

ROUND TABLE “TRANSPORT AND LOGISTICS”

The Sixth
Northern Dimension Forum

Organizers:



Association
of European
Businesses

Saint Petersburg, 26 March 2015

Andrey TONKIKH,
Councillor to the Chairman of the
Consumer Council on the Work of “Russian
Railways” OJSC and its subsidiaries

Tom HYLDELUND,

Managing Director, “Maersk” (Russia,
Finland, Baltics)

Dinara SEKERBAYEVA,
Head of perspective customs
technologies division
of Department of customs legislation
and law-enforcement practice,
Eurasian economic commission

*Single window mechanism in Eurasian Economic
Union: actual issues*

Актуальные вопросы развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности в Евразийском экономическом союзе





UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION
FOR EUROPE



UNITED NATIONS
ESCAP

Economic and Social Commission for Asia and the Pacific



UN/CEFACT



UNITED NATIONS
UNCTAD



The World Bank



WORLD CUSTOMS ORGANIZATION



Since 1910
SACU

SOUTHERN AFRICAN CUSTOMS UNION



MERCOSUR



e-gov.am

Electronic government of the
Republic of Armenia



**Единый портал
электронных услуг**

Общегосударственная автоматизированная
информационная система



e+license

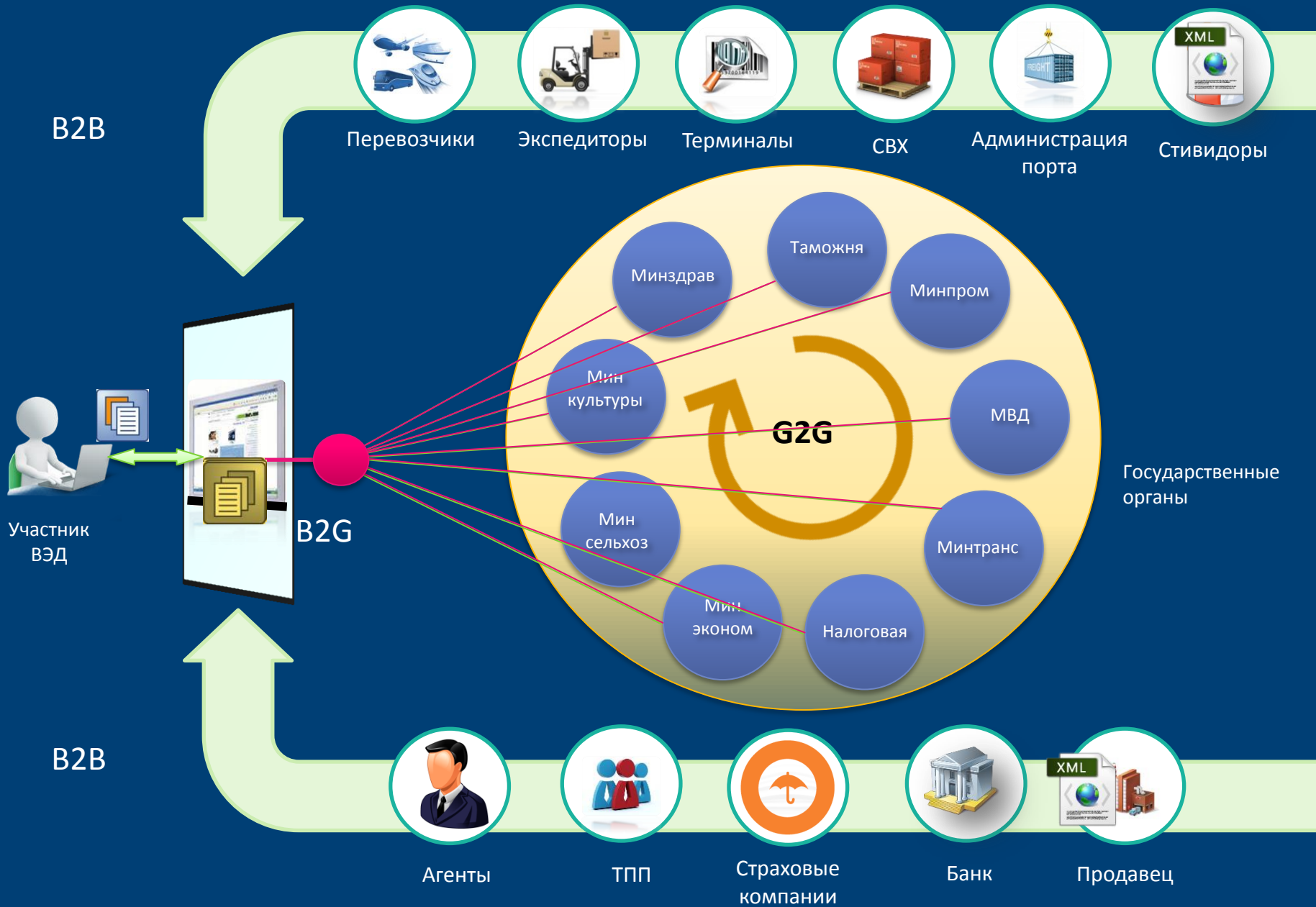
**Электронное лицензирование
Республики Казахстан**



**ЭЛЕКТРОННОЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВО
ГОСУСЛУГИ**

Госуслуги прозрачны как никогда!

**Система межведомственного
электронного взаимодействия**





Все виды транспорта

Различные сферы
государственного регулирования

Полный спектр услуг при
совершении экспортно-
импортных, транзитных
операций

Широкий круг участников ВЭД
и государственных органов,
организаций

Результаты тематического исследования на сайте ЕЭК

Документы

регистрационные, коммерческие, транспортные (перевозочные), разрешительные, таможенные, налоговые, банковские, страховые документы и др.

Участники ВЭД

перевозчики, экспортеры, импортеры, экспедиторы, стивидоры, владельцы СВХ, таможенные представители, декларанты, администрация аэропортов, железной дороги, банки, страховые организации, патентные организации и др.

Виды транспорта

- водный транспорт;
- воздушный транспорт;
- автомобильный транспорт;
- железнодорожный транспорт;

Виды деятельности

- международная торговля;
- перевозка и логистическая деятельность;
- банковская деятельность;
- деятельность в области страхования;

Единое окно

Формальности

- экспорт/ импорт/ транзит;
- получение разрешительных документов; У
- регистрация
- отчетность
- аудит и др.

Сферы гос. регулирования

- таможенное регулирование;
- валютное регулирование;
- налоговое регулирование;
- техническое регулирование;
- регулирование в сфере санитарных, ветеринарно-санитарных, карантинных фитосанитарных мер

таможенные операции, связанные с прибытием/убытием товаров; таможенные операции, связанные с помещением товаров под таможенные процедуры; получение предварительной информации от перевозчика; запрос на выдачу лицензий, сертификатов, налоговая отчетность, проведение аудита и др.

таможенные органы, налоговые органы, пограничные органы, органы, осуществляющие транспортный контроль, органы, осуществляющие ветеринарный, санитарно-карантинный, фитосанитарный контроль, торгово-промышленная палата, и др.

Операции

Госорганы и организации



Решение Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 года № 68 "Об Основных направлениях развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности"



План мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности до 2020 года



Детализированный план на 2015 год по выполнению плана мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности

Решение Высшего Евразийского экономического совета
от 29 мая 2014 года № 68



**Сближение подходов по развитию
национальных механизмов «единого окна»**



**Развитие национальных механизмов
«единого окна»**



**Взаимное признание электронных
документов**



**Организация информационного
взаимодействия**



Международная
конференция
апрель 2013 года

Международные
семинары:
- ноябрь 2013 года
- сентябрь 2014
года

Международная
конференция по
организационной
и правовой опоре
ЕО
апрель 2014 года

Международная
конференция по
технической
опоре ЕО
апрель 2014 года





2020

**Стратегические мероприятия по реализации
Основных направлений до 2020 года**



2015

**Детализированный план мероприятия по
реализации Основных направлений на 2015
год**



**Организационные
вопросы**



**Правовые
вопросы**



**Информационно-
технические
вопросы**

Комплекс мероприятий





Создание организационной
структуры управления



Проведение анализа
состояния развития
механизма «единого окна»



Разработка и утверждение
эталонной модели
«единого окна»



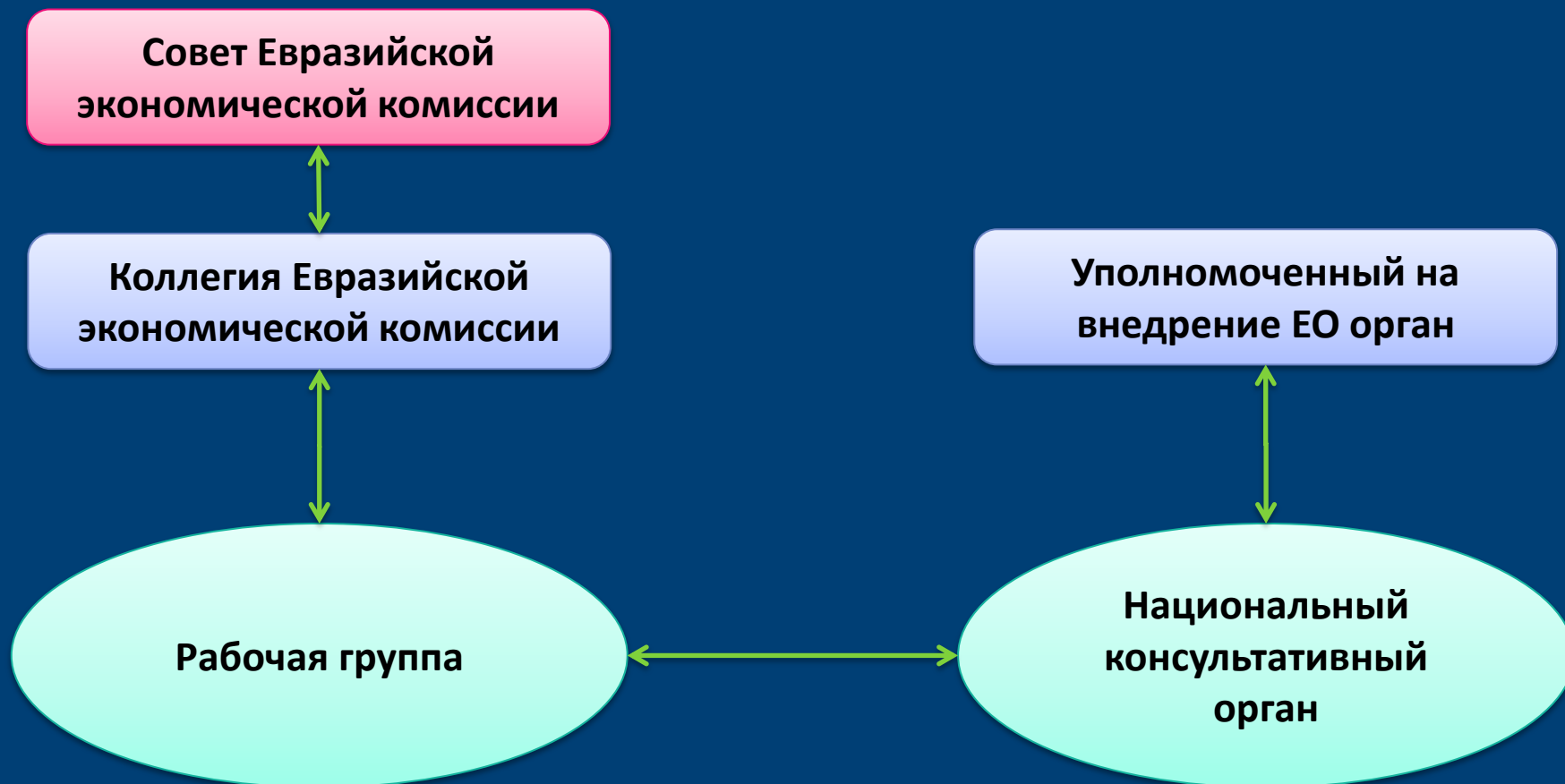
Выработка предложений по
развитию национальных
«единых окон»

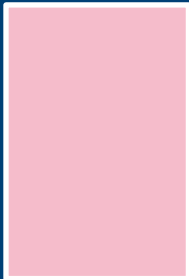


Популяризация развития
механизма «единого окна»

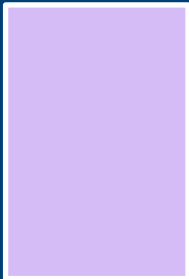
Наднациональный уровень

Национальный уровень





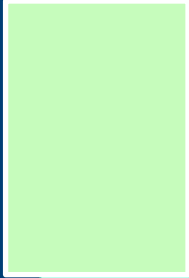
Разработка и утверждение
глоссария терминов



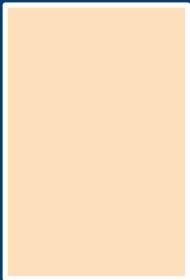
Анализ норм
законодательства,
препятствующих развитию
механизма «единого окна»



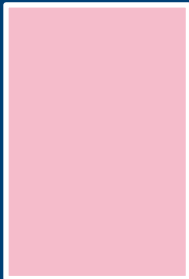
Создание благоприятной
правовой среды для «единого
окна»



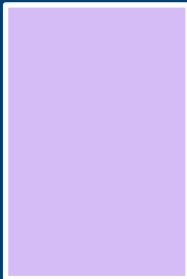
Правовое обеспечение
взаимодействия между
национальными механизмами
«единого окна»



Обеспечение юридически
значимого трансграничного
обмена данными



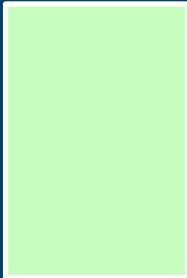
Проведение унификации и
гармонизации данных



Формирование модели
данных



Согласование требований,
форматов и структур для
обмена данными между
участниками обмена

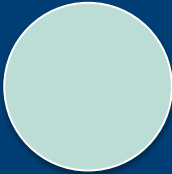


Оптимизация бизнес-
процессов информационного
взаимодействия

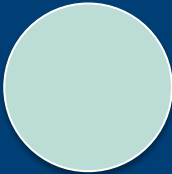


Развитие технической
инфраструктуры

Основные мероприятия детализированного плана на 2015 год



Утверждение организационной структуры механизма управления



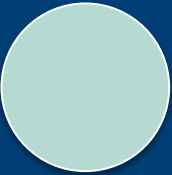
Подготовка первоначальной редакции глоссария терминов в сфере «единого окна»



Разработка методики оценки состояния развития национальных механизмов «единого окна»



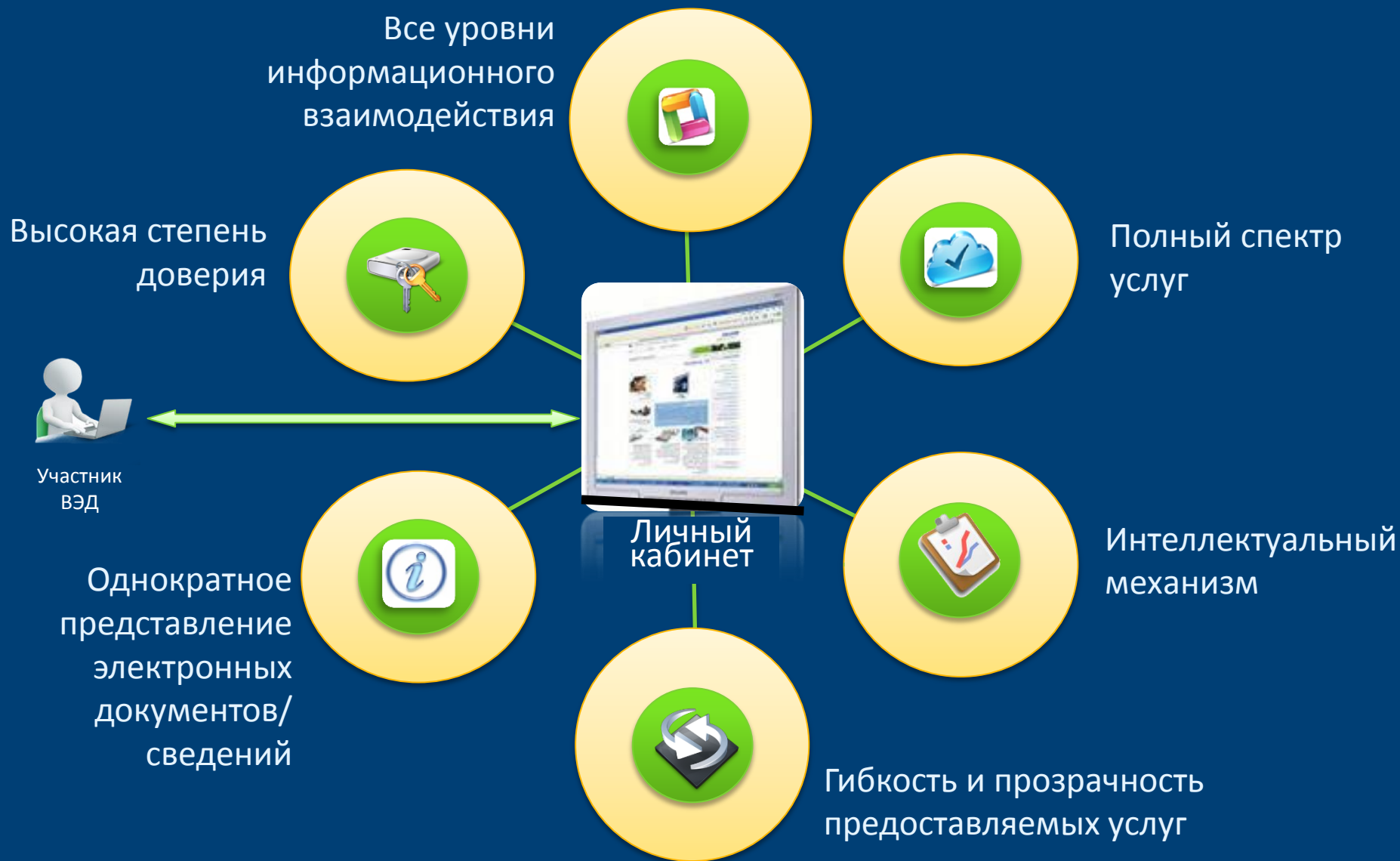
Уточнение эталонной модели механизма «единого окна»

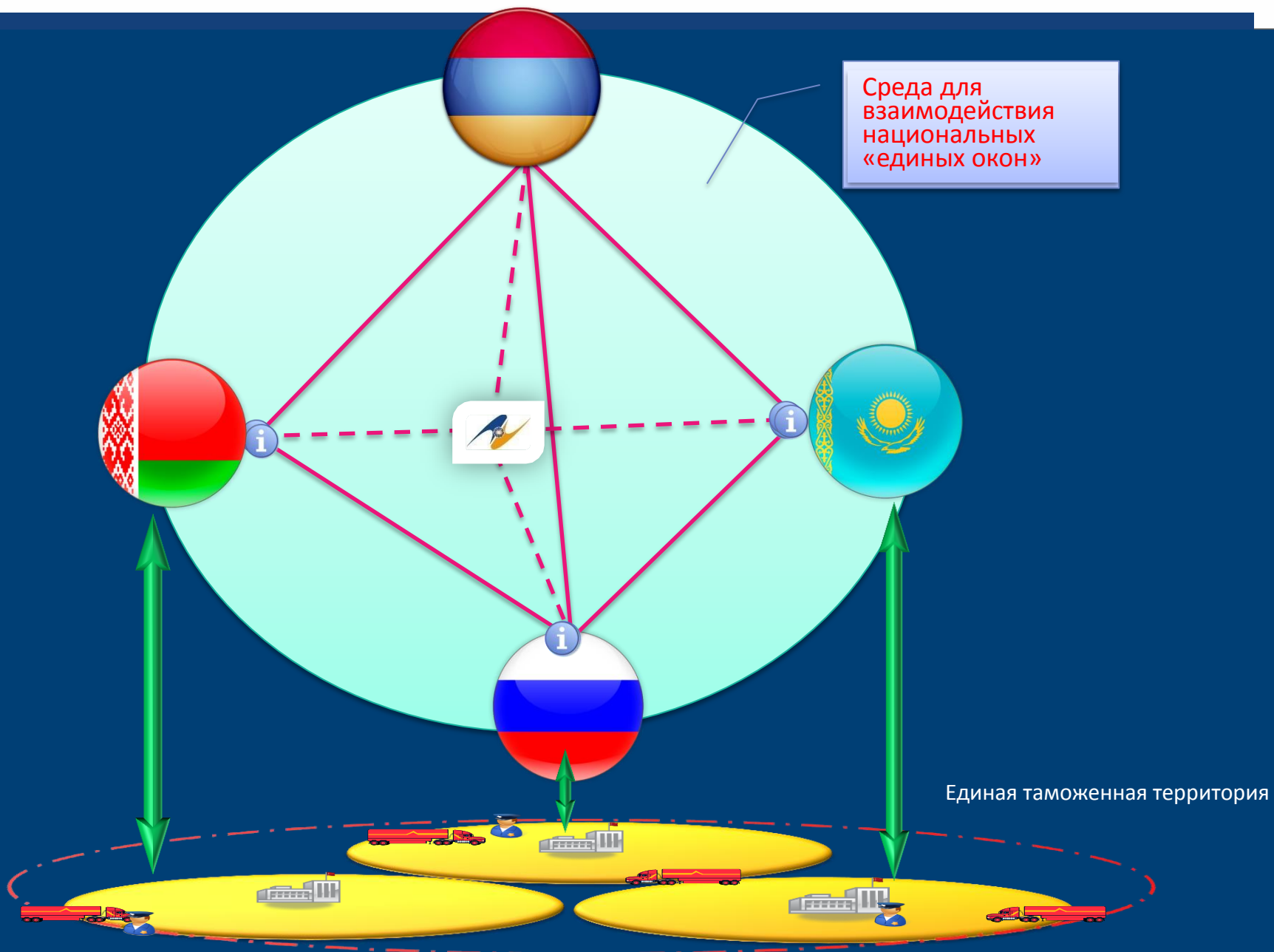


Проведение исследования в государствах-членах ЕАЭС о состоянии развития механизма «единого окна»



Определение рекомендаций по дальнейшему развитию механизмов «единого окна» в государствах-членах ЕАЭС







Полный безбумажный документооборот



Сокращение финансовых затрат и временных потерь



Прозрачность и предсказуемость бизнес-процессов



Минимизация случаев нарушения законодательства



Осуществление операций на всей территории ЕЭАС

Спасибо за внимание!

**Департамент таможенного законодательства и
правоприменительной практики**

Victoria Koryavtseva,
Chief State Customs Inspector,
Division for Implementation of
advanced customs technologies,
Department on customs control – NW
Customs service division

Electronic document turnover

Vladimir ORLOV,

Head of Service on technical policy of the
October Railway, RZD

*Development of the Northern Dimension
railway infrastructure as a point of
economic growth in the region. Rail
approaches to the ports of the North-West
of Russia, Northern latitudinal way: status,
problems and prospects*



Развитие железнодорожной инфраструктуры в Северо-Западном регионе

Начальник службы технической политики Октябрьской железной дороги
Владимир Николаевич Орлов
на VI форуме «Северное измерение»

26.03.2015

МИССИЯ ХОЛДИНГА «РЖД»:

Миссия холдинга «РЖД» заключается в эффективном развитии конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса, ядром которого является эффективное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров и владельца железнодорожной инфраструктуры общего пользования

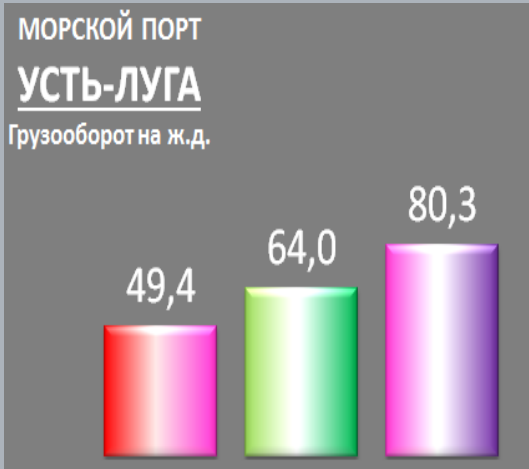
ЦЕЛЬ ДОКЛАДА:

Проинформировать об основных проектах развития железнодорожной инфраструктуры в Северо-Западном регионе Российской Федерации

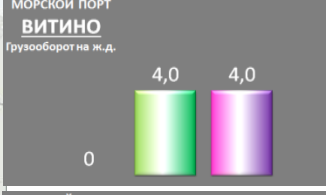
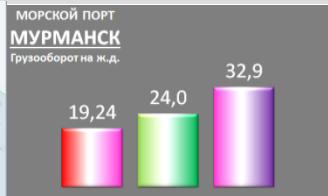


Основные значения грузооборота в направлении портов Северо - Запада

Рост выгрузки в портах
Северо-Запада в 3,25 раза



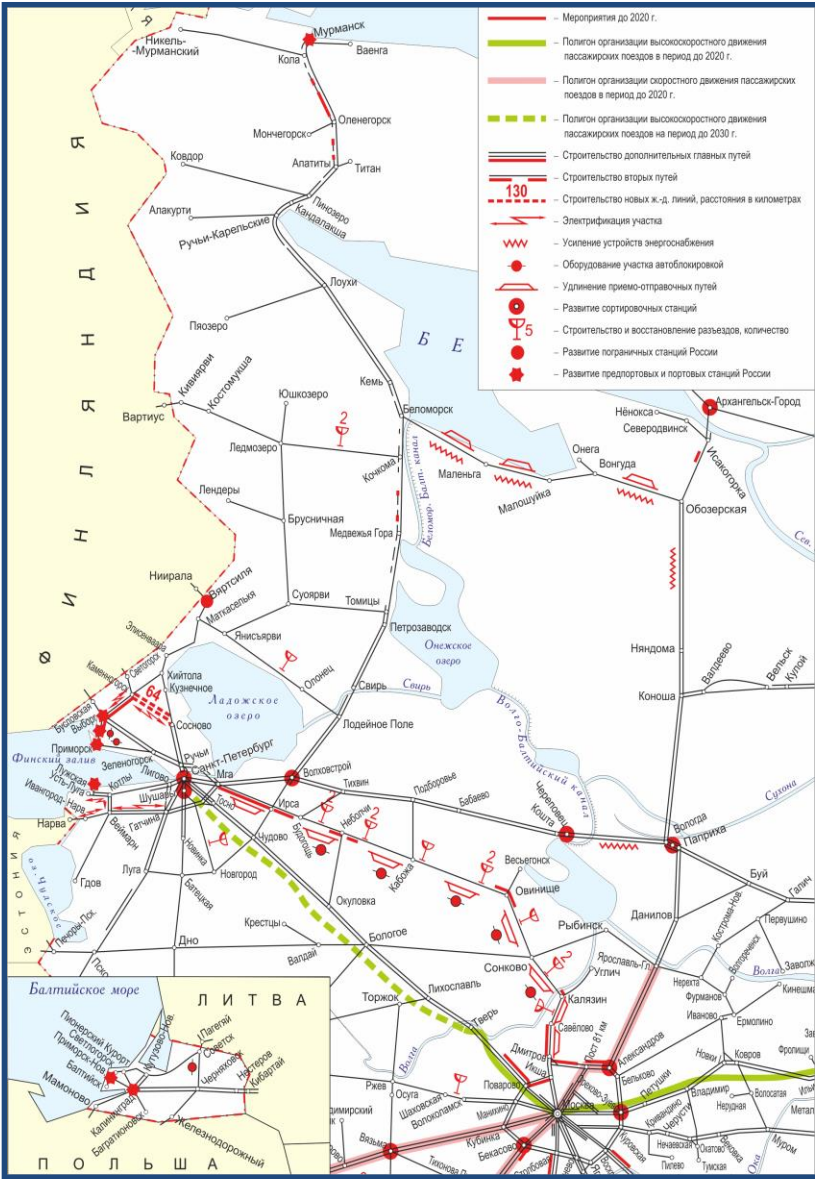
Годы	Выгрузка
2003	35,7 млн.т
2014	115,9 млн.т



Основные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры на подходах к морским портам в Северо-Западном регионе

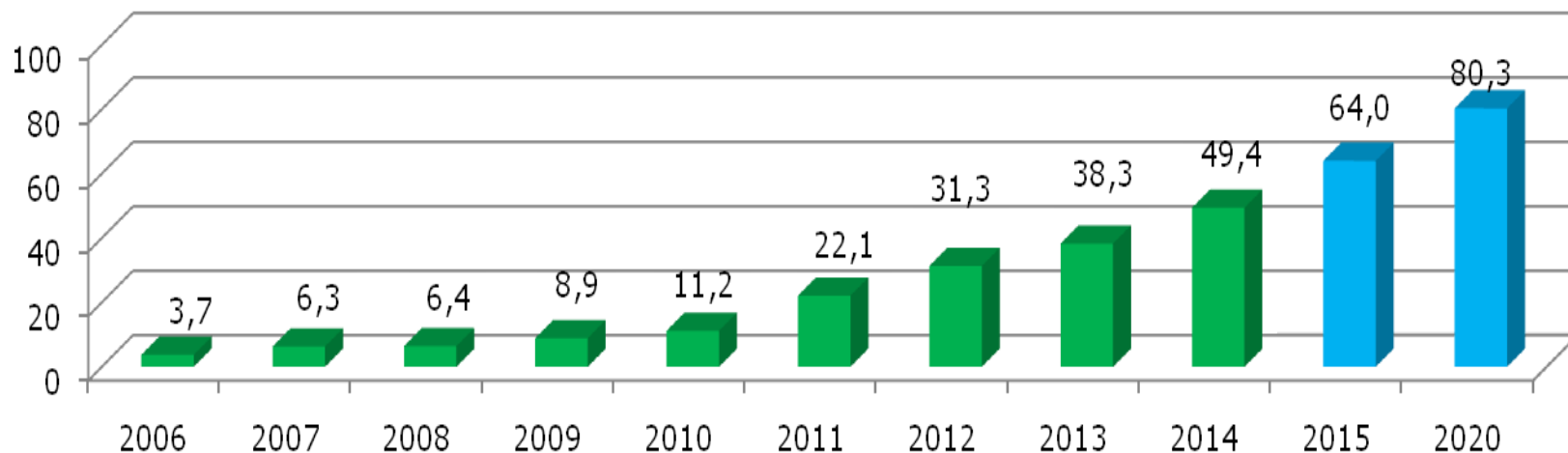
Перечень мероприятий

- 1. Завершение работ по проекту комплексной реконструкции со строительством второго пути и электрификацией участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород – Усть-Луга, а также строительство Лужского железнодорожного узла
- 2. Усиление пропускной способности со строительством вторых путей на направлении Волховстрой – Беломорск – Мурманск
- 3. Усиление пропускной способности направления Дмитров – Сонково – Мга
- 4. Реализация 2 этапа проекта организации скоростного движения пассажирских поездов на существующей линии Санкт-Петербург – Бусловская – вынос грузового движения на направление Ручьи – Лосево – Каменногорск – Выборг со строительством новой линии Лосево – Каменногорск для обеспечения увеличивающихся грузовых перевозок в порты Выборг, Высоцк и Приморск

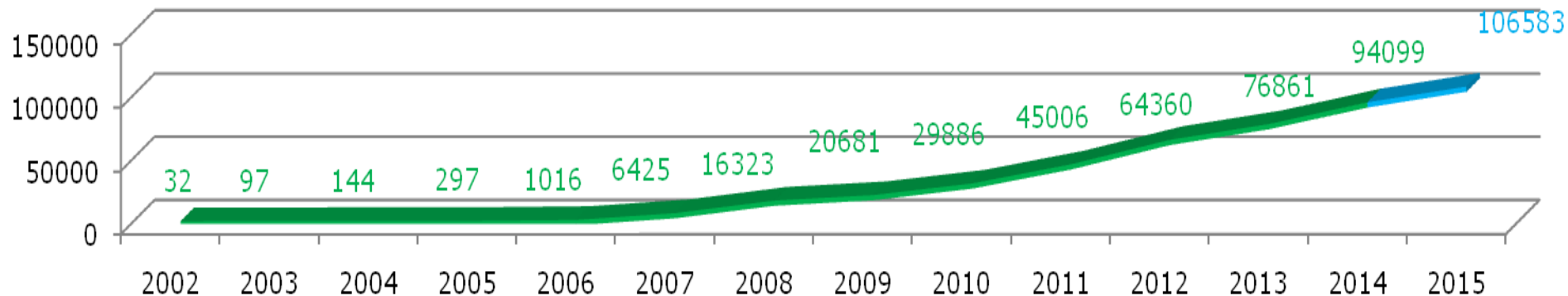


Рост объема перевозок грузов по ж.д. в МТП Усть-Луга при инвестировании в реализацию проекта реконструкции участка Мга-Гатчина-Веймарн-Лужская

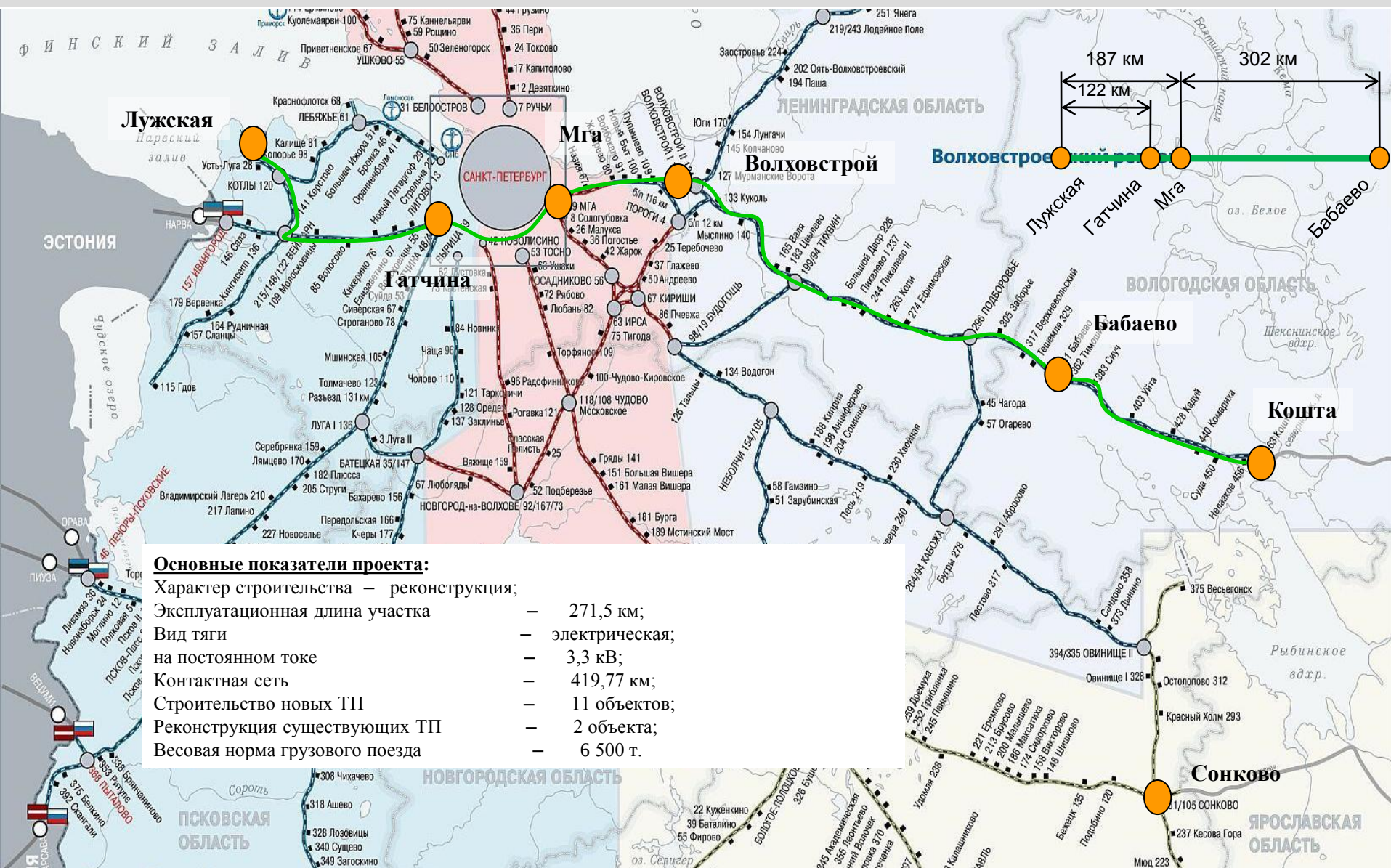
Объем перевозок грузов (по железной дороге) в Морской торговый порт Усть-Луга, млн. тонн



Объем инвестиций (накопление) по объекту
«Комплексная реконструкция участка Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород
и ж.д. подходов на южном берегу Финского залива», млн. руб.



Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Лужская



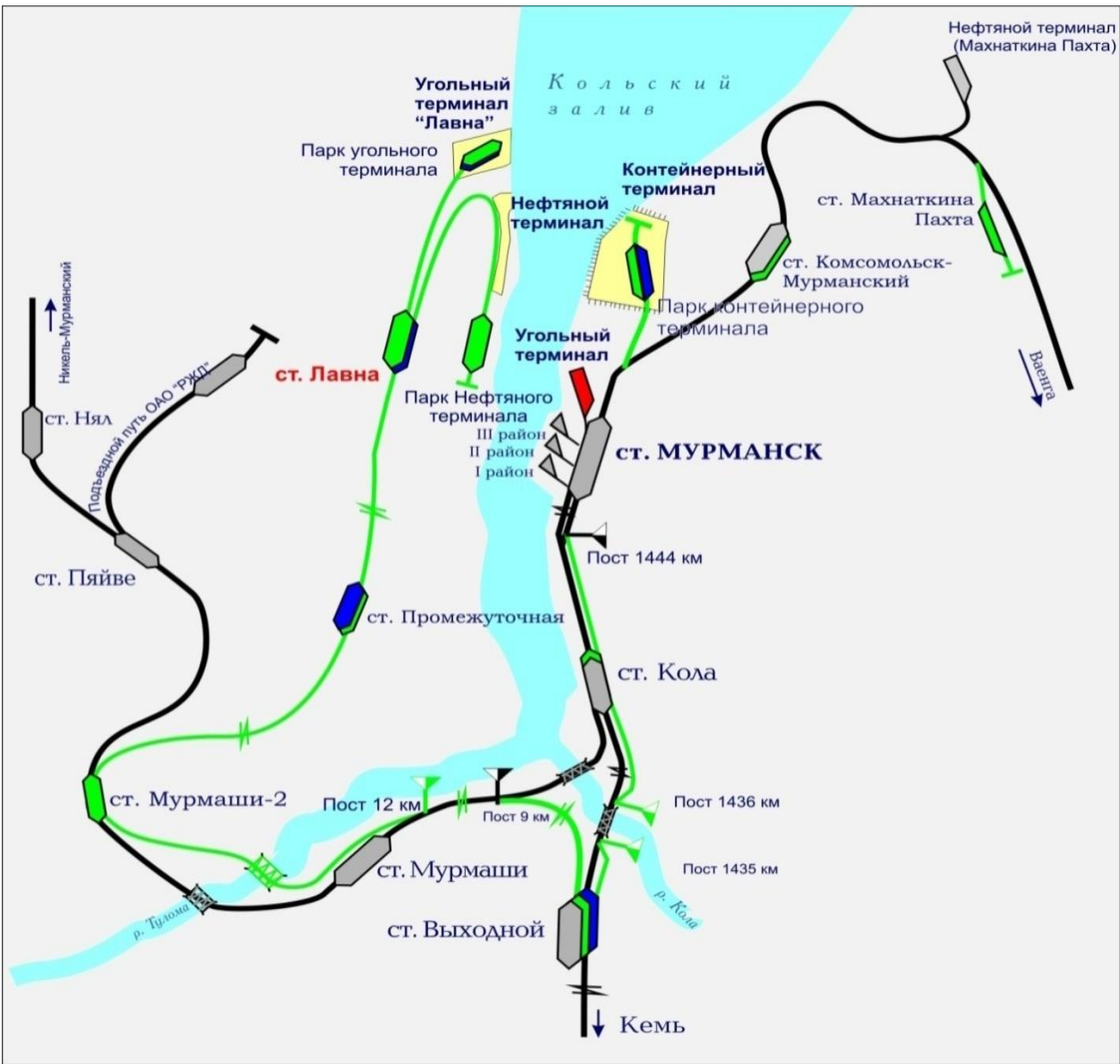
Станция Лужская – Сортировочная. Целевые задачи 2015 года.



- ✓ Ввести в эксплуатацию 1-й этап строительства Сортировочного парка и горки.
Срок окончания – апрель. Опытная эксплуатация – июль.
- ✓ Ввести в эксплуатацию 2-й этап строительства Сортировочного парка и горки.
Срок окончания – август. Опытная эксплуатация – декабрь.
- ✓ Ввести в эксплуатацию 3-й этап строительства парка прибытия.
Срок окончания – октябрь.
- ✓ Ввести в эксплуатацию 3-й этап строительства парка отправления.
– октябрь.

Срок окончания

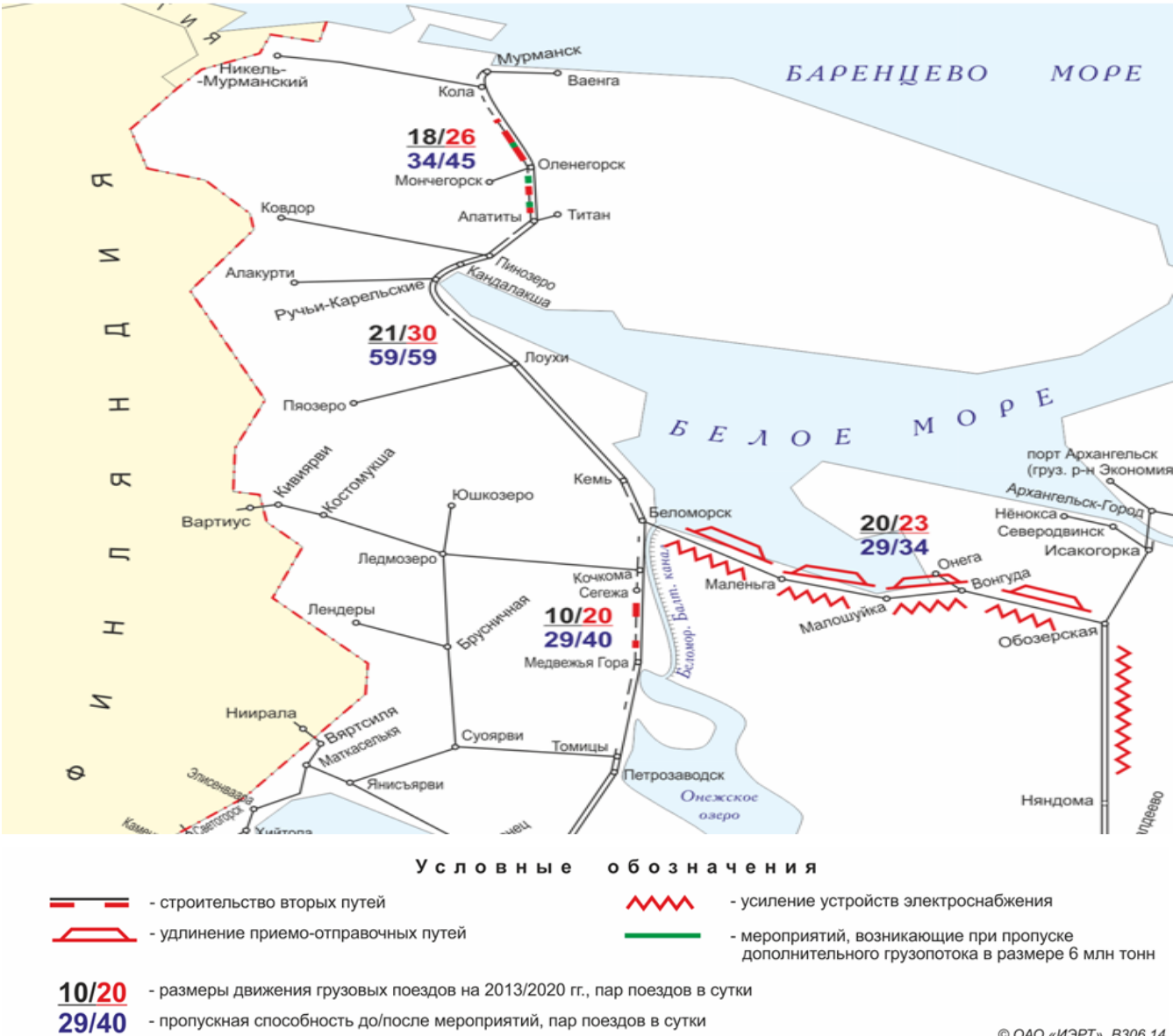
Развитие Мурманского транспортного узла



Условные обозначения:	
	Существующая ж.д. инфраструктура
	Мероприятия до 2015 г.
	Мероприятия до 2020 г.

Основные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры на подходах к морскому порту Мурманск

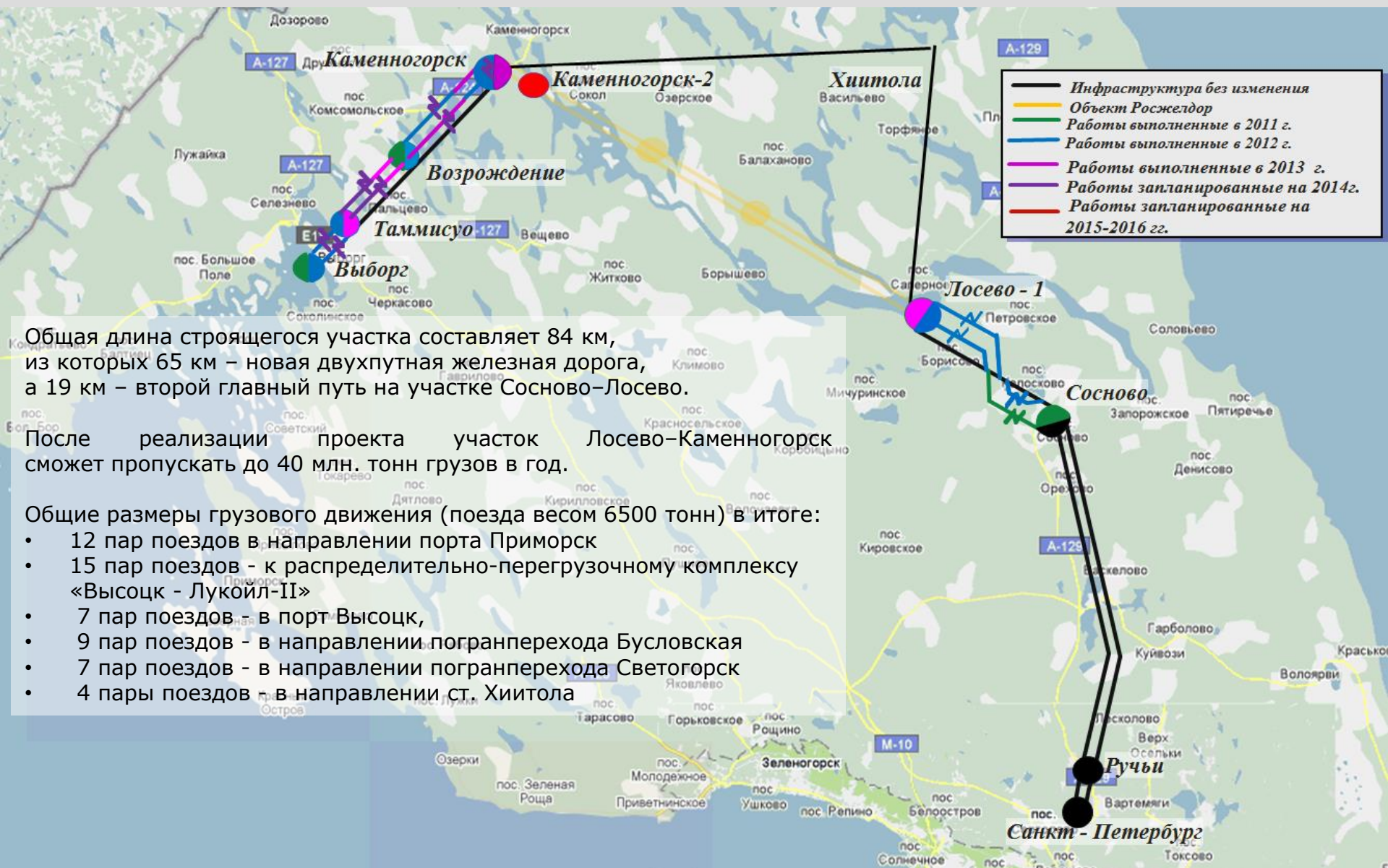
Мероприятия
Строительство вторых путей на направлении Волховстрой – Мурманск (96,7 км)
Усиление устройств электроснабжения на направлении Беломорск – Обозёрская – Нянда
Удлинение приемо-отправочных путей на направлении Беломорск – Обозёрская



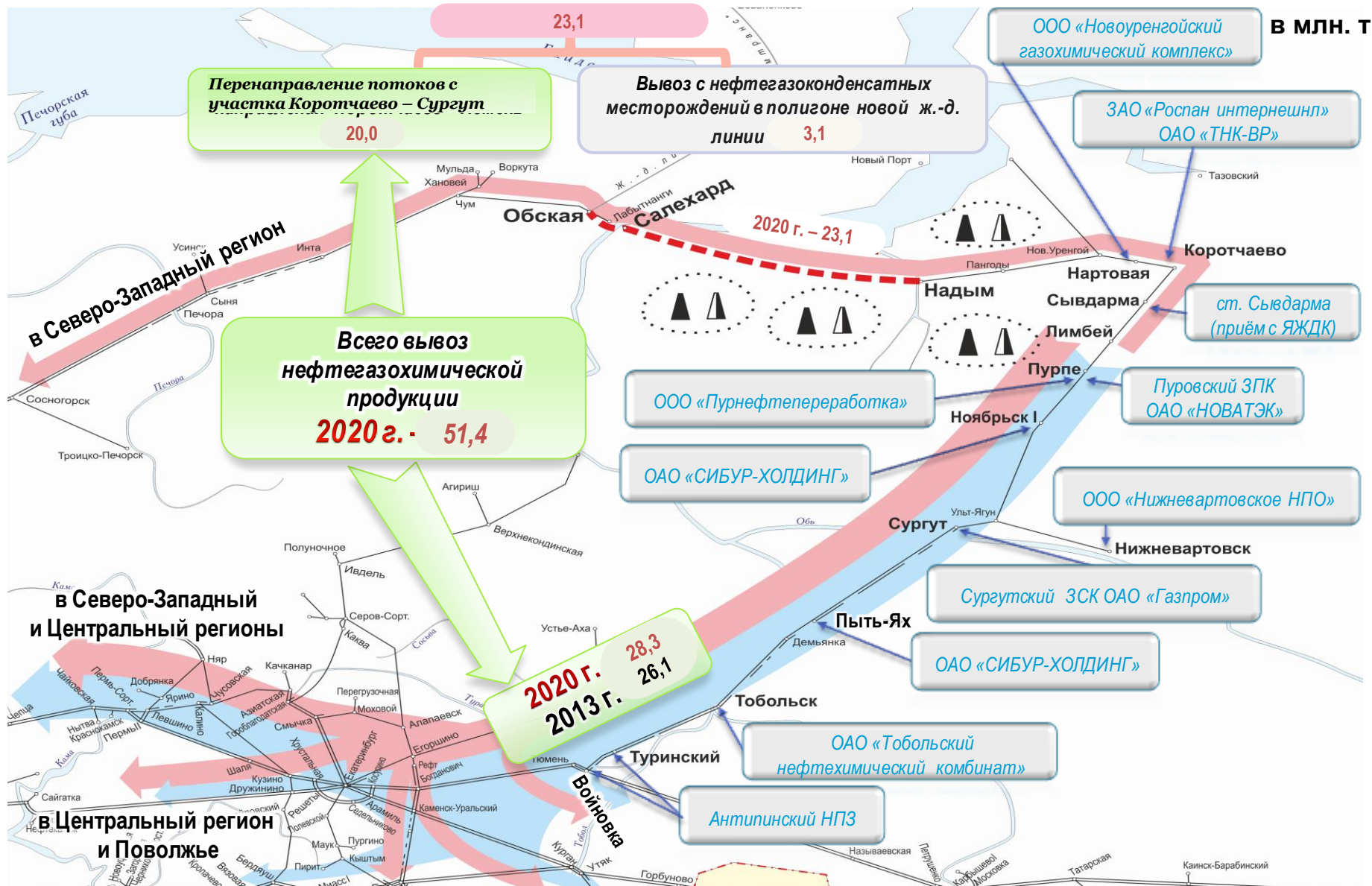
Развитие железнодорожной инфраструктуры направления Савелово – Сонково – Пестово – Будогощь – Кириши – Мга



Вынос грузового движения на направлении Ручьи – Лосево – Каменногорск – Выборг



Северный широтный ход – драйвер развития территорий Северного Урала



Организационно-правовая схема реализации Северного широтного хода

Северная железная дорога Обская мост через р. Обь, 2,4 км Салехард Сырковский мост ч. р. Надым Надым Хорей Пангоды Новый Уренгой Коротчаево 39,4 км 257 км 97 км 111,3 км 113 км 74 км					
	Участок 0	Участок 1	Участок 2	Участок 3	Участок 4
Право собственности и на начало реализации Проекта	РЖД	ЯНАО	ЯНАО и Муниципальное образование / Корпорация Развития	Газпром	РЖД (88,58%) и ЯНАО (11,42%)
Капзатраты в ценах соответствующих лет, без НДС	77,5 млрд. руб.	56,9 млрд. руб.	• Линейный участок - 72,3 млрд. руб. • Мост - 1,7 млрд. руб.	15 млрд. руб.	23,7 млрд. руб.
Сторона, осуществляющая/контролирующая строительство	РЖД	РЖД	SPV	ЯЖДК	ЯЖДК
Источники финансирования, % от объема капзатрат	ФНБ (100%)	ФЦП (Федеральный бюджет 88%/Региональный бюджет 12%)	• Заемные средства SPV	Заемные средства ЯЖДК	Собственные средства ЯЖДК (100%, взнос РЖД в УК)

Основные эффекты от реализации проекта Северного широтного хода

Социально – экономический*

- ✓ обеспечение комплексного экономического развития территорий ЯНАО, прилегающих к железной дороге
- ✓ создание новых рабочих мест, как в железнодорожной отрасли, так и в смежных отраслях экономики
- ✓ обеспечение роста налоговых поступлений в бюджеты всех уровней
- ✓ повышение мобильности населения региона
- ✓ стимулирование дальнейшего геологического изучения, освоение и увеличение добычи углеводородов месторождений ЯНАО

Бюджетный*

Объем налоговых поступлений в бюджет до 2050 года составит –

246,7 млрд. руб.

В т. ч.:

➤ в федеральный бюджет Российской Федерации – **167,8 млрд. руб. (68 %)**

➤ в бюджет ЯНАО и местный бюджет – **78,9 млрд. руб. (32 %)**

Экономический эффект для ОАО «РЖД»

NPV Проекта млрд. руб.	Консолидированный IRR ОАО «РЖД»	Период окупаемости, лет	Дисконтированный период окупаемости, лет
32	12,56%	19,5	28,5

* Подтверждено Минэкономразвития России №15327-НП/Д22и от 03.07.2014

Перевозки грузов и вагонов в международном сообщении по электронным юридически значимым перевозочным документам



Новые транспортно-логистические продукты

Перевозка по расписанию



Грузовой Экспресс



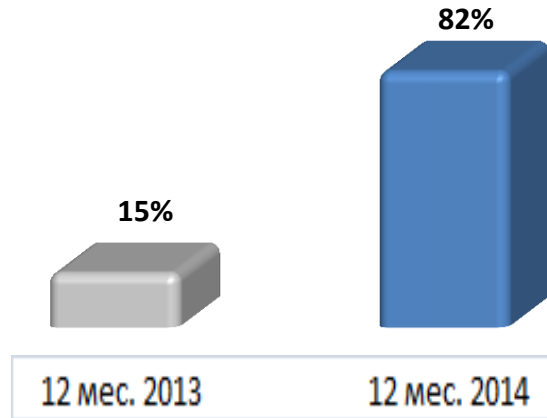
Комплексное транспортно-логистическое обслуживание



Организация перевалки с использованием других видов транспорта



Прибыло по расписанию



Отправлено 1152 поезда

Преимущества:

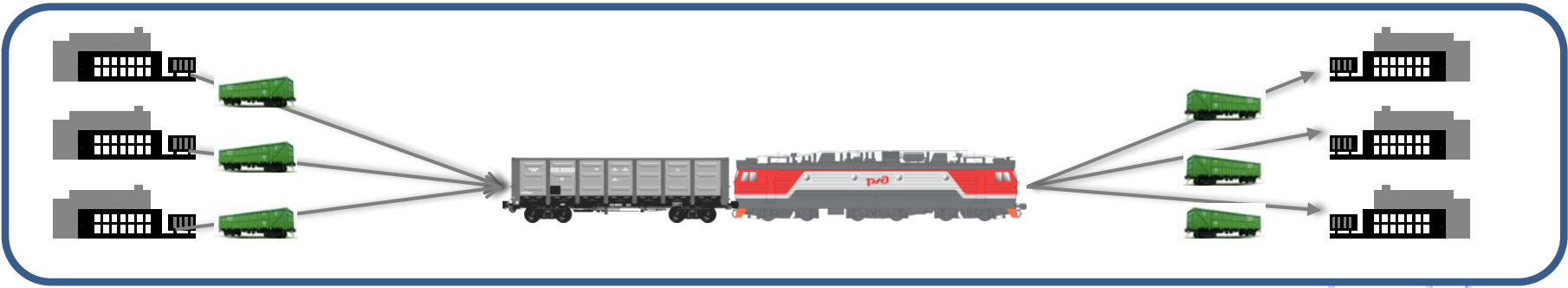
✓ Сокращение срока оборота вагонов при перевозках генеральных грузов от пунктов зарождения до конечного потребителя

✓ Снижение складских запасов

✓ Обеспечение ритмичного вывоза

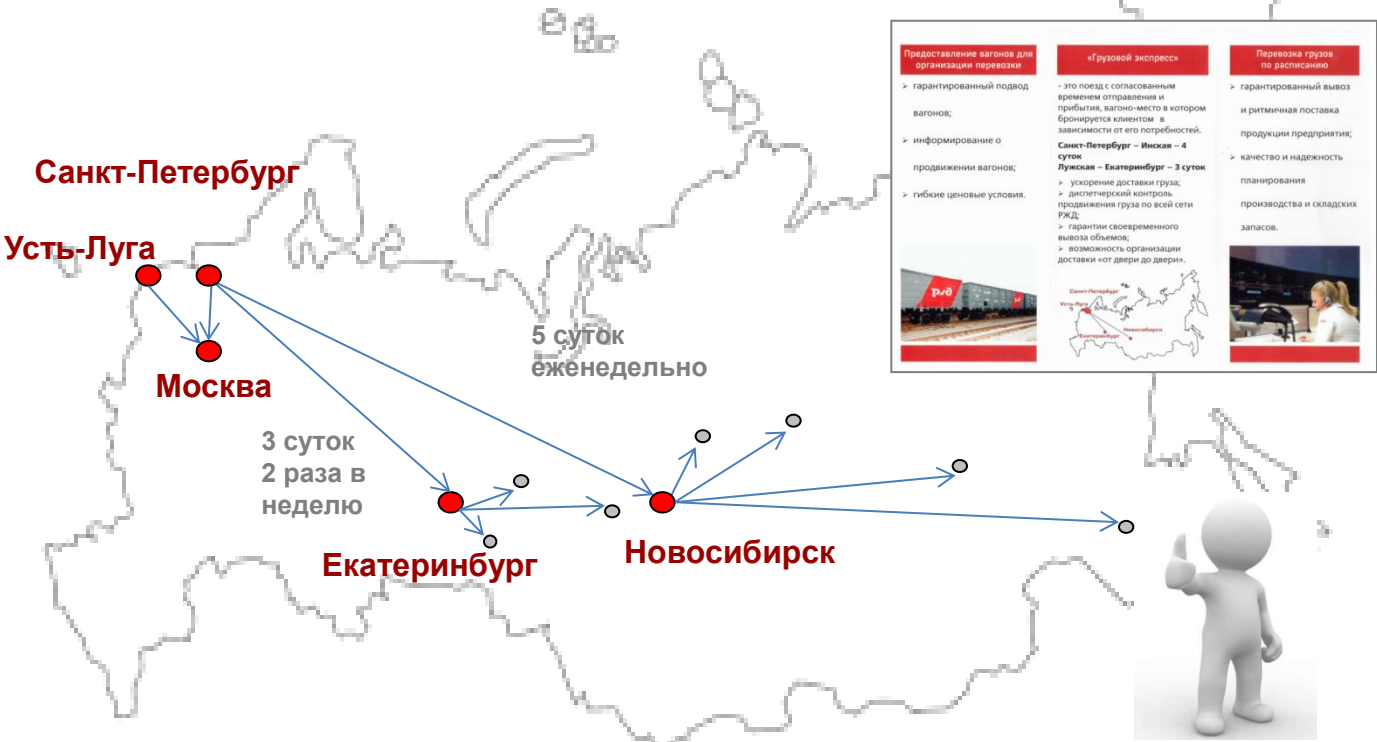
✓ Гарантированное обеспечение отправления и доставки в указанный срок

«Грузовой экспресс»



- ✓ Скорость
- ✓ Экономия
- ✓ Контроль
- ✓ Гарантия

↓
**Удовлетворение
потребностей
клиентов**



Elena ANDREICNIKOVA, lawyer DLA Piper

*Classification of goods by customs
commodity code in EAEC: new in law
enforcement*

Актуальные вопросы классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС, правоприменительная практика таможенных органов

Елена Андрейчикова

DLA Piper

2015

Статистика

Вопросы определения
классификационных кодов товаров

Алгоритм доказывания кода ТН ВЭД

Судебная практика

Правоприминительная практика
таможенных органов

Информация

Статистика

По результатам контроля классификационного кода товаров в 2014 году доначислено таможенных платежей на сумму 4 963,6 млн. рублей (на 59% больше, чем в 2013 году), довыскано 3 603,3 млн. рублей (на 27% больше, чем в 2013 году), заведено 1 784 дела об административных правонарушениях (на 22% больше, чем в 2013 году), сформировано **4 726** целевых профилей рисков по направлению классификации товаров (в 4,9 раза больше, чем в 2013 году).

В связи с колебанием курсов валют значительно возрос риск привлечения к уголовной ответственности за нарушение положений таможенного законодательства, т.к. в основном контракты заключены в валюте, а размер "крупного" и "особо
52 крупного" нарушения установлен в рублевом эквиваленте.

Вопросы классификации товаров по кодам ТН ВЭД ТС

В случае сомнений в правильности классификации товаров до декларирования:

проработка вопроса до декларирования (предварительные обсуждения с таможенным органом, анализ предварительных классификационных решений, подготовка правовой и технической аргументации и подтверждающих документов)

получение предварительного классификационного решения (на уровне региональных таможенных управлений)

Доказывания правильности классификационного кода в ходе декларирования.

использование возможности выпуска товаров под обеспечение

предоставление дополнительных документов, в том числе от Поставщика

получение экспертного заключения (не по коду товара, а о составе товара, его основных характеристиках, его назначении и т.д., - его основных классификационных признаках).

Предварительное классификационное решение

Заявление подается с уплатой госпошлины (5000 руб.), на каждое наименование товара, включающее определенную марку, модель, артикул и модификацию. Если таможенный орган решит(!), что по заявлению необходимо принять несколько предварительных решений, он информирует о необходимости подачи соответствующего количества новых заявлений.

В новых *Методических рекомендациях по подготовке заявления о принятии предварительного решения по классификации товаров по ЕТН ВЭД ТС в ФТС России, РТУ и ЦЭТ*"(утв. ФТС России 26.11.2014) определены требования к заявлению, приложений к нему, к сведениям о товаре. Установлен перечень оснований для отклонения в принятии заявления и критерии идентификации товара.

В дополнение к созданному специализированному подразделению в Центральном таможенном управлении, аналогичное подразделение создано в Северо-Западном таможенном управлении.

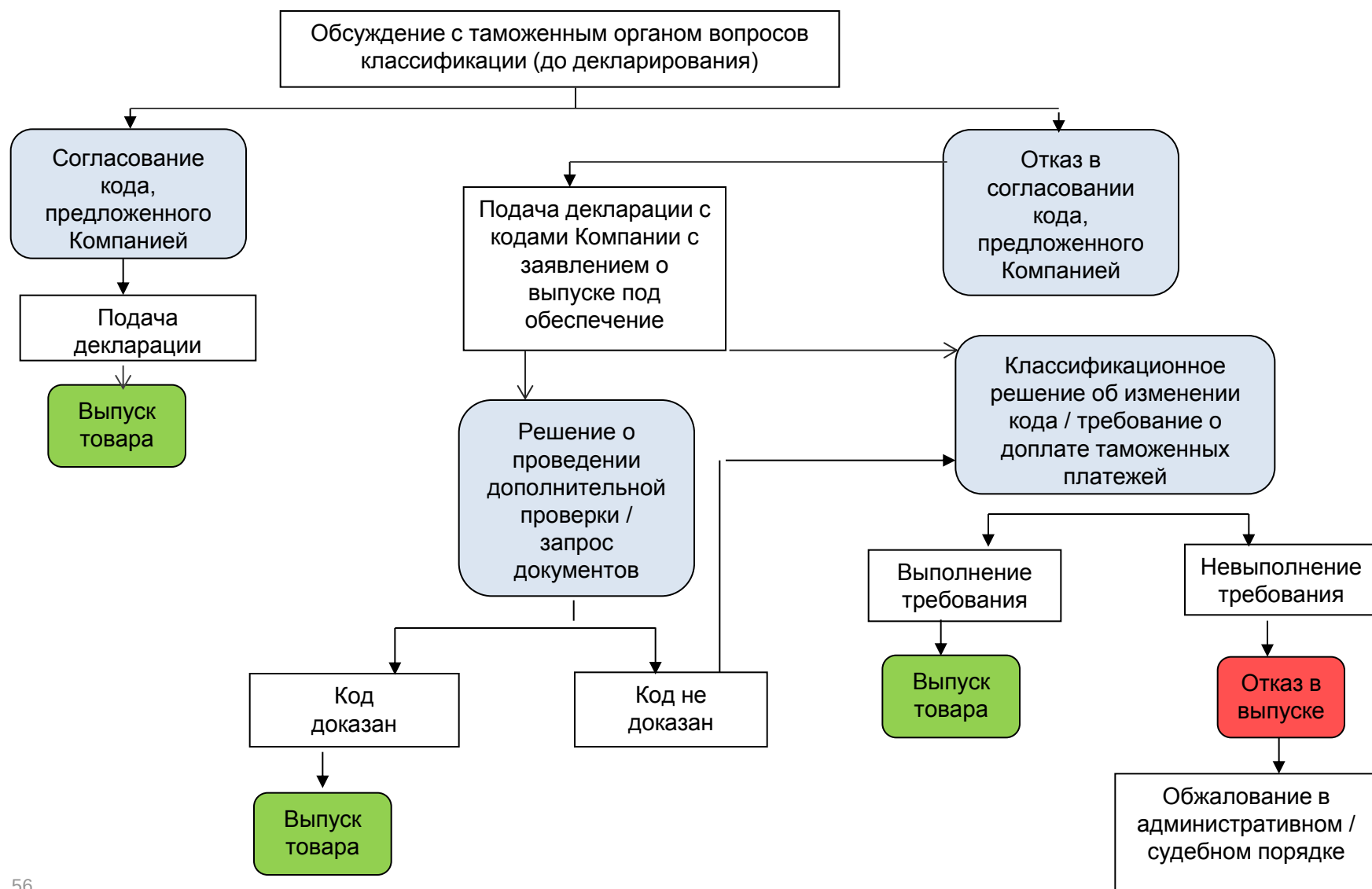
РТУ нацелены на сокращение среднего времени, затрачиваемое на принятие одного предварительного решения. В 2014 году это время составило до 40 дней.

Классификационные решения о многокомпонентном товаре, поставляемом в несобранном или разобранном виде, в определенный период времени.

Принятие данного вида классификационных решений находится пока в компетенции ФТС России (УТН ФТС России).

В 2014 году принято 719 решений по классификации оборудования, поставляемого в несобранном или разобранном виде (в 2013 году – 485 решений). Данное высокотехнологичное оборудование предназначено для оснащения и модернизации ключевых отраслей промышленности страны. По информации ФТС, в 2014 году более 90% данных решений принято в срок 50 дней и менее. По нашей практике, в виду загруженности службы срок принятия менее установленных 90 дней, но более 60-ти.

В виду статуса ФТС России, обжалование таких решений возможно только в судебном порядке.



Судебная практика (1)

- *Таможня:* Части товара являются самостоятельным товаром и должны классифицироваться отдельно. Это подтверждается отсутствием единой упаковки, самостоятельным определением покупателем количества и размера.
- *Декларант:* части товара используются для обеспечения функционирования и обслуживания основной части товара и являются его неотъемлемой частью. Эта информация подтверждается техническими паспортами, спецификацией, инвойсом и т.п.

Суд: Подтвердил правомерность доводов декларанта

Судебная практика (2)

- *Таможня:* при поставках только отдельных частей сборных строительных конструкций, они во всех случаях должны классифицироваться в соответствии с материалом, из которого изготовлены (Распоряжение ФТС России от 01.03.2012 N 34-р)
- *Декларант:* ввозимый товар является частью изделия, ввезенного в рамках предыдущих поставок.

Суд: Подтвердил правомерность доводов таможни, т.к. данным случае поставка сборной строительной конструкции или поставка ее отдельных частей влияет на классификацию товара.

- *Таможня:* классифицируемый товар имеет не имеет "узкого" промышленного направления и может использоваться как при промышленном производстве, так и при более мелком производстве.
- *Декларант:* Товар используется "малом бизнесе", при производстве продукции в кафе, барах и т.п.

Суд: Технические характеристики товара позволяют его использовать в обыкновенных бытовых помещениях, квалификация обслуживающего персонала не требует специального обучения. Оборудование не имеет признаков промышленного.

Информация

С сентября 2014 года в таможенных органах начала функционировать **Единая библиотека решений по классификации товаров по ТН ВЭД ТС**. Таможенные органы ежемесячно вносят в Библиотеку информацию о решениях по классификации товаров, **влекущих крупные суммы доначисленных(i)** таможенных платежей, **часто встречающиеся нарушения(ii), сложные случаи классификации(iii)**. Таможенный орган позиционирует, что решения, включенные в Библиотеку одним таможенным органом, анализируются другими таможенными органами, что обеспечивает выработку единых подходов к классификации товаров, а также информирование о выявленных рисках.

Интересно (судебная практика)

- ❖ Арбитражному суду подведомственны дела по жалобам на постановления по делам об административных правонарушениях, совершенных лицами, осуществляющими предпринимательскую деятельность или иную экономическую деятельность. По мнению Верховного суда РФ (сентябрь 2014) административные правонарушения в сфере таможенного дела (ч.1ст.16.2 КоАП РФ) не связаны с осуществлением предпринимательской или иной экономической деятельности.
- ❖ АС СПб и ЛО (пока единичное решение, связанное с обжалованием предварительного классификационного решения). Производство по делу прекращено в виду того, что данное решение не обладает признаками ненормативного правового акта и не может быть самостоятельно оспорено. Кроме того, ввиду отсутствия факта декларирования товара по полученному предварительному классификационному решению, нет фактов, свидетельствующих о нарушении таможенным органом прав истца.

DISCUSSION

Mikki KOSKINEN,
Managing Director, ESL Shipping
Ltd

*Possibilities of Arctic trade and Northern
Sea Route*

Possibilities of Arctic Trade and Northern Sea Route



Picture courtesy of Rosatomflot

ESL Shipping Ltd

- Part of ASPO Plc, a company listed in Helsinki stock exchange
- In business since 1949
- Cargo volume carried 12,1 million tons, approximately 1600 port calls (2014)
- 15 ships, in-house management and crewing
- One of biggest heavily ice-classed bulk carrier fleets in the world
- Ensures availability of raw materials for energy production and industries throughout the year even in difficult climate conditions.
- Special services such as loading, topping off and lightering of large ocean carriers at sea.

Parent company Aspo Plc operates in 15 countries



ESL Shipping operates at Northern sea ice areas



Fleet



**56k Supramax-class 2 x 56 000 dwt
Iceclass 1A**



**13K Pasila-class 2 x 13 000 dwt
Iceclass 1A Super**



**20K Eira-class 4 x 20 000 dwt
Iceclass 1A Super**

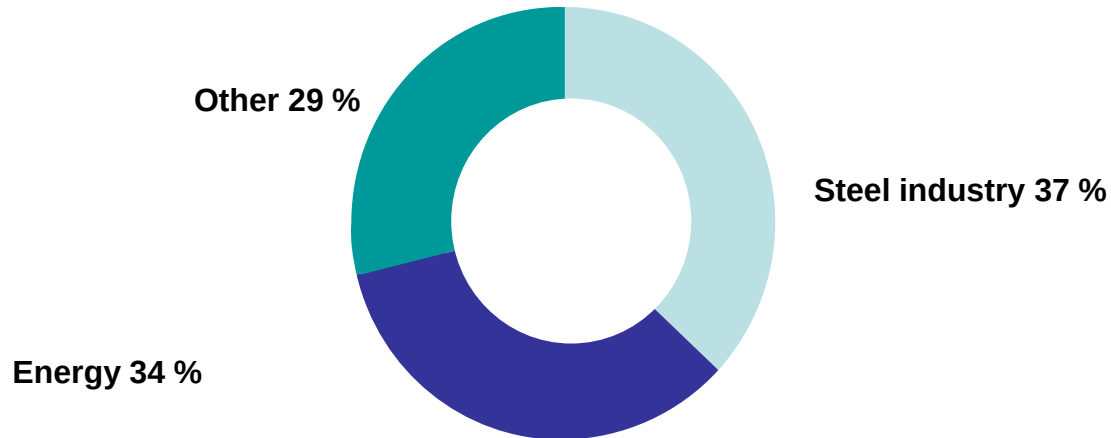


**Two pusher vessels and barges 5 x
9 000 – 14 000 dwt
Iceclass 1A Super**

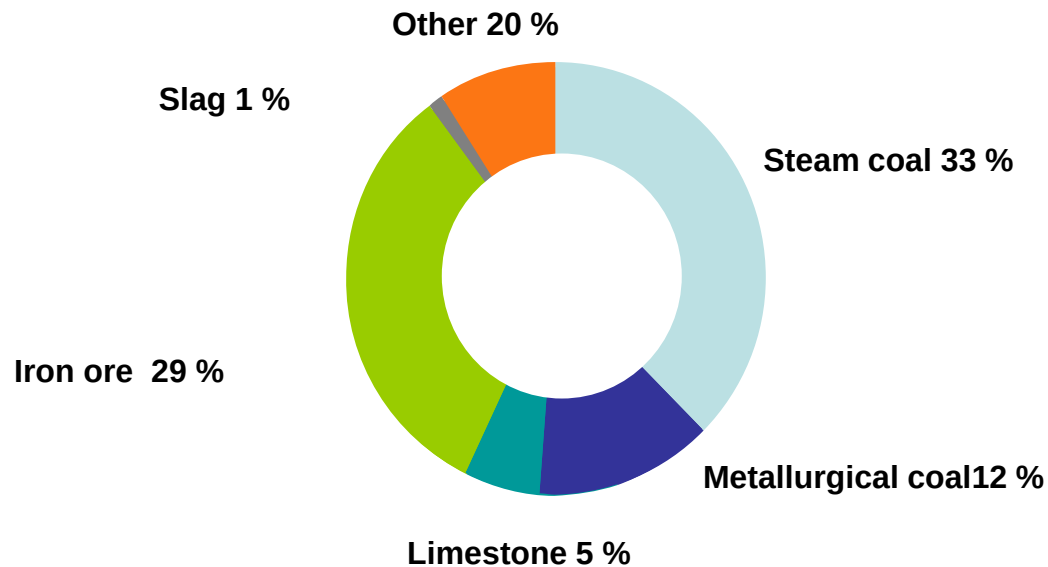


ESL Shipping

Main Customers



Compatible cargoes

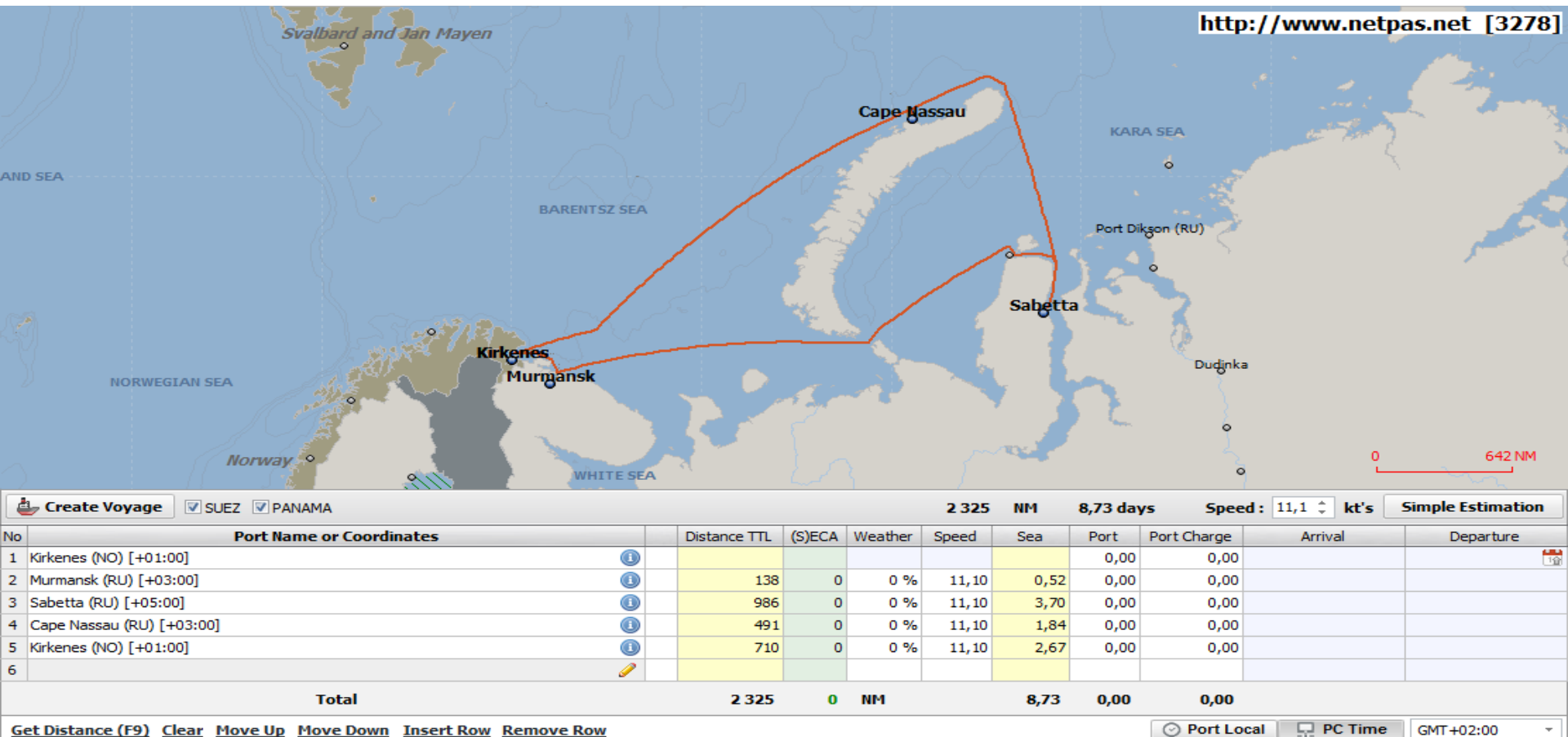


Arctic waters as a strategic choice

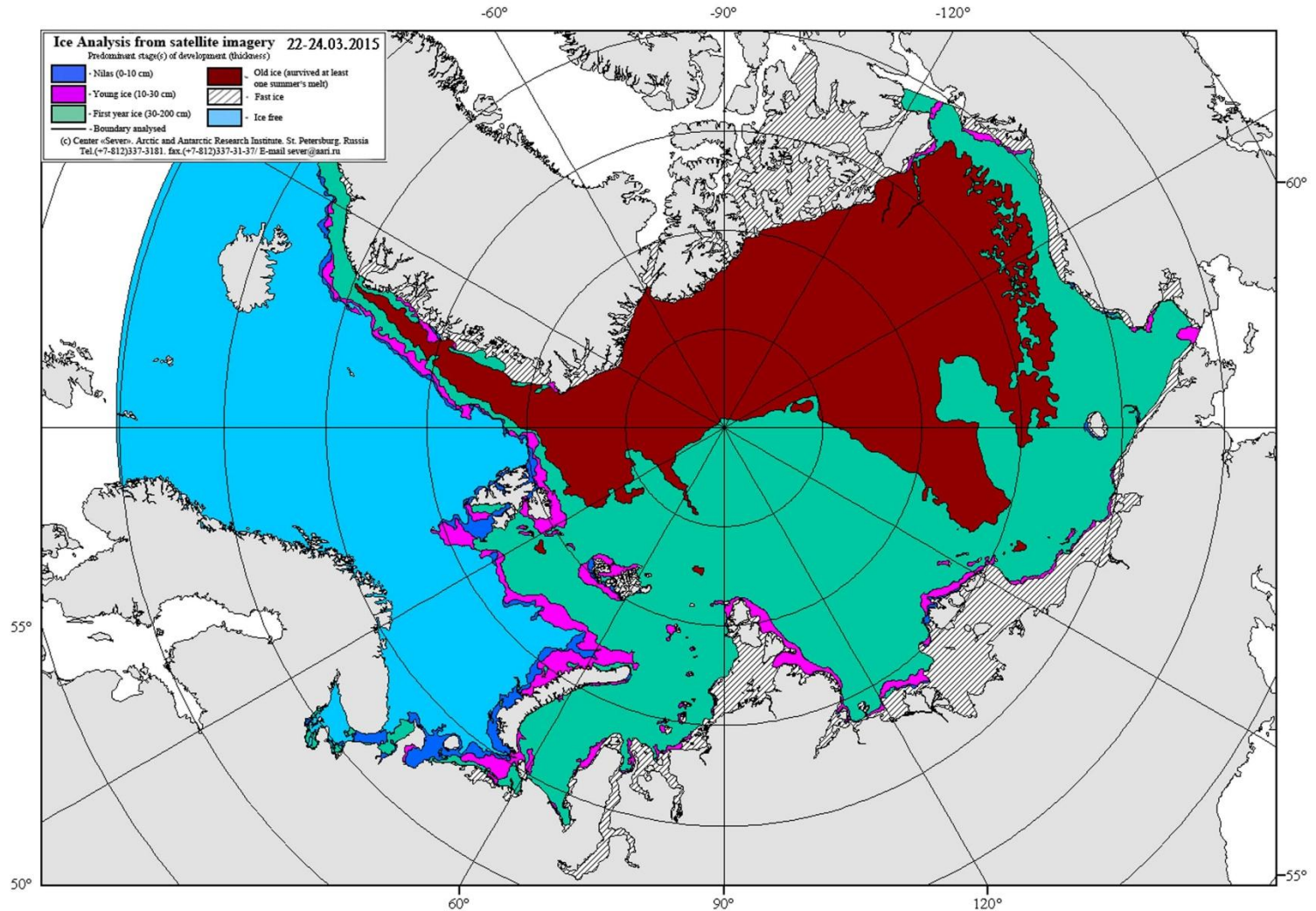
- Possibility to utilize ice-strengthened vessels outside of Baltic Sea during seasonal low-demand periods (summer).
- Developing industrial and mining projects in Russia, North America and Greenland ice areas generate new business opportunities.
- Northern Sea Route contains big future potential, but in terms of profitable business it so far has marginal significance.



Case - crushed aggregates from Kirkenes to Sabetta



Ice conditions in March 2015



Operational issues

- Russian Northern Sea Route Administration approves all ships operating in the area
- Approval procedure is fast and efficient
- Waiting times for ice breakers and discharging operations can be very long
- Safety of navigation not compromised – if vessel drifting with moving ice towards reef or sand bank assistance is made available fast
- Remoteness has to be considered as one of main safety concerns

Operational issues

- Organisation of ice breaking assistance is different in comparison to Baltic Sea
- Climatic conditions are very demanding, in November-December temperature was below -35 C for a period of more than two weeks.
- No additional supplies, provisions or fuel is available
- Crew changes are not possible

Passing Kara Sea with ice thickness 0,5-1,5 metres



Nuclear icebreaker "Taimyr" assisting



Almost two metres thick ice in port of Sabetta



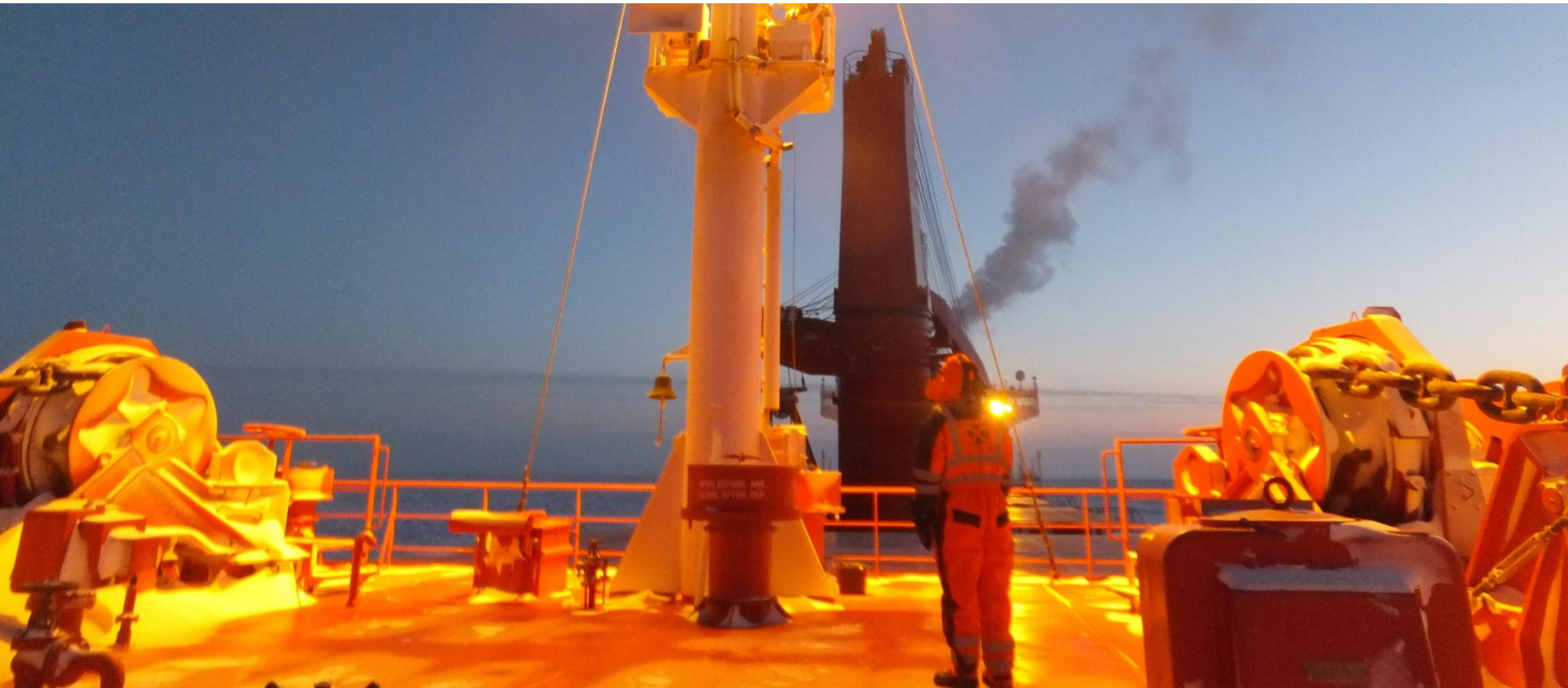
Port of Sabetta



Port of Sabetta



Noontime daylight with temperature -38°C



Conclusions

- Arctic shipping can be profitable, but it includes significant risk factors
- Efficiency and reliability of large new ice classed vessels is high, but long waiting times are compromising productivity.
- Insurance companies are still lacking experience and are setting very tight limits and high extra costs for operations in Arctic areas.
- There is big shortage of high ice class ships suitable for these trades.
- Longterm partnership together with Russian companies is needed.
- Potential new business is derived mainly from infrastructure projects, not from shorter NSR passage between Europe and Asia.
- World freight market is presently at historic low level. Savings in distance and time by using NSR not sufficient compared to increased risk.

At Your Service!



www.eslshipping.com

 ESL Shipping

The Sixth Northern Dimension Forum

General partners



Silver sponsor



Sponsors

BORENIUS



**MAERSK
LINE**



NOVAYA
PEREVOZCHINAYA



VR GROUP

Info partners

