далее – СТО) в отношении судовых припасов

Наименование процедуры	Предшествующая процедура	Время	Код
Подача декларантом электронной декларации на товары	–	–	(1)
Уполномоченное должностное лицо таможенного органа декларирования	1	-	(1;2)
СТО при наличии от 1 до 100 товарно-транспортных накладных	2	До одного часа	(2;3)
СТО при наличии от 101 до 300 товарно-транспортных накладных	2	До двух часов	(2;4)
СТО при наличии от 301 и более товарно-транспортных накладных	2	До четырех часов	(2;5)
Распечатка ЭДТ, простановка штампа, даты, регистрационного номера ЭДТ, ДЛТО заверяет копию ЭДТ подписью и личной номерной печатью (далее — ЛНП)	3,4,5	30 мин	(3;4;5;6)
Сканирует распечатанную копию ЭДТ с отметками о выпуске товаров	6	–	(6;7)
Направляет бумажную копию ЭДТ, подписанную электронной подписью, по ведомственной электронной почте в таможенный орган погрузки / перевалки	7	–	(7;8)
Ожидает подтверждение о получении сообщения	8	15 мин	(8;9)
Уполномоченное должностное лицо таможенного органа погрузки / перевалки	2	–	(2;10)
Проверяет подлинность ЭП и направляет сообщение: «Сообщение получено, электронная подпись корректна»	10	3 мин	(10;11)
Распечатывает необходимое количество бумажных копий ЭДТ и проставляет ЛНП, подпись и дату на бумажных копиях ЭДТ	11	30 мин	(11;12)
Проставление на транспортных документах оттиска штампа «Погрузка разрешена» и оттиска штампа «Выпуск разрешен», регистрационного номера <u>электронной декларации на товары</u> , <u>заверенного</u> личной номерной печатью и подписью	12	–	(12;13)
Возвращение декларанту или перевозчику транспортных документов и заверенных бумажных копий ЭДТ	13	–	(13;14)

Источник: составлено автором самостоятельно на основе приказа ГТК РФ от 19.10.2001 № 1000 «О таможенном режиме перемещения припасов»

В результате применения процессного подхода время, затраченное должностными лицами таможенных органов при совершении таможенных

операций, составляет 2 ч 20 мин, максимальный показатель времени не должен превышать 5 ч 20 мин.

Выводы по главе 1. Перемещение припасов – таможенный режим, при котором товары, предназначенные для использования на различных видах транспорта, задекларированные для целей обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания транспортного средства, перемещаются через таможенную границу без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения запретов и ограничений экономического характера.

Российское законодательство освобождает от уплаты таможенных сборов все операции, связанные с перемещением припасов.

Особенности порядка и условий перемещения припасов через таможенную границу установлен главой 39 ТК ЕАЭС, перемещение припасов происходит на основе Приказа ФТС России от 29 декабря 2007 г. № 1665 «Об утверждении порядка совершения отдельных таможенных операций при использовании таможенного режима перемещения припасов».

Особые процедуры таможенного декларирования характерны при перемещении через таможенную границу РФ бункерного топлива и продукции материально-технического снабжения (далее – МТС), которые предназначены для обеспечения жизнедеятельности и плавания российских морских судов. Их декларирование производится путем представления в таможенный орган периодической декларации судовым агентом один раз в месяц. Такая декларация применяется при регулярных перемещениях через таможенную границу одних и тех же транспортных средств и продукции МТС одними и теми же лицами.

2 ИССЛЕДОВАНИЕ ПОРЯДКА ПРОВЕДЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В ОТНОШЕНИИ ПРИПАСОВ НА ПРИМЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ПОСТА МОРСКОЙ ПОРТ МУРМАНСК

2.1 Анализ деятельности таможенного поста Морской порт Мурманск

По данным таможенной статистики, внешнеторговый оборот бункерного топлива для морского транспорта (товарная позиция 2710) РФ в 2020 году составил 645,98 млрд. долларов США и по сравнению с 2019 годом уменьшился на 31,2 %, в том числе экспорт – 478,42 млрд. долларов США (уменьшение на 35,2 %), импорт – 167,56 млрд. долларов (уменьшение на 17,1 %).

Таблица 3 – Внешнеторговый оборот бункерного топлива РФ для морского транспорта (товарная позиция 2710) РФ за 2017 – 2020 гг., млн. долл.

	2017	2018	2019	2020
Экспорт	762,53	716,81	737,61	478,42
Импорт	219,29	191,60	201,99	167,56
Товарооборот	981,82	908,41	939,6	645,98

Источник: статистические данные ФТС России

Представим данные из таблицы 3 в виде диаграммы.

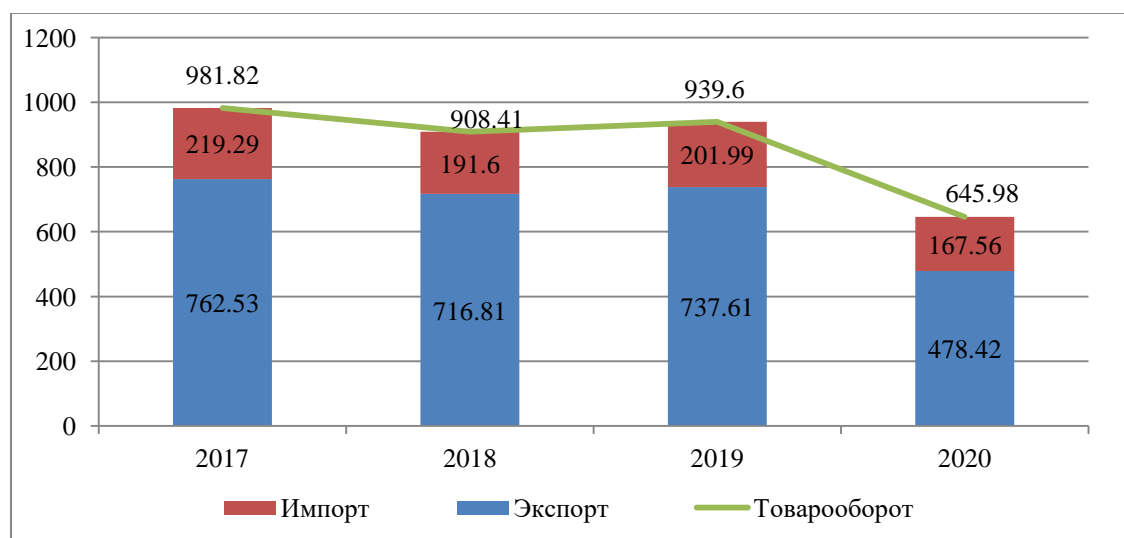


Рисунок 11 – Внешнеторговый оборот бункерного топлива для морского транспорта (товарная позиция 2710) РФ за 2017 – 2020 гг., млн.долл.

Исходя из данных таблицы 3, мы можем видеть, что внешнеторговый оборот в Российской Федерации за три года находится примерно на одном уровне: 930 – 980 млрд. долл. Однако, за 2020 год внешнеторговый оборот составил всего лишь 645,98 млрд. долларов, в том числе экспорт 478,42 и импорт 167,56 млрд. долларов соответственно. Такие невысокие показатели за 2020 год обусловлены мировой ситуацией с пандемией нового типа коронавируса.

В 2020 году Россия экспортировала бункерное топливо для морского транспорта в 52 страны мировой экономики. Наибольший удельный вес экспорта по стоимости приходится на Нидерланды (30,9 %), Германию (10,6 %), Данию (8,4%). Доля остальных стран несколько меньше – Монголия (6,7 %), Латвия (5,9%), Польша и Бельгия по 4,1 %, Китай (3,2 %), Швейцария и Тайвань по 2,3 %.

В 2020 году Россия импортировала бункерное топливо для морского транспорта из 26 стран мировой экономики. Наибольший удельный вес импорта по стоимости приходится на ОАЭ (26,3 %) и Австрию (14,6 %). Доля остальных стран несколько меньше – Бельгия и Беларусь по 9,5%, Канада и Китай по 8,1 %, Германия (6,5 %), Египет (4,6 %), Испания (2,6 %), Финляндия (1,7 %).

Географическая структура РФ с ведущими странами-экспортерами и импортерами продукции представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Топ-10 стран по стоимости экспорта и импорта бункерного топлива (товарная позиция 2710) РФ в 2020 году

Импорт		Экспорт	
Страна	Стоимость, млн.долл	Страна	Стоимость, млн.долл
ОАЭ	43,9	Нидерланды	4 252, 6
Австрия	24,3	Германия	1 462,9
Бельгия	15,9	Дания	1 163,1
Беларусь	15,4	Монголия	924,8
Канада	14,5	Латвия	818,2
Китай	13,4	Польша	568,7
Германия	10,9	Бельгия	564,3
Египет	7,7	Китай	452,1
Испания	4,4	Швейцария	327, 6
Финляндия	3,1	Тайвань	307, 6

Источник: статистические данные ФТС России

Представим общий объем бункерного топлива (товарная позиция 2710) в Российской Федерации за 2017 – 2020 гг. в таблице 5.

Таблица 5 – Общий объем бункерного топлива Российской Федерации (товарная позиция 2710) за 2017 – 2020 гг.

	2017	2018	2019	2020
Экспорт, млрд. тонн	36,5	21,1	28,7	12,9
Импорт, млн. тонн	225,1	115,3	195,4	83,3

Источник: статистические данные ФТС России

Такая разница в количестве экспорта и импорта бункерного топлива обусловлена значительной разницей в стоимости бункерного топлива в сравнении с портами иностранных государств, а также тот факт, что топливо, вывозимое в качестве припасов, облагается НДС по ставке, равной 0 %.

Рассмотрим объем и таможенную стоимость экспорта и импорта бункерного топлива (товарная позиция 2710) таможенного поста Морской порт Мурманск и представим данные в таблице 6 и 7.

Таблица 6 – Таможенная стоимость экспорта и импорта бункерного топлива (товарная позиция 2710) таможенного поста Морской порт Мурманск за 2017 – 2020 гг., млн.долл.

	2017	2018	2019	2020
Экспорт	190,5	117,2	133,9	50,1
Импорт	13,6	12,7	11,5	1,9

Источник: статистические данные ФТС России

Таблица 7 – Общий объем бункерного топлива (товарная позиция 2710) таможенного поста Морской порт Мурманск за 2017 – 2020 гг.

	2017	2018	2019	2020
Экспорт, млн. тонн	234,8	195,3	279,1	93,6
Импорт, тыс. тонн	296,6	377,2	216,4	82,5

Источник: статистические данные ФТС России

Представим данные из таблицы 6 в виде диаграммы.

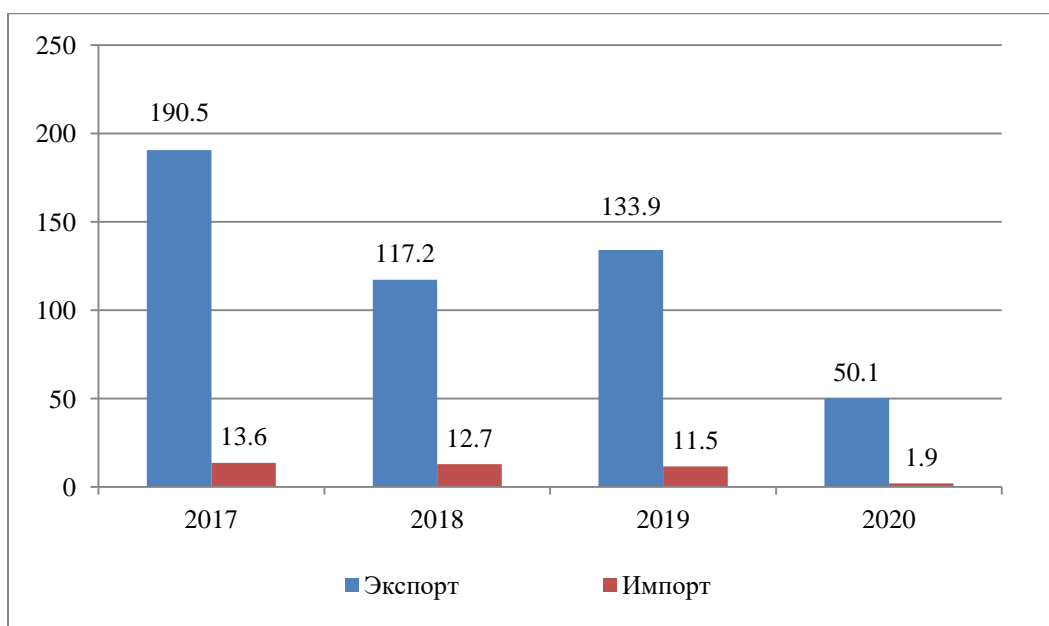


Рисунок 12 – Таможенная стоимость экспорта и импорта бункерного топлива (товарная позиция 2710) таможенного поста Морской порт Мурманск

Как мы можем видеть, объемы и таможенная стоимость, как экспорта, так и импорта существенно снизились, но причина этому не только пандемия коронавируса. Комитет Международной морской организации (ИМО) по охране морской окружающей среды с 1 января 2020 года ограничил с 3,5% до 0,5% максимальное содержание серы в судовом топливе вне зон особого контроля за выбросами серы с судов SECA, в которую входят Балтийское и Северное моря, в том числе пролив Ла-Манш, а также Западное и Восточное побережья Северной Америки, Мексиканский залив и Карибский бассейн, относящиеся к США. Таким образом, судовладельцы были вынуждены отказаться от использования традиционного мазута в качестве топлива и перейти частично на альтернативные виды топлива (например, в большинстве стран Европы, а также в США и Канаде приоритетным топливом выбрали СПГ, Япония и Филиппины остановили свой выбор на метаноле и диметилэфире) [27].

Основными странами-импортерами таможенного поста Морской порт Мурманск в 2017 году являются Беларусь (76 %), Эстония (10 %), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (9 %). В 2018 – Нидерланды

(67 %) и Польша (31 %). В 2019 и 2020 году основной страной-импортером выступили только Нидерланды.

Основными странами-экспортерами таможенного поста Морской порт Мурманск в 2017 году являются Нидерланды (70 %) и Норвегия (29,5 %). В 2018 основной страной являлась Финляндия (98 %). В 2019 году Оман (25 %) и Эквадор (11 %). В 2020 году США (83 %) и Франция (17 %).

Практика бункеровки по максимальной вместимости конструктивных емкостей судовых танков в российских портах имеет большой экономический интерес как для иностранных судовладельцев, использующих топливо в судовых энергетических установках, так и для бункеровочных компаний [10].

В целях обеспечения собственной выгоды судовладельцы выходят в рейс из иностранных портов с почти минимальным запасом бункерного топлива, для того чтобы в российском порту максимально пополнить запасы [11].

Бункеровочные услуги по заправке судов горюче-смазочными материалами – важное направление мировой торговли нефтепродуктами. Объем рынка определяется постоянно растущими потребностями флота в топливном снабжении судов самого различного назначения. Этот сегмент обеспечивает работу всему мировому судоходству.

Согласно исследованиям ряда аналитических агентств, потребность мирового торгового флота в продуктах переработки нефти к 2020 году достигнет уровня 382 – 405 млн. т в год. До 2050 года величина прогнозируется в пределах 402 – 543 млн. т в год. Эти данные получены на основе предварительного прогноза роста мирового флота до 125 – 170 тыс. судов. При этом суммарная мощность двигателей судов оценивается в диапазоне 468,9 – 502,2 МВт в 2020 году и 657,4 – 890,3 МВт – на отдаленную перспективу до 2050 года. Удельный вес услуг судоходства в мировом валовом внутреннем продукте (ВВП) постоянно растет и, согласно оценкам экспертов, составляет 20 %.

Таблица 8 – Прогноз объемов перевалки грузов через морские порты РФ
до 2030 года

	2015	2020	2030
Базовый сценарий развития морских портов*			
Нефть	251,11	261,61	276,65
Нефтепродукты	115,95	124,75	126,46
Экспертный сценарий развития морских портов**			
Нефть	251,30	300,70	336,00
Нефтепродукты	130,80	174,40	175,80

*Базовый сценарий развития морских портов – вариант основан на возможностях внутреннего рынка и на устоявшихся тенденциях внешних связей страны. Анализ основывается на сдержанных оценках роста ключевых показателей морских портов

**Экспертный сценарий развития морских портов – вариант основан на выводах анализа макроэкономической ситуации, форсированном спросе мирового роста и активизации мировой торговли, на экспертной оценке возможного развития отечественной грузовой базы и транзитного потенциала России.

Источник: Центральное диспетчерское управление ТЭК [26]

2.2 Оценка практики проведения таможенного контроля в отношении припасов на примере таможенного поста Морской порт Мурманск

В 2020 году вдвое увеличилось количество нарушений таможенного законодательства, связанных с перемещением через таможенную границу судовых припасов, а именно горюче-смазочных материалов (ГСМ) и судовой химии. Так, в 2019 году Мурманской таможней возбуждено 14 дел, а в 2020 году – 28 дел по фактам не декларирования вышеперечисленных судовых припасов.

Таблица 9 – Количество административных и уголовных дел, возбужденных по фактам не декларирования горюче-смазочных материалов (ГСМ) и судовой химии

	2017	2018	2019	2020
Количество административных правонарушений	9	10	14	28
Количество уголовных дел	1	1	3	6

Источник: статистические данные ФТС России

В Мурманском морском порту осуществляют свою хозяйственную деятельность, связанную с международными перевозками или промыслом рыбопродукции, множество организаций, в том числе такие крупные компании как ОАО ГМК «Норильский никель», ОАО «ММП», ОАО «МТФ», ООО «Робинзон» и другие. Все участники внешнеэкономической деятельности добросовестно относятся к обязанностям, возложенным на них государством, и в целом, соблюдают таможенное законодательство. При этом отдельные должностные лица судовой администрации, ответственные за учёт судовых припасов, в силу невнимательности или небрежного отношения к исполнению своих обязанностей допускают неточности и ошибки при заполнении таможенной декларации на ввоз-вывоз судовых припасов. Подобные неточности и ошибки выявляются должностными лицами Мурманской таможни в ходе проведения обычного таможенного контроля в отношении морских судов и независимо от причин их возникновения переходят в разряд административных правонарушений.

Изучив статистику ФТС России и конкретно данные Мурманского морского порта с 2017 года по 2020 год, мы можем наблюдать, как изменялся внешнеторговый оборот, а с ним и объемы незадекларированных горюче-смазочных материалов и сумма предотвращенного ущерба.

Таблица 10 – Динамика внешнеторгового оборота, экспорта горюче-смазочных материалов и сумма предотвращенного ущерба таможенного поста Морской порт Мурманск

Год	Внешнеторговый оборот, млн долл	Экспорт, млн долл	Выявленный контрафакт, тыс. т.	Предотвращенный ущерб, млн руб.
2017	192,1	190,5	10,1	4,5
2018	118,9	117,2	16,2	6,8
2019	135,4	133,9	12	8,1
2020	51	50,1	13,3	4,7

Источник: составлено автором самостоятельно по материалам статистики Федеральной таможенной службы

Следует отметить, что бункеровка судов осуществляется двумя видами топлива: дизельное топливо и мазут. При эксплуатации судна главные двигатели

в основном работают на тяжелом топливе ввиду экономической и эксплуатационной эффективности. У таможенных органов возникают подозрения в недостоверном декларировании товара, когда объем дизельного топлива, погружаемого на судно в качестве припасов, превышает количество мазута. Как показывают исследования, неизрасходованные остатки дизельного топлива могут быть проданы за рубежом, что является нарушением таможенного законодательства государств-членов Евразийского экономического союза.

Рассмотрим динамику выявленного контрафакта и предотвращенного ущерба наглядно на рисунке 13.

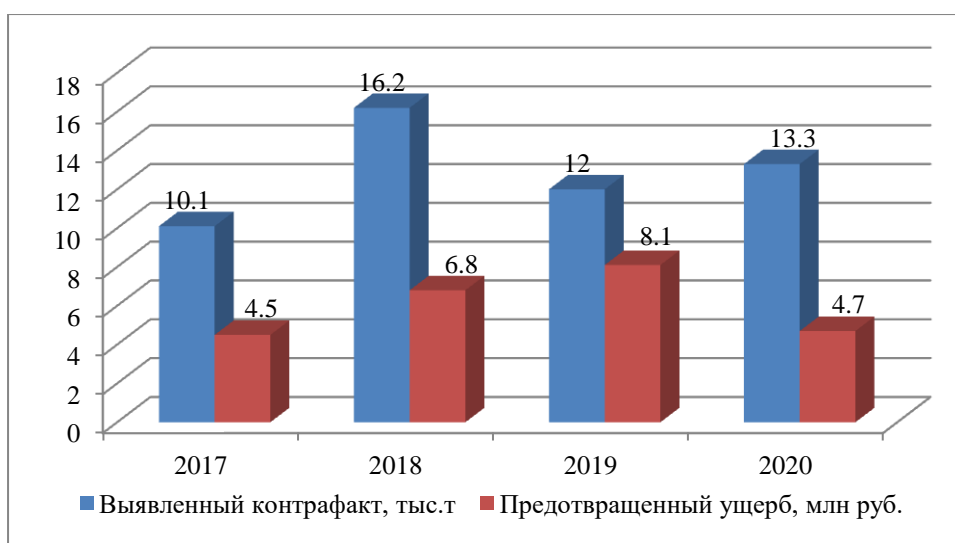


Рисунок 13 – Динамика выявленного контрафакта и предотвращенного ущерба от контрафактной продукции за 2017 – 2020 годы

Как мы можем видеть из рисунка выше, в 2018 году был абсолютный максимум по количеству выявленного незадекларированного топлива. В 2019 году выявленный контрафакт составил 12 млн ед. и его динамика снова «пошла» на увеличение, но не смотря на это, предотвращенный ущерб в 2020 году сократился почти вдвое по сравнению с 2019 годом.

Предотвращенный ущерб из года в год имеет тенденцию к увеличению. Этому способствует судебная практика по вопросу декларирования бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС).

Как следует из текстов судебных актов, таможенным органом в ходе проведения камеральной таможенной проверки был выявлен факт декларирования в качестве припасов и вывоза за пределы таможенной территории ЕАЭС без уплаты таможенных пошлин, налогов бункерного топлива иностранным морским судном (далее – судно), при этом товар, заявленный в спорных декларациях – бункерное топливо, подлежал декларированию в соответствии с таможенной процедурой экспорта с уплатой таможенных платежей.

Таможенным органом установлено, что на борту судна отсутствовал груз (товары), подлежащий выгрузке в порту на территории ЕАЭС, операции по погрузке на борт судна иного груза, подлежащего вывозу с территории ЕАЭС, не производились, на борту судна находился исключительно транзитный груз. При этом согласно документам, представленным таможенному органу при оформлении судна на приход (в частности, генеральной декларации на приход), и письменным объяснениям капитана судна целью прихода судна в порт на таможенную территорию ЕАЭС являлась бункеровка нефтепродуктами, то есть пополнение судовых припасов.

По результатам проведения камеральной таможенной проверки таможенным органом сделан вывод о том, что судно не соответствовало условиям, установленным пунктом 1 статьи 342 Таможенного кодекса ЕАЭС для транспортного средства международной перевозки, ввоз которого на таможенную территорию ЕАЭС осуществляется без уплаты таможенных пошлин, налогов, а погрузенные на судно объемы бункерного топлива не соответствовали определению припасов, а именно: не отвечали требованию о необходимости спорного товара для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания транспортного средства, в связи с чем перемещение бункерного топлива через таможенную границу ЕАЭС без уплаты таможенных пошлин, налогов с учетом положений глав 48 и 50 ТК ЕАЭС совершено неправомерно.

Вследствие чего таможенным органом приняты решения, направленные на доначисление и уплату таможенных платежей.

При обжаловании соответствующих решений таможенных органов в суды последние отказали в удовлетворении заявленных требований.

Принимая судебные акты в пользу таможенных органов, суды учитывали следующее.

Согласно пункту 23 статьи 4 ТК ЕАЭС припасы – это товары, необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания водных судов, воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки, за исключением запасных частей и оборудования; предназначенные для потребления пассажирами и членами экипажей на борту водных судов, воздушных судов или пассажирами и работниками поездных бригад в поездах, независимо от того, продаются эти припасы или нет; предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажей водных судов, воздушных судов без цели потребления указанных припасов на борту этих судов.

Пунктом 2 статьи 363 ТК ЕАЭС предусмотрено, что перемещение припасов через таможенную границу осуществляется без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения мер нетарифного регулирования. В силу пункта 2 статьи 364 ТК ЕАЭС припасы подлежат таможенному декларированию без помещения товаров под таможенные процедуры.

По мнению судов, требование о необходимости припасов для транспортного средства в целях обеспечения его нормальной эксплуатации и технического обслуживания является первоочередным при определении статуса бункерного топлива как припаса.

В этой связи фактически погруженное на судно бункерное топливо в количестве, превышающем по расчетам суда, произведенным им в мотивировочной части судебного акта, количество топлива, требуемого для нормальной эксплуатации и технического обслуживания транспортного средства

в целях завершения рейса, не соответствует определению припасов, установленному подпунктом 23 пункта 1 статьи 4 ТК ЕАЭС.

Вместе с тем, в соответствии с пунктом 4 статьи 363, абзацем третьим пункта 2 статьи 364 ТК ЕАЭС Коллегия Евразийской экономической комиссии приняла решение от 1 ноября 2016 г. № 131 «Об определении количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического союза» (далее – Решение), в котором содержатся правила расчета количественных норм нефтепродуктов, классифицируемых в отдельных позициях группы 27 единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности ЕАЭС, используемых в судовых энергетических установках для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов, судов внутреннего плавания, судов плавания «река – море», судов на подводных крыльях, судов на воздушной подушке и маломерных судов, включая самоходные и несамоходные лихтеры и баржи, перемещаемых в качестве припасов водными судами через таможенную границу ЕАЭС, к которым применяются положения главы 50 ТК ЕАЭС.

При этом количественные нормы бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу ЕАЭС, применяются таможенными органами государств - членов ЕАЭС вне зависимости от осуществления этими водными судами грузовых операций на таможенной территории ЕАЭС.

Определение количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу ЕАЭС, при его таможенном декларировании в качестве припасов осуществляется на основании сведений, предусмотренных пунктом 3 Решения и подлежащих указанию в таможенной декларации.

Решение не применяется в отношении бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу ЕАЭС в местах

убытия, расположенных в морских портах Актау, Баутино, имеющих выход в Каспийское море [28].

Однако, не всегда суд на стороне таможенных органов. Не смотря на большие объемы выявленного контрафакта, сумма предотвращенного ущерба от контрафактной продукции мала. Рассмотрим реальный пример.

Общество «Агротэк-ТМ» (далее – общество) обратилось в Арбитражный суд с заявлением о признании недействительными решения и требований таможенного органа.

Решением Арбитражного суда требования общества удовлетворены. Решение и требования таможенных органов признаны недействительными.

Общество, ссылаясь на существенное нарушение постановлением суда кассационной инстанции норм права, которые повлияли на исход дела и без устранения которых невозможны восстановление и защита нарушенных прав, свобод, законных интересов в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, а также защита охраняемых законом публичных интересов, обратилось в Верховный Суд Российской Федерации с заявлением о его пересмотре в кассационном порядке.

Общество полагает, что выводы, сделанные кассационным судом, противоречат требованиям российского и международного законодательства, поскольку ограничений на заход в порты Российской Федерации транзитных судов, следующих как в порожнем состоянии, так и с грузом, законодательство Российской Федерации не содержит. В соответствии с главой 50 ТК ЕАЭС любое судно, которое зашло в порт и уплатило портовые сборы, вправе приобрести припасы без уплаты таможенных пошлин и налогов. При этом изъятие в отношении таможенного оформления припасов, загружаемых на суда, не осуществляющие погрузоразгрузочные операции на территории Таможенного союза, отсутствует в ТК ЕАЭС.

Исключительно использование припасов в целях, не предусмотренных главой 50 ТК ЕАЭС, обязывает к помещению припасов под таможенные процедуры

выпуска для внутреннего потребления или экспорта с уплатой таможенных пошлин.

Представители таможни настаивали на своей правовой позиции, занятой в судах нижестоящих инстанций и изложенной в отзывах на кассационную жалобу, и просили постановление суда кассационной инстанции оставить без изменения.

Изучив материалы дела, заслушав представителей участвующих в деле лиц, проверив обоснованность доводов, изложенных в кассационной жалобе и отзывах на нее, Судебная коллегия полагает, что судебные акты по делу подлежат отмене по следующим основаниям.

Как установлено судами и усматривается из материалов дела, 01.08.2018 обществом заключен контракт № 3-2012 с компанией «MASSALIA OVERSEAS INC» на снабжение судов топливом и смазочными маслами, необходимыми для эксплуатации судов.

От имени общества в соответствии с договором на оказание услуг таможенного представителя от 18.11.2018 № 0314/00-11-272 таможенным представителем (третьим лицом) 26.10.2018 и 02.11.2018 поданы и таможенным постом выпущены таможенные декларации (№ 10006080/261012/0006412, № 10006080/021112/0006569) на вывоз с условным начислением таможенных платежей товара – Мазут М-40 в количестве 4 000 и 1 780 тонн (фактически погружено 4 000 и 836 тонн соответственно), код ТН ВЭД ТС 2710196409. В качестве отправителя горючесмазочных материалов (далее – ГСМ) выступало общество, всего в качестве припасов погружено на судно «PETRONUE» 4 836 тонн мазута М-40.

Судно «PETRONUE» согласно документам, представленным для таможенного оформления, в том числе заявке капитана, осуществляло международный рейс по маршруту Китай – Южная Корея – Мексика – Панама – Колумбия.

Поставка 4 836 тонн мазута на судно «PETRONUE» в качестве припасов в порту Южно-Курильск (Сахалинская область), который лежал на пути следования судна, осуществлена обществом 07.11.2018 в рамках контракта от 01.08.2018.

Судно «PETRONUE» убыло в рейс из порта Южно-Курильск 10.11.2018.

В отношении общества 07.11.2019 проведена камеральная таможенная проверка по вопросам соблюдения им требований, установленных таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством Российской Федерации о таможенном деле при перемещении нефтепродуктов через таможенную границу по указанным выше таможенным декларациям.

В ходе проверки было установлено, что согласно документам, предоставленным для таможенного оформления, судно «PETRONUE» осуществляло международный рейс: порт отправления – Манзанило (Мексика), порт назначения – Ксинганг (Китай). В графе 12 ИМО Генеральной (общей) декларации на приход в качестве порта назначения указан порт Ксинганг (Китай).

Согласно грузовому манифесту № 01233 WB от 09.10.2018 груз для выгрузки на территории Российской Федерации на борту судна отсутствует.

Согласно графе 5 ИМО декларации о грузе, представленной в судовом деле на приход судна, порт погрузки – Манзанило (Мексика), порт выгрузки – Ксинганг (Китай). При отходе судна в графе 5 ИМО декларации о грузе, представленной в судовом деле на отход судна порт назначения был изменен на порт Пусан (Корея).

Установлено, что с 26.10.2018 по 02.11.2018 обществом по указанным таможенным декларациям осуществлена бункеровка судна «PETRONUE» мазутом М-40 в количестве 4 836 тонн.

Исходя из содержания документов, представленных таможенному органу при прибытии судна «PETRONUE», таможня пришла к выводу о том, что судно, осуществлявшее перевозку грузов из порта Мазанило (Мексика) в порт Пусан (Корея), прибыло в порт Южно-Курильск (Россия) с целью исключительно бункеровки топливом (мазут М-40).

Кроме того, таможенный орган заключил, что судно «PETRONUE» не ввозило на таможенную территорию Таможенного союза груз и не вывозило его, следовательно, в отношении Российской Федерации оно не осуществляло международную перевозку, предусмотренную законодательством Российской Федерации.

Федерации и, тем самым, не выполнило условий, предусматривающих право на получение льготы по уплате вывозной таможенной пошлины при перемещении ГСМ в качестве припасов.

Таможня сочла, что при таможенном декларировании товаров общество нарушило требования, установленные таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством Российской Федерации о таможенном деле, а также положения Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершена в Киото 18.05.1973; в ред. Протокола от 26.06.1999; ратифицирована Федеральным законом № 279-ФЗ от 03.11.2010 «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года в редакции протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 года»; далее – Киотская конвенция), подпункт 40 пункта 1 статьи 4, пункта 1 статьи 214 ТК ЕАЭС, повлекших за собой неуплату таможенных платежей, поскольку товар, заявленный в спорных декларациях, должен был перемещаться под процедурой экспорта с уплатой таможенных платежей.

По результатам проверки, таможней было принято решение от 06.02.2019 № 10006000/400/060214/T0024/000 о начислении обществу дополнительных таможенных платежей. Впоследствии обществу были выставлены требования об уплате таможенных платежей № 2/1 на сумму 39 134 925, 38 рублей, № 3/1 на сумму 7 944 077, 44 рублей.

Указанные обстоятельства послужили основанием для обращения общества в арбитражный суд с требованиями по настоящему делу в порядке части 1 статьи 198 Кодекса.

Решением суда первой инстанции, оставленным без изменения постановлением суда апелляционной инстанции, требования общества удовлетворены, решение и требования таможенных органов признаны недействительными.

При этом суды первой и апелляционной инстанций, исходя из положений подпункта 23 пункта 1 статьи 4, пункта 1 статьи 363, пункта 2 статьи 364 ТК ЕАЭС, Стандартов 15 и 16 главы 4 специального приложения J Киотской конвенции, пришли к выводу о том, что анализ содержащихся в них норм и положений, регулирующих спорные правоотношения, не позволяет сделать однозначный вывод о том, что припасы могут быть освобождены от уплаты таможенных пошлин только под условием, если транспортное средство нуждается в пополнении своих припасов для следования в конечный пункт назначения на территории за рубежом, в целях начала и (или) завершения ими международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа.

Напротив, из содержания Стандартов 5 и 17 Киотской конвенции следует, что припасы, необходимые для эксплуатации транспортного средства, освобождаются от уплаты таможенных пошлин.

Между тем, указанные условия, установленные таможенным законодательством Таможенного союза, при которых отгруженное топливо можно было бы отнести к припасам для целей осуществления международных перевозок, в рассматриваемом случае отсутствуют, поскольку судно «PETRONUE» согласно представленной документации выполняло рейс между иностранными портами и какой-либо товар (пассажиры, багаж) для выгрузки на территории Российской Федерации отсутствовал.

Также материалами дела не подтверждается факт захода судна в Российский порт для целей загрузки товара (пассажиры, багаж).

Между тем судами не учтено следующее.

Согласно пункту 23 статьи 4 ТК ЕАЭС припасы – это товары необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания водных судов, воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки, за исключением запасных частей и оборудования; предназначенные для потребления пассажирами и членами экипажей на борту водных судов, воздушных судов или пассажирами и

работниками поездных бригад в поездах, независимо от того, продаются эти припасы или нет; предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажей водных судов, воздушных судов без цели потребления указанных припасов на борту этих судов.

Частью 2 статьи 363 ТК ЕАЭС предусмотрено, что перемещение припасов через таможенную границу осуществляется без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения мер нетарифного регулирования.

В силу части 2 статьи 364 ТК ЕАЭС припасы подлежат таможенному декларированию без помещения товаров под таможенные процедуры.

В соответствии с правилом 15 главы 4 «Припасы» специального приложения J к Киотской конвенции средствам водного транспорта и воздушным судам, отбывающим в конечный пункт назначения за рубежом, разрешается доставить на борт с освобождением от пошлин и налогов:

(а) припасы в количествах, которые таможенная служба признает обоснованными с учетом численности пассажиров и экипажа, продолжительности рейса или полета и любого количества таких припасов, уже имеющих на борту;

(б) припасы для потребления, необходимые для их эксплуатации и технического обслуживания, в количествах, признанных обоснованными для эксплуатации и технического обслуживания во время рейса или полета с учетом также любого количества таких припасов, уже имеющих на борту.

Правилем 16 указанной главы приложения J к Киотской конвенции определено, что пополнение припасов, освобожденных от пошлин и налогов, разрешается для средств водного транспорта и воздушных судов, которые прибыли на таможенную территорию и которые нуждаются в пополнении своих припасов для следования в их конечный пункт назначения на таможенной территории.

Таким образом, законодательство связывает право на декларирование товаров в режиме припасов не с международным характером перевозки, начавшейся или

закончившейся в Российской Федерации, либо фактами погрузки, выгрузки грузов на территории Таможенного союза.

Определяющим условием освобождения припасов от таможенных пошлин и налогов является подтверждение того, что они необходимы для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания судна в количествах, признанных обоснованными для эксплуатации и технического обслуживания в пути следования, то есть не превышающих необходимого для выполнения рейсового задания минимума.

Такое регулирование обусловлено, в том числе, публичными интересами, состоящими в стимулировании захода иностранных судов в российские порты в целях бункеровки топливом. В данном случае баланс публичных интересов обеспечивается таможенным контролем за объемом приобретенного топлива.

Однако судами не было установлено, в каком количестве обществом была осуществлена бункеровка топливом судна, и превышало ли это количество необходимый для выполнения рейсового задания минимум.

В постановлении суда кассационной инстанции также указывалось, что судебными инстанциями не установлено, связан ли факт захода транзитного судна на рейд российского порта с получением топлива в необходимом судну количестве, как это предусмотрено Главой 50 ТК ЕАЭС, однако, в отсутствие установленных по этому вопросу обстоятельств, сделан вывод о законности решения таможни, что не является обоснованным [23].

Выводы по главе 2. В главе была проанализирована деятельность таможенного поста Морской порт Мурманск и Российской Федерации в целом. Так же была проведена оценка практики проведения таможенного контроля в отношении припасов на примере таможенного поста Морской порт Мурманск с изучением судебной практики по вопросу декларирования бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС).

3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КОЛИЧЕСТВЕННЫХ НОРМ БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА, ПЕРЕМЕЩАЕМОГО В КАЧЕСТВЕ ПРИПАСОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС

Как известно, морской транспорт является самым распространенным среди всех существующих. При каждом прибытии/убытии судна ведется учет расходуемого бункерного топлива. В связи с частотой судозаходов в порт регулярно (в 80% случаев) возникают проблемы при расчете топлива, перемещаемого в качестве припасов. В настоящее время совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля за перемещением судовых припасов регламентируется главой 39 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС).

Таможенные операции в отношении припасов, перемещаемых или загружаемых на транспортное средство на таможенной территории РФ, не предусматривают представления документов, обосновывающих достаточность их объема (количества). Они не требуются также, если товары размещаются в специальных емкостях и помещениях (на площадках), предназначенных для этих целей.

Определение количества вывозимых припасов, загруженных на таможенной территории ЕАЭС и допускаемых к вывозу с освобождением от уплаты налогов, ранее производилось на основании приказа Федеральной таможенной службы России от 29.12.2007 № 16651. В настоящий момент данный приказ не действует – он утратил силу с 16.04.2021 года, а новый приказ на замену этому отсутствует.

В данном приказе учитывались:

- количество припасов, имеющихся на борту судна на момент прибытия;
- количество припасов, необходимых для эксплуатации и технического обслуживания судна с учетом продолжительности рейса и стоянки;
- количество несливаемых остатков (мертвый запас) в штатных заправочных емкостях;

– количество штормового (аварийного) запаса, необходимого транспортному средству в целях обеспечения безопасности мореплавания.

В качестве примера в приложении Б представлена форма государственной статистической отчетности 12-вэс (бункер) в Республике Беларусь [3].

До начала бункеровки судна декларантом заранее подается временная декларация на товары, в которой отсутствуют сведения о точном количестве топлива, необходимого для бункеровки, и, соответственно, таможенной стоимости. Подача полной декларации на товары осуществляется в срок, установленный таможенным органом по мотивированному заявлению декларанта и не превышающий 8 мес. со дня регистрации временной декларации на товары [18].

Однако, ввиду некоторых обстоятельств, суда, заходящие в порт с целью бункеровки, берут топлива примерно на 30 % меньше, чем было заявлено. К таким обстоятельствам можно отнести: уровень воды, осадку судна и время стоянки. Также до прибытия судна в порт во временной декларации на товары должны быть указаны сведения об остатке топлива у транспортного средства международной перевозки [17].

Следует отметить, что проблемным вопросом является то, что на момент прибытия судна в порт остаток топлива будет отличаться от показателей, которые были поданы декларантом. Таким образом, при таможенном оформлении транспортных средств и бункеровки морских судов капитаном судна в обязательном порядке должна предоставляться информация об остатке топлива в топливных баках на момент захода судна в порт, а также сведения о количестве припасов, находящихся на борту, о припасах, которые будут необходимы для эксплуатации и технического обслуживания судна, рассчитанных исходя их продолжительности рейса и стоянки.

Согласно решению ЕЭК от 01.11.2016 № 131 «Об определении количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического

союза», количество судового топлива рассчитывается как разница между вместимостью технологических конструктивных емкостей водного судна, предназначенных для хранения бункерного топлива, и остатком бункерного топлива. Однако главным вопросом при этом остается определение количества остатка судового топлива, находящегося в судовых танках, предназначенных для судовой энергетической установки на момент прибытия судна на таможенную территорию ЕАЭС.

До вступления данного решения в силу сотрудники таможенных органов пользовались расчетной формулой, не учитывающей ряд особенностей совершения операций в пути следования в отношении морских судов. Данные расчеты имели вид:

$$Q = E - (П - P \times Д) \quad (1)$$

где Q — количество бункерного топлива, т;

E — объем конструктивных ёмкостей судна, т;

П — количество бункерного топлива, находящегося в танках с момента последней бункеровки, т;

P — среднесуточный расход топлива, сут/т;

Д — количество календарных дней, минувших с момента осуществления последней бункеровки территории ЕАЭС, сут.

В Решении Евразийской экономической комиссии от 01.11.2016 № 131 «Об определении количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического союза» не указано, каким образом определять остаточное количества топлива в судовых танках. В данном случае одним из вариантов является возможность применения услуг судовых сюрвейеров [17].

В результате анализа и практического применения данной формулы, было определено, что она может быть корректно применена исключительно к водным судам с постоянным расходом топлива, совершающим регулярные судозаходы, следующим по одному и тому же маршруту, строго по определенному

расписанию и пополняющим запасы топлива в одном и том же порту Российской Федерации (РФ), одинаковым количеством и при отсутствии бункеровок за пределами ТТ ЕАЭС. В иных случаях, при расчете предполагаемого к погрузке количества бункерного топлива результаты не позволяют объективно оценить обоснованность запрашиваемого объема.

Данное обстоятельство является следствием того, что формула не учитывает большого числа факторов, влияющих на условия плавания и эксплуатацию водных судов, например:

- изменение маршрута следования во время стоянки в порту на ТТ ЕАЭС, связанного с увеличением расстояния и продолжительности предстоящего рейса, в результате чего возрастает количество топлива, необходимого для выполнения нового рейсового задания по сравнению с предыдущим;

- пополнение припасов в пути следования за пределами ТТ ЕАЭС, в результате чего фактические остатки бункерного топлива при прибытии превышают количественные значения, заявленные перевозчиком в момент осуществления последней бункеровки на территории РФ, что в конечном итоге не позволяет соотнести фактические остатки бункерного топлива при прибытии с количеством, израсходованным за время отсутствия в российском порту;

- частичная выгрузка, дополнительная погрузка во время рейса, следование части пути в балласте или полном грузу, сложная метеорологическая (в том числе ледовая) обстановка и иные факторы, оказывающие влияние на среднесуточный расход топлива «С», в результате чего заявление перевозчиком усредненного числового значения является заведомо неверным и имеет высокую погрешность;

- стоянка у причала в связи с ремонтом, длительное нахождение на рейде порта (российского или иностранного) с целью получения разрешения на вход и иные факторы, связанные с отсутствием потребления топлива или потреблением в незначительных количествах.

В результате чего произведение «Р×Д» приобретет значение, значительно превышающее истинное потребление топлива судном, так как постоянная

величина среднесуточного расхода топлива «Р» всегда увеличивается во столько раз, сколько календарных дней «Д» минуло с момента осуществления последней бункеровки на территории РФ независимо от того тратило ли судно топливо или нет.

Анализ применения формулы 1 показал, что при расчете объема, допустимого к перемещению в качестве припасов, результаты вычислений в скобках $(\Pi - P \times D)$ в ряде случаев принимают отрицательные значения. Дальнейшие арифметические действия в соответствии с математическими правилами раскрытия скобок приводят к тому, что количество топлива, разрешенное к перемещению в качестве припасов, превышает объем конструктивных бункеровочных емкостей судна.

В результате чего определить количество (объем) бункерного топлива, допустимого к перемещению в качестве припасов, не представляется возможным.

Учитывая тот факт, что расчет по формуле 1 производится каждый раз при убытии судна из порта, необходимо детализировать формулу для получения более точных сведений.

Для декларирования судового топлива в качестве припасов в таможенные органы требуется предоставить сведения о вместимости бункерных танков судна, дате и месте последней бункеровки, расчетном остатке бункерного топлива в соответствии с выпиской из машинного журнала, заверенной печатью и подписью капитана судна [19]. Для проверки достоверности заявленных сведений об остатке топлива на борту судна на момент его прихода в порт предлагаю применить следующую формулу по определению норм бункерного топлива, заявляемого в качестве припасов:

$$Q_{\text{бунк}}^{\text{Дт}} = \sum_{i=1}^n V_{\text{танк}}^{\text{Дт}} - Q_{\text{ост}}^{\text{Дт}} = \sum_{i=1}^n V_{\text{танк}}^{\text{Дт}} - (Q_{\text{LB}}^{\text{Дт}} - \sum_{i=1}^k k_{\text{без}} (Q_{\text{сут}}^{\text{Дт}} \times n_D)) \quad (2)$$

где $Q_{\text{бунк}}^{\text{Дт}}$ – количество безопасного резерва расхода топлива для бункеровки, т;

$V_{\text{танк}}^{\text{Дт}}$ – объем топливных танков, предназначенных для хранения определенного вида топлива, в том числе дизельного топлива, м³;

$Q_{\text{ост}}^{\text{Дт}}$ – остаточное количество топлива в танках, т;

$Q_{LB}^{ДТ}$ – количество топлива, загруженное на судно во время предшествующей бункеровки, т;

$\sum_{i=1}^k k_{без} (Q_{сут}^{ДТ} \times n_D)$ – количество безопасного резерва расхода топлива, израсходованное за время совершения рейса из порта, в котором осуществлялась предшествующая бункеровка, в порт, где планируется бункеровка;

$k_{без}$ – коэффициент безопасного резерва расхода топлива ($k_{без} = 1,1 - 1,2$). Этот безопасный резерв рассчитан на расход топлива для судна на полном ходу и предназначается для случая, когда судно может оказаться на рейде в ожидании погрузочно-разгрузочных работ;

$Q_{сут}^{ДТ}$ – суточный расход топлива, т/сут;

n_D – время, затраченное на рейс и стоянку судна в портах, сут.

При расчете безопасного резерва необходимо принимать во внимание следующее:

– суда со вспомогательными двигателями, работающими на тяжелом топливе, должны перевозить 10 %-й резерв дизельного топлива;

– суда со вспомогательными двигателями, сжигающими смеси топлива, должны иметь достаточно дизельного топлива, чтобы обеспечить работу дизелей на таком же количестве неразбавленного дизельного топлива для всего рейса, т. е. иметь 20 %-й резерв, рассчитанный по расходу топлива [9].

При расчете запаса бункерного топлива капитан должен принимать во внимание, что следующая возможность бункеровки может оказаться не в ближайшем порту.

Количество топлива, израсходованное за время совершения рейса из порта, в котором осуществлялась предшествующая бункеровка, в порт, где планируется следующая бункеровка, необходимо выразить формулой

$$\sum_{i=1}^k k_{без} (Q_{сут}^{ДТ} \times n_D) = k_{без} \times (Q_{сут}^X \times k_{шт} \times t_{ход}^{посл} + Q_{сут}^{СТ} \times t_{ст} + Q_{сут}^{обгр.гр} \times (t_{ход} + t_{ст})) \quad (3)$$

где $Q_{сут}^{Дт}$ – количество топлива, потребляемое главным двигателем на ходу, т/сут;

$k_{шт}$ – коэффициент штормового запаса, $k_{шт} = 1,2$;

$t_{ход}^{посл}$ – время одного последовательного рейса из порта в порт, сут;

$Q_{сут}^{СТ}$ – количественный расход дизельного топлива во время стоянки и на рейде, т/сут;

$t_{ст}$ – время стоянки в портах, в которых осуществлялась предшествующая бункеровка и планируемая соответственно;

$Q_{сут}^{обгр.гр}$ – количество топлива, требуемое для специальной системы подогрева груза и топлива, т/сут.

Многие нефтепродукты, особенно темные сорта, отличаются большой вязкостью и высокой температурой застывания (некоторые $+40$ °С и выше), а также некоторые виды груза требуют соблюдения специального температурного режима во время транспортировки в соответствии с характеристиками и свойствами. Для возможности их откачки танки оборудуют специальной системой подогрева груза [13, 14].

Расчет бункерного топлива, заявляемого в качестве припасов с применением предлагаемой формулы (3), позволяет должностным лицам таможенных органов выполнять расчет, учитывая множество особенностей и факторов, влияющих на запрашиваемое количество топлива для бункеровки.

Произведем расчеты на конкретном примере.

Рассчитать количество бункерного топлива если объем конструктивных ёмкостей судна 1496 тонн; количество бункерного топлива, находящегося в танках с момента последней бункеровки, 365 тонн; среднесуточный расход топлива, 35 сут/т; количество календарных дней, минувших с момента осуществления последней бункеровки территории ЕАЭС, 8 суток. Тогда, количество бункерного топлива по формуле 1 равно:

$$Q = 1496 - (365 - 35 \times 8) = 1411$$

Рассчитаем норму бункерного топлива, заявляемого в качестве припасов по формуле 2 с этими же данными, но чуть точнее. Но для начала, рассчитаем количество топлива, израсходованное за время совершения рейса из порта, в котором осуществлялась предшествующая бункеровка, в порт, где планируется следующая бункеровка, по формуле 3:

$$\sum_{i=1}^k k_{\text{без}}(Q_{\text{сут}}^{\text{ДТ}} \times n_D) = 1 \times (35 \times 1,2 \times 3 + 1 \times 1 + 1 \times (0,5 + 1)) = 128,5$$

где $Q_{\text{сут}}^{\text{ДТ}}$ – количество топлива, потребляемое главным двигателем на ходу, 35 т/сут;

$k_{\text{шт}}$ – коэффициент штормового запаса, $k_{\text{шт}} = 1,2$;

$t_{\text{ход}}^{\text{посл}}$ – время одного последовательного рейса из порта в порт, 3 сут;

$Q_{\text{сут}}^{\text{СТ}}$ – количественный расход дизельного топлива во время стоянки и на рейде, 1 т/сут;

$t_{\text{ст}}$ – время стоянки в портах, в которых осуществлялась предшествующая бункеровка и планируемая соответственно – предшествующая – 0,5 суток, планируемая – 1 сутки;

$Q_{\text{сут}}^{\text{обгр.гр}}$ – количество топлива, требуемое для специальной системы подогрева груза и топлива, 1 т/сут.

Тогда, норма бункерного топлива, заявляемого в качестве припасов по формуле 2 равна:

$$Q_{\text{бунк}}^{\text{ДТ}} = 1496 - (365 - 128,5) = 1259,5$$

$V_{\text{танк}}^{\text{ДТ}}$ – Суммарный объем топливных танков, предназначенных для хранения определенного вида топлива, в том числе дизельного топлива – 1496;

$Q_{\text{ЛВ}}^{\text{ДТ}}$ – количество топлива, загруженное на судно во время предшествующей бункеровки – 365 т;

$\sum_{i=1}^k k_{\text{без}}(Q_{\text{сут}}^{\text{ДТ}} \times n_D)$ – количество безопасного резерва расхода топлива, израсходованное за время совершения рейса из порта, в котором осуществлялась предшествующая бункеровка, в порт, где планируется бункеровка – 128,5;

$k_{\text{без}}$ – коэффициент безопасного резерва расхода топлива ($k_{\text{без}} = 1$);

n_D – время, затраченное на рейс и стоянку судна в портах, 8 сут.

Таким образом, мы можем видеть разницу в подсчетах в 151, 5 тонн, что соответствует 7044750 рублей (при ориентировочной стоимости 46500 за тонну бункеровочного топлива для морского транспорта).

В целях практической реализации представленной методики предлагается внедрение данной расчетной формулы в качестве программного продукта в виде формы, разработанной в Microsoft Access, как показано на рисунке 14.

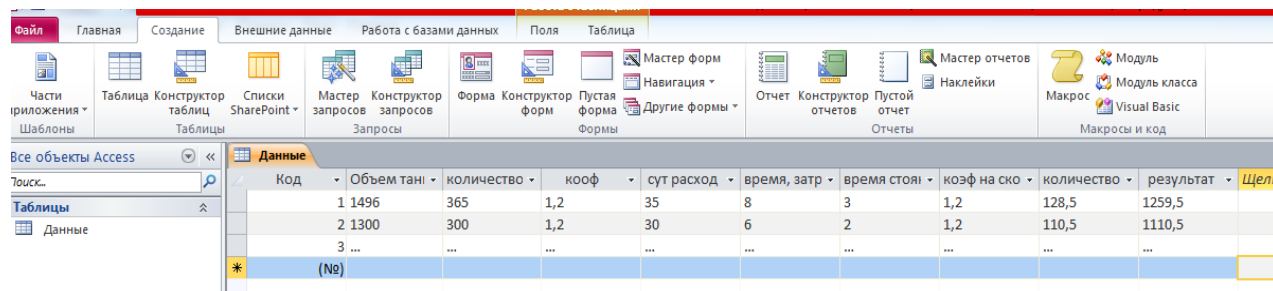


Рисунок 14 – Внесение данных в режиме «Таблица»

На рисунке 15 показаны примерные поля ввода и данных, а также поля, в которых выполняются соответствующие расчеты согласно формуле (3).

Код	Код
Суммарный объем бункерных танков	Объем танков
Количество топлива при убытии с момента последней бункеровки на ПТ ЕАЭС	Количество топлива во время предшеств...
Коэффициент безопасности	Коэф. безопасности
Среднесуточный расход топлива	Сут. расход
Количество календарных дней, минувших с момента последней бункеровки	Время, затраченное на рейс
Скобки в скобках	Скобки в скобках
Коэффициент на скобки	Коэф. на скобки
Скобки	Скобки
Дробь	Дробь
Результат	Результат

Рисунок 15 – Форма данных в режиме «Конструктор»

В результате проведенных действий мы можем получить готовую форму ввода данных (рис. 16).

Итоговая таблица	
Суммарный объем бункерных танков	1496
Количество топлива при убытии с момента последней бункеровки на ТТ ЕАЭС	365
Коэффициент безопасности	1
Среднесуточный расход топлива	35
Количество календарных дней, минувших с момента последней бункеровки	8

Рисунок 16 – Форма ввода данных

Таким образом, можно сделать вывод о том, что посредством использования данной формы при совершении таможенных операций и осуществлении расчетов по количественным нормам бункерного топлива таможенные органы смогут минимизировать временные затраты.

Факт вывоза большего количества топлива за пределы ТТ ЕАЭС никак не отслеживается в настоящее время. Кроме того, в месте бункеровки может действовать законодательство третьих стран. Таким образом, совершенствование используемого метода расчета поспособствует получению наиболее точных сведений в отношении правомерности и обоснованности количества запрашиваемого бункерного топлива.

Выводы по 3 главе. Одной из основных проблем, возникающих у таможенных органов при определении норм бункерного топлива, является определение его количества для нормальной эксплуатации и технического обслуживания судна.

Предложенная методика, позволяет решить проблемы, связанные с организацией таможенного контроля и совершением таможенных операций в отношении вывозимых нефти и нефтепродуктов с таможенной территории ЕАЭС в качестве припасов. Представленный подход дает возможность оценить количественные нормы бункерного топлива, которые необходимы морскому судну для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе написания выпускной квалификационной работы была изучена теория и методология припасов как объекта таможенного контроля; изучен алгоритм совершения таможенных операций в отношении вывоза припасов, а также при бункеровке морских судов. Были рассмотрены нормативно-правовые основы перемещения припасов. Изучен опыт таможенного поста Морской порт Мурманск в рамках совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля при перемещении судовых припасов (на примере декларирования ГСМ товарной позиции 2710). В результате чего была выявлена проблема, связанная с определением остатка горюче-смазочных материалов на морском транспорте (на примере декларирования ГСМ товарной позиции 2710) и внесены предложения по повышению эффективности организации таможенного контроля в отношении определения остатков припасов на морском транспорте.

В работе рассматривались вопросы эффективности проведения таможенного контроля в отношении судовых припасов. Изучены случаи незаконного вывоза участниками внешнеэкономической деятельности (далее – участниками ВЭД) нефти и нефтепродуктов, в том числе под видом судовых припасов, а также положительная и отрицательная судебная практика.

В ходе изучения данных вопросов построен алгоритм совершения таможенных операций в отношении вывоза припасов, а также при бункеровке морских судов, рассмотрен опыт таможенного поста Морской порт Мурманск в рамках совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля при перемещении судовых припасов.

Была разработана методика определения количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве судовых припасов водными судами через таможенную границу ЕАЭС.

Предлагаемая методика позволяет должностным лицам таможенных органов производить расчет, учитывая множество особенностей и факторов, влияющих на запрашиваемое количество топлива для бункеровки. В целях практической

реализации представленной методики использовался программный продукт Microsoft Access, позволяющий внедрить расчетную формулу в деятельность таможенных органов при таможенном контроле загружаемого количества бункерного топлива.

Результаты применения методики позволили оценить количественные нормы бункерного топлива, которые необходимы морскому судну для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания. При выведении формулы учитывались разносторонние факторы, влияющие на определение количественных норм бункерного топлива. Разработанная методика расчета бункерного топлива позволила сформировать перечень сведений, необходимых к заявлению капитаном судна до прихода в порт для бункеровки.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Глава 39. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – ред. от 29.05.2019.

2 Постановление Правительства РФ от 09.07.2001 № 524 «Об установлении таможенного режима перемещения припасов».

3 Постановление Национального статистического комитета Республики Беларусь от 11.10.2019 № 104 «Об утверждении формы государственной статистической отчетности 12-вэс (бункер) «Отчет об экспорте и импорте бункерного топлива» и указаний по ее заполнению».

4 Приказ ГТК РФ от 19.10.2001 № 1000 «О таможенном режиме перемещения припасов» (зарегистрирован Минюстом РФ 12.11.2001, регистрационный № 3020).

5 Приказ ФТС России от 29 декабря 2007 г. № 1665 «Об утверждении порядка совершения отдельных таможенных операций при использовании таможенного режима перемещения припасов» (в ред. Приказов ФТС России от 31.03.2008 № 349, от 15.08.2008 № 1004, от 25.12.2009 № 2388, от 11.12.2012 № 2483).

6 Решение Коллегии Евразийской Экономической Комиссии от 1 ноября 2016 года № 131 «Об определении количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического союза» (с изменениями на 7 сентября 2018 года).

7 Письмо ГТК РФ от 30.06.2004 № 01-06/24115 «О таможенном оформлении судового снаряжения, судовых припасов, запасных частей и оборудования, предназначенных для использования на морских (речных) судах».

8 Письмо ГТК РФ от 17.10.2003 № 01-06/41353 «О таможенном оформлении товаров в соответствии с таможенным режимом перемещения припасов».

9 Безюков, О. К. Динамика потребления энергетических ресурсов и повышение эффективности их использования / О. К. Безюков, Е. В. Ерофеева, В.

А. Жуков // Справочник. Инженерный журнал с приложением. – 2015. – № 1 (214). – С. 41 – 48.

10 Бразовская, Я. Е. Правовое регулирование государственного портового контроля в Российской Федерации / Я. Е. Бразовская // Пробелы в российском законодательстве. – 2011. – № 5. – С. 76 – 79.

11 Волынчиков, И. Б. Исследование основных проблем развития морского транспорта России / И. Б. Волынчиков // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. – 2013. – № 1 (20). – С. 159 – 167.

12 Гуреева, А. Н. Судовые припасы и предметы судового снаряжения: особенности таможенного декларирования / А. Н. Гуреева // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2013. – № 2 (63). – С. 63 – 72.

13 Донцов, С. В. Методика проведения драфт-сюрвея / С. В. Донцов. – О.: Изд-во «Одесса», 2014. – 302 с.

14 Лаврентьева, Е. А. Организационно-нормативные основы нового акцизного налогообложения судоходного бизнеса / Е. А. Лаврентьева, Г. А. Плавинская // Транспортное дело России. – 2016. – № 2. – С. 18 – 21.

15 Лысак, Е. Д. К вопросу о таможенном оформлении судовых припасов / Е. Д. Лысак // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2011. – № 1 (54). – С. 91 – 95.

16 Лысак, Е. Д. Правовые аспекты таможенного оформления морских судов / Е. Д. Лысак // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2013. – № 4(65). – С. 28 – 33.

17 Полошевец, А. А. Анализ процессов таможенного оформления и таможенного контроля морских судов (на примере таможенного поста «Морской порт Находка») / А. А. Полошевец, Ю. В. Малышенко // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. — 2008. — № 4 (45). — С. 83 – 87.

18 Руднева, З. С. Особенности таможенного обложения и ремонта морских судов (на примере Таможенного союза) / З. С. Руднева // Проблемы современной экономики. — 2014. — № 4 (52). — С. 340–344.

19 Семенов, С. С. Совершенствование процесса таможенного оформления и таможенного оформления контроля судов заграничного плавания (на примере Балтийской таможни) / С. С. Семенов // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. — 2008. — № 49. — С. 179 – 184.

20 Что же такое припасы? – <https://www.alt.ru/information/glossarium/припасы/>

21 Перемещение припасов – http://www.vneshmarket.ru/content/document_r_F7E37B80-E0E2-4144-BCC7-3395149C2290.html#:~:text=К%20припасам%20относятся%3A%20-%20товары%2C,числе%20топлива%20и%20горюче-смазочных%20материалов

22 Перемещение припасов как таможенный режим: порядок оформления товаров в 2019. – <http://km-tt.ru/tamozhennoe-pravo-apelljacija-2019/oformlenie-vozrazhenie/rezhimy-reglament/peremeshhenie-priпасov-deklaracija/>

23 Судебная практика по вопросу декларирования топлива на морском транспорте – <https://www.vsrif.ru/>

24 Как заправляют пароходы – <https://www.gazprom-neft.ru/press-center/sibneft-online/archive/2016-december-projects/1115544/>

25 Декларирование в системе морского судоходства https://studme.org/95085/ekonomika/deklarirovanie_sisteme_morskogo_sudohodstva

26 Центральное диспетчерское управление топливно-энергетического комплекса – https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2014/12/341/

27 Экологическое плавание. Топливо. – <https://www.kommersant.ru/doc/3176859>

28 Обзор судебной практики по вопросу декларирования бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического союза – <https://customs.gov.ru/folder/651/document/152728>

29 О некоторых особенностях применения таможенного режима припасов. – <https://customsonline.ru/2587-o-nekotoryh-osobennostyah-primeneniya-tamozhennogo-rezhima-peremescheniya-pripasov.html>

30 Продажа бункеровочного топлива. – <http://toplivo777.ru/sudovoe-toplivo/toplivo-bunkerovochное-letnee>

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Форма журнала учета заявлений на помещение товаров под таможенный режим перемещения припасов

Номер заявления на погрузку припасов	Наименование транспортно- го средства и/или регис- трационный номер	Наиме- нова- ние отпра- вителя	Наименова- ние товара, код ТН ВЭД ТС	Вес, заяв- ленный к оформле- нию, кг	Факти- чески вывезе- но, кг	Дата вывоза	Номер ПГТД
1	2	3	4	5	6	7	8

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Постановление Национального статистического комитета Республики Беларусь от
11 октября 2019 г. № 104 «Об утверждении формы государственной
статистической отчетности 12-вэс (бункер) «Отчет об экспорте и импорте
бункерного топлива» и указаний по ее заполнению»

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТАТИСТИЧЕСКАЯ ОТЧЕТНОСТЬ

КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ ГАРАНТИРУЕТСЯ ПОЛУЧАТЕЛЕМ ИНФОРМАЦИИ

Представление искаженных данных государственной статистической отчетности, несвоевременное представление или непредставление такой отчетности влекут применение мер административной или уголовной ответственности в соответствии с законодательными актами

ОТЧЕТ
об экспорте и импорте бункерного топлива
за _____ 20__ года
(месяц)

<p style="text-align: center;">Представляют респонденты</p> <p>юридические лица, осуществляющие продажу (передачу) бункерного топлива нерезидентам Республики Беларусь бункерного топлива и (или) покупку (принятие) у нерезидентов Республики Беларусь бункерного топлива, в виде электронного документа с использованием специализированного программного обеспечения, размещенного на сайте http://www.belstat.gov.by Национальному статистическому комитету Республики Беларусь</p>	<p style="text-align: center;">Срок представления</p> <p>20-го числа после отчетного периода</p>	<p style="text-align: center;">Форма 12-вэс (бункер)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Код формы по ОКУД</td> <td style="width: 40%;">0644002</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">Месячная</p>	Код формы по ОКУД	0644002
Код формы по ОКУД	0644002			

Полное наименование юридического лица _____
Почтовый адрес (фактический) _____
Электронный адрес (www, e-mail) _____

<p style="text-align: center;">Регистрационный номер респондента в статистическом регистре (ОКПО)</p>	<p style="text-align: center;">Учетный номер плательщика (УНП)</p>
1	2

Продолжение приложения Б

УКАЗАНИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ФОРМЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
СТАТИСТИЧЕСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ
12-ВЭС (БУНКЕР) «ОТЧЕТ ОБ ЭКСПОРТЕ И ИМПОРТЕ БУНКЕРНОГО
ТОПЛИВА»

1. Государственную статистическую отчетность по форме 12-вэс (бункер) «Отчет об экспорте и импорте бункерного топлива» (далее – отчет) представляют юридические лица, осуществляющие продажу (передачу) нерезидентам Республики Беларусь бункерного топлива и(или) покупку (принятие) у нерезидентов Республики Беларусь бункерного топлива.

2. Представление отчета в виде электронного документа осуществляется с использованием специализированного программного обеспечения, которое размещается вместе с необходимыми инструктивными материалами по его развертыванию и использованию на официальном сайте Национального статистического комитета в глобальной компьютерной сети Интернет www.belstat.gov.by.

Отчет в виде электронного документа подписывается электронной цифровой подписью, сертификат открытого ключа проверки которой издан в Государственной системе управления открытыми ключами проверки электронной цифровой подписи Республики Беларусь.

3. Для целей настоящего государственного статистического наблюдения используются следующие основные термины и их определения:

бункерное топливо – топливо, используемое для заправки воздушных судов;

импорт бункерного топлива – покупка (принятие) у нерезидента Республики Беларусь на территории Республики Беларусь бункерного топлива, сгруженного с эксплуатируемого им воздушного судна, и покупка (принятие) у нерезидента Республики Беларусь бункерного топлива за пределами Республики Беларусь;

Продолжение приложения Б

экспорт бункерного топлива – продажа (передача) нерезиденту Республики Беларусь бункерного топлива для заправки эксплуатируемого им воздушного судна на территории Республики Беларусь и продажа (передача) нерезиденту Республики Беларусь бункерного топлива за пределами Республики Беларусь.

4. Отчет составляется за месяц и должен содержать данные об объемах бункерного топлива, экспортированного и (или) импортированного с первого по последнее число отчетного месяца.

5. Данные об экспорте и импорте бункерного топлива отражаются по моменту его продажи (передачи) и (или) покупки (принятия) на основании первичных учетных документов, подтверждающих факт продажи (передачи) и (или) покупки (принятия): счет актов, требований на заправку и других.

6. В разделах I и II приводятся данные об экспорте и импорте бензинов авиационных (код единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза 2710 12 310 0) и топлива для реактивных двигателей (код единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза 2710 19 210 0).

7. Данные по строкам 110 и 120 раздела I, строкам 210 и 220 раздела II в графах 1 – 3 должны быть равны сумме данных по всем строкам в соответствующих графах по конкретному виду бункерного топлива.

8. По строкам 111 и 121 раздела I и строкам 211 и 221 раздела II в графах А и Б указываются соответственно наименование и код страны в соответствии с общегосударственным классификатором Республики Беларусь ОКРБ 017-99 «Страны мира», утвержденным постановлением Государственного комитета по стандартизации, метрологии и сертификации Республики Беларусь от 16 июня 1999 г. № 8.

Окончание приложения Б

9. В графе 1 раздела I отражается количество экспортированного, а в графе 1 раздела II – количество импортированного бункерного топлива в килограммах по весу нетто, в целых числах.

10. В графах 2 и 3 раздела I отражается стоимость экспортированного, а в графах 2 и 3 раздела II – стоимость импортированного бункерного топлива соответственно в тысячах белорусских рублей и тысячах долларов США с одним знаком после запятой. Стоимость бункерного топлива отражается по ценам контрактов (договоров) с нерезидентами Республики Беларусь на экспорт (импорт) бункерного топлива. Пересчет стоимости бункерного топлива в белорусские рубли и доллары США производится по официальному курсу Национального банка, установленному на дату продажи (передачи) либо покупки (принятия) бункерного топлива.

Примечание. Терминология, применяемая в настоящих Указаниях, используется только для заполнения отчета.