vinetur

США ужесточат таможенные правила для иностранных импортеров с 5 января 2027 года

Официальным импортерам придется вступить в CTPAT или нанять проверенного таможенного брокера; полностью выполнить требования нужно до 6 мая 2027 года

суббота, 21 ноября 2026 г.



Иностранным компаниям, выступающим официальными импортерами товаров, ввозимых в США, с 5 января 2027 года придется соблюдать новые таможенные требования. Это может вынудить многих импортеров изменить порядок оформления грузов и выбор брокеров в американских портах.

Ассоциация перевозчиков вина и спиртных напитков (Wine & Spirits Shippers Association) сообщила в обновленной информации о логистике, опубликованной в пятницу, 20 ноября, что Таможенно-пограничная служба США (CBP) приступает к введению временного окончательного правила с новыми условиями для иностранных официальных импортеров, которых часто называют foreign IORs. Согласно правилу, такие импортеры, как правило, должны либо пройти валидацию в рамках программы Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT), либо пользоваться услугами лицензированного таможенного брокера, прошедшего валидацию CTPAT, при ввозе товаров в страну.

По словам ассоциации, правило также вводит дополнительные требования к отчетности по формам CBP 3461 и 7501, которые используются при оформлении и выпуске товаров. Таможенные брокеры могут запросить отсрочку выполнения некоторых положений, однако полностью соблюсти требования необходимо до 6 мая 2027 года, говорится в обновленной информации. Комментарии к временному правилу принимаются до 5 января 2027 года, а комментарии к отдельному предложению CBP, касающемуся раскрытия информации о цепочках поставок, — до 1 декабря.

Изменения важны, поскольку многие зарубежные продавцы и участники цепочек поставок используют схему с иностранным официальным импортером, чтобы ввозить товары в США, не перекладывая роль импортера на местного покупателя. Новое правило может потребовать от таких компаний либо пройти валидацию в рамках программы безопасности, либо сменить таможенного представителя. Торговые ассоциации отметили, что компаниям стоит заблаговременно проверить процедуры оформления грузов, практику ведения документации и отношения с брокерами.

Для рынка напитков последствия могут быть особенно ощутимыми на практике. Поставки вина и крепких спиртных напитков часто проходят через сложные схемы импорта с участием зарубежных производителей, складов в США, таможенных брокеров и перевозчиков, работающих с температурными грузами и жесткими графиками. Если к моменту вступления правила в силу иностранный импортер не пройдет валидацию и не будет работать с проверенным брокером, оформление грузов может затянуться или столкнуться с другими сбоями. Это создает риски для импортеров вина, пива и крепких спиртных напитков, которым необходимы бесперебойный выпуск грузов в портах и строго рассчитанные сроки дистрибуции.

Ассоциация представила изменения в таможенных правилах как часть более широкого периода неопределенности для международных перевозок и торговли напитками. В той же информации она указала на обострение тарифного спора, затрагивающего поставки шотландского виски в Индию. По данным ассоциации, индийские таможенные органы взимают с импорта шотландского виски налоги и пошлины, совокупный эффективный уровень которых составляет 162,5%, несмотря на то что торговое соглашение между Великобританией и Индией, вступившее в силу в июле, снизило тарифы на виски со 150% до 75%. Спор касается классификации виски, поставляемого наливом и используемого для купажирования; сообщается, что в индийских портах задержано более 80 контейнеров, связанных с крупными компаниями — производителями крепких спиртных напитков.

Торговая ассоциация также сообщила, что Управление торгового представителя США продлило приостановку действия сборов по разделу 301 в отношении морских перевозок на судах, построенных или эксплуатируемых Китаем, до 9 января 2027 года. Эта пауза временно облегчает положение перевозчиков и импортеров, но не снимает общей неопределенности в отношении будущих транспортных расходов. Для импортеров напитков это означает, что новое правило CBP вступает в силу в период, когда компании уже сталкиваются с колебаниями ставок фрахта, доступности судов и рисками, связанными с торговой политикой.

В обновленной информации WSSA от 20 ноября также описывались более широкие логистические проблемы, способные повлиять на планирование импорта в ближайшие недели и месяцы. По данным ассоциации, ситуация с безопасностью в Ормузском проливе оставалась крайне нестабильной после новых нападений на танкеры 16 и 18 ноября: риски возросли, как и вероятность введения перевозчиками дополнительных сборов и изменения расписания. Кроме того, перевозчики продолжают возвращать все больше грузов по маршруту Азия — Европа через Суэцкий канал; теперь по этому маршруту через канал проходит более 50% грузовместимости, а не вокруг Африки. Это высвободило около 500 000 TEU глобальных контейнерных мощностей, однако, по оценке ассоциации, до полного восстановления нормальной работы может пройти еще от шести до 12 месяцев.

В Европе, сообщила ассоциация, недавние дожди повысили уровень воды в Рейне, что позволило баржам перевозить более тяжелые грузы после нескольких месяцев ограничений из-за обмеления. Тем не менее, по ее словам, речная система еще не полностью вернулась к нормальной работе, а спрос остается высоким из-за сезонного роста объемов перевозок.

В обновленной информации также отмечалась напряженность в трудовых отношениях на Западном побережье США в преддверии истечения срока действия контракта в субботу, 21 ноября, между местным отделением ILWU Local 26 и Тихоокеанской морской ассоциацией (Pacific Maritime Association). По данным WSSA, Local 26, представляющее около 250 сотрудников портовой охраны в Лос-Анджелесе и Лонг-Бич, дало понять, что не намерено продлевать контракт после 00:01 субботы, 21 ноября. Переговоры, состоявшиеся во вторник, 17 ноября, соглашения не принесли. Ассоциация предупредила, что забастовка Local 26 может затронуть и других работников ILWU в портах, нарушив работу терминалов, обработку судов, вывоз контейнеров и наземные перевозки.

На этом фоне новые требования CBP создают дополнительную проблему с соблюдением правил для импортеров, которым важно, чтобы грузы беспрепятственно проходили таможенное оформление в США. Компаниям, работающим по схеме с иностранным официальным импортером, возможно,

придется решить, проходить ли валидацию CTPAT самостоятельно или передать оформление грузов брокеру, уже соответствующему этому стандарту. Некоторым импортерам также потребуется пересмотреть контракты и порядок передачи данных, а также точнее определить, кто несет юридическую ответственность за груз на момент его ввоза.

WSSA сообщила, что провела вебинар на эту тему во вторник, 17 ноября, и намерена и дальше предоставлять своим членам рекомендации по мере развития требований.