СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ……5
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИЗУЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА……...9
§1.Организация перевозок внешнеторговых грузов морским транспортом……9
§ 2. Организация перевозок внешнеторговых грузов воздушным транспортом……..17
§ 3. Организация перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом……...23
§ 4. Организация перевозок внешнеторговых грузов автомобильным транспортом…….30
ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ПЕРЕВОЗОК ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА…….40
§ 1. Структура российского рынка грузоперевозок России…….40
§ 2. Статистика перевозок внешнеторговых грузов различными видами транспорта России с ЕС……46
§ 3. Таможенное оформление внешнеторговых грузов Владимирской таможни……..64
ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ РАЗЛЧИНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА……72
§ 1. Рекомендации по развитию различных видов транспорта в логистических системах России……..72
§ 2. Прогнозы перевозок грузов и грузооборота различными видами транспорта……..78
ЗАКЛЮЧЕНИЕ……...83
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК……85
ПРИЛОЖЕНИЯ……...91

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что на сегодняшний день транспорт является самой массовой отраслью, которая прочно удерживает ведущие позиции в транспортном комплексе страны. Организация перевозок внешнеторговых грузов неразрывно связана с транспортом.В экономике транспорту отведена особая роль, от его работы зависит эффективность, качество и развитие внешнеэкономических связей любой страны. Внешняя торговля самым тесным образом связана с транспортом. Транспорт осуществляет доставку товара от экспортера к импортеру. Его нормальное функционирование обеспечивает выполнение обязательств сторонами по купле-продаже, коммерческий эффект внешнеторговой сделки. Нарушение транспортного процесса ведет зачастую к материальным потерям экспортера и импортера, делает неконкурентоспособными перевозимые товары. Транспорт является для государства важным дополнительным источником валютных поступлений.

Важной особенностью транспортного обслуживания внешней экономической деятельности (далее ВЭД) является влияние, оказываемое мировым рынком транспортных услуг и уровнем научно-технического прогресса на транспорте, современный этап которого характеризуется тенденцией к укрупнению и унификации грузовых единиц, специализацией

транспортных средств, высокой степенью механизации и автоматизации технологических процессов, развития полного комплекса транспортных услуг по оптимальным маршрутам "от двери грузоотправителя до двери грузополучателя".

На сегодняшний день складывается жесткая конкуренция при выборе транспортных услуг, эффективного вида транспорта для доставки внешнеторговых грузов. В связи с этим деятельность транспортных фирм, должна отвечать предъявляемым повышенным требованиям к качеству транспортного обслуживания внешнеэкономической деятельности предприятий. Транспортировка грузов осуществляется несколькими способами. Это и морским путем, и авиаперевозки, но больше всего грузы перевозят наземными видами транспорта: автомобильными и железнодорожными. Несмотря на то, что перевозки железнодорожными сообщениями занимают больше времени, считаются самыми надежными в плане безопасности и сохранности грузов. Таким образом, грузоперевозки помогают развитию экономики страны, при этом обеспечивая население всем необходимым для жизни.

В настоящее время активным направлением транспортировки грузов есть международные грузоперевозки. Они являются фактором, который обусловливает развитие экономики не только одной страны, но и берет участь в развитии мировой экономики. С их помощью страны создают и налаживают торговые отношения. Предприятия, налаживая международные связи, имеют возможность более выгодно продать свой товар и закупить сырье.

Степень разработанности проблемы свой вклад внесли следующие ученыеАфонина В.Е., Петрова А.М., Царегородцев Ю.Н.,Гудков В.А., Миротин Л.Б., Ширяева С.А., Зимовец А.В., Рябинович И.М, Хегай Ю.А. и др.

Работы этих авторов отображают собой организацию перевозок грузов, транспортные и погрузочно-разгрузочные средства,международные

транспортные операции, также труды содержат основы перевозок внешнеторговых различными видами транспорта, их характеристику, а также документацию, необходимую для перевозки грузов.

Объектом исследования выступает транспортное обеспечение внешнеэкономических связей.

Предметом исследования являются транспортные перевозки внешнеторговых грузов.

Цель исследования – исследовать организацию перевозки внешнеторговых грузов различными видами транспорта.

Для реализации этой цели были поставлены ***следующие задачи:***

1) рассмотреть теоретические основы организации перевозки различных видов транспорта;

2) изучить особенности перевозки на различных видах транспорта;

3) обосновать структуру российского рынка грузоперевозок России;

4) проанализировать статистику перевозок внешнеторговых грузов различными видами транспорта России с ЕС и раскрыть особенности таможенного оформления внешнеторговых грузов;

5) выявить рекомендации по развитию различных видов транспорта в логистических системах России;

6) установить прогнозы перевозок грузов и грузооборота различными видами транспорта.

Нормативно-правовые основы исследования являютсяТаможенный кодекс Таможенного союза, Конституция РФ,Кодекс торгового мореплавания РФ, , Воздушный кодекс РФ, Федеральный закон от 24.07.1998 N 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, Федеральный закон от 10.01.2003 N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Эмпирической основой исследования являетсястатистические и аналитические данные ФТС России, Федеральной службы государственной статистики, аналитического бюро «Eurostatica».

Теоретическая основа исследования послужили труды в области права, логистики, экономики известных отечественных авторов: Евсеева А.А., Семенов В.М.,Вельможин А.В., Рябинович И.М., Лебедев Е.А., Сарафанова Е.В., Кокин А.С., Левиков Г.А.

Методологическую основу исследования составляет комплекс мер научного познания, среди которых методы анализа, синтеза, индукции, дедукции и статистический метод.

Научная новизна исследования заключается в том, что автором впервые проведено комплексное исследование особенностей организации перевозки внешнеторговых грузов различными видами транспорта, в рамках которого:

- предложено авторское определение единая транспортная накладная;
- разработана система применения единой транспортной накладной при перевозке грузов различными видами транспорта;
- выработаны рекомендации поразвитию различных видов транспорта в логистических системах России.

Положения, выносимые на защиту. В ходе исследования на защиту выносятся следующие положения выпускной квалификационной работы:

1) сформулировано (предложено) авторское определение понятия единая транспортная накладная;

2) установлено, что автомобильный и железнодорожный транспорт занимают лидирующие позиции в области перевозок грузов;

3) доказано, чтовнешнеторговые перевозки грузов осуществляются на основе международных соглашений и на каждом виде транспорта регулируются соответствующими законодательными и нормативными актами;

4) выявлено и обосновано, грузоперевозки помогают развитию экономики страны, при этом обеспечивая население всем необходимым для жизни;

5) предложены рекомендации по развитию различных видов транспорта в логистических системах России».

Структура работы. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, разделенных на параграфы, заключения, библиографического списка и одного приложения.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИЗУЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

§ 1. Организация перевозок внешнеторговых грузов морским транспортом

Морские (речные) перевозки – один из распространенных видов перевозки грузов и пассажиров, также играет немаловажную роль в экономике, занимая центральное место в формирующейся единой системе глобальных транспортных перевозок. Для большинства регионов, стран морской транспорт является важной частью экономики, которые связывают с другими регионами и странами. В некоторые районы транспортировка грузов производится только водным транспортом[1].

Морские перевозки осуществляются различными типами судов, которые подразделяются на:

1) грузовые суда:

- универсальные суда (перевозка генеральных и насыпных грузов);

- ролкеры с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (перевозка колесной и гусеничной техники, а также контейнеров);

[1]Афонин А.М., Афонина В.Е., Петрова А.М., Царегородцев Ю.Н. Транспортная логистика:организация перевозки грузов: учебное пособие. М., 2014. С. 110.

- лихтеровозы (перевозки грузов в смешанном морском и речном сообщениях);

- лесовозы;

- паромы (перевозки грузов в железнодорожных вагонах на линиях сравнительно небольшой протяженности, характеризующихся устойчивым грузопотоком и высокой частотой отправки);

- суда для перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов к местам строительства объектов;

- балкеры (перевозка навалочных и насыпных грузов);

- рефрижераторные суда;

- танкеры (перевозка нефти и других жидких химических грузов);

- нефтебалкеры — комбинированные суда (перевозки навалочных, насыпных и жидких грузов);

2) пассажирские суда;

3) ледокольные суда;

4) гидрографические суда;

5) аварийно-спасательные (буксиры-спасатели, плавучие краны и др.);

6) служебно-вспомогательные (буксиры, бункеровщики, лоцманские суда и др.)[1].

В международном судоходстве бывает две формы организации перевозок: трамповое (нерегулярное) и линейное (регулярное).Международное линейное судоходство основано на устойчивых географических направлениях международной торговли. Основной характеристикой линейного судоходства являются закрепление судов на данном направлении и их регулярные заходы в определенные порты по заранее объявленному расписанию. Перевозки оплачиваются грузоотправителями по ставкам тарифа, устанавливаемым перевозчиками. Линейные тарифы публикуются в периодической специализированной

[1] Гудков В.А., Миротин Л.Б., Ширяева С.А.Транспортные и погрузочно-разгрузочные средства: учебник. М., 2015. С. 311-312.

печати и обычно стабильны в течение длительного времени, все тарифы регулируются линейными конференциями, представляющими собой объединения судовладельцев, монополизировавших перевозки грузов на конкретных направлениях. При трамповом судоходстве работа судов не связана с постоянными районами, сущностью трампового судоходства является характер перевозимого груза, его массовость. То есть это энергоносители, продовольственное и промышленное сырье, которое, как правило, поставляются и перевозятся в больших количествах, и их перевозку можно выполнить судовыми партиями при относительно низких издержках, когда однородный груз составляет полную загрузку судна[1].

Организация перевозок грузов морским транспортом в основном относится к торговому мореплаванию. Отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации, а также издаваемыми в соответствии с ним иными правовыми актами.

В Кодексе торгового мореплавания РФ приводятся определения и виды договора морской перевозки груза, требования к перевозочным документам, правила подачи и погрузки судна, выгрузки и выдачи груза. Им также регламентируются вопросы исполнения договора морской перевозки, определяются ответственность его сторон и порядок предъявления претензий и исков.Документальное оформление перевозок грузов. По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт). При этом перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого

[1]ЗимовецА.В. Международные транспортные операции [Электронный ресурс]. URL: http://www.konsalter.ru/biblioteka/m4/3_2.htm (дата обращения: 10.05.2015)

заключен такой договор. Фрахтователем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза на условиях чартера[1].

Чартер — договор морской или воздушной перевозки грузов, а также пассажиров, заключенный между владельцем транспортного средства (фрахтовщиком) и нанимателем (фрахтователем) на аренду всего транспортного средства или его части на определенный рейс или срок, т.е. предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений, а отправителем — лицо, которое заключило договор морской перевозки груза без такого условия, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени.

Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, а также наименование места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия и оговорки. Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями[2].

При осуществлении систематических морских перевозок грузов перевозчик и грузовладелец могут заключать долгосрочные договоры об организации морских перевозок грузов. В этом случае перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основе такого долгосрочного договора.

Договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме. Его наличие и содержание могут подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами. Отношения между перевозчиком и не являющимся стороной договора морской перевозки груза получателем определяются коносаментом. Условия чартера обязательны для получателя, если коносамент содержит ссылку на них.

---

[1] Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Ст. 177.

[2] Тяпухин А. П. Логистика: учебник. М., 2013. С. 281.

Отправителю необходимо своевременно передать перевозчику все требуемые в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами документы, касающиеся груза, поскольку он несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты таких документов.

После приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать ему коносамент. Он составляется на основании подписанного отправителем документа, который должен содержать данные об отправителе, получателе, грузе и другую необходимую для составления коносамента информацию[1].

В коносамент обязательно включаются следующие данные:

— наименование перевозчика и место его нахождения;

— наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки,

— наименование отправителя и место его нахождения;

— наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;

— наименование получателя, если он указан отправителем;

— наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем;

— внешнее состояние груза и его упаковки;

— фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им,

— время и место выдачи коносамента;

[1]Web ИРБИС [Электронный ресурс].URL: http://www.irbis.vegu.ru/repos/4061/HTML/86.htm (дата обращения: 10.05.2015)

— число оригиналов коносамента, если их больше чем один;

— подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки.

Виды коносамента:

1) коносамент на предъявителя, который предоставляет право каждому, кто является его владельцем, распоряжаться товаром. Применяется крайне редко, поскольку не может гарантировать получение товара именно тем лицом, которому он действительно предназначен;

2) именной коносамент, выписываемый на конкретного получателя товара. Передача владения товаром другому лицу может производиться только посредством специально оформленного заявления о переуступке (цессии);

3) ордерный коносамент, согласно которому перевозчик должен доставить товар по указанию обозначенной стороны. Этот коносамент может передаваться получателем третьему лицу посредством индоссамента, т.е. передаточной надписи на этом документе.

4) бортовой коносамент, оформляемый на погруженный на борт судна груз;

5) коносамент на груз;

6) сквозной коносамент, транспортировка груза из порта в порт;

7) чистый коносамент, т.е. замечания относительно перевозимого товара;

8) нечистый коносамент, т.е. прописаны оговорки.

Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика. Отправитель вправе потребовать от перевозчика выдачи вместо коносамента морской накладной или иного документа, подтверждающего прием груза для перевозки.После того как груз погружен на борт судна, перевозчик по требованию отправителя выдает ему бортовой коносамент, в котором в дополнение к перечисленным выше данным

указывается, на борту какого судна или судов находится груз, а также дата или даты его погрузки[1].

Морская накладная - документ, который подтверждает наличие договора перевозки груза морским путем и принятие или погрузку груза перевозчиком и по которому перевозчик обязуется доставить груз грузополучателю, указанному в документе. Морская накладная не является ни оборотным, ни товарораспорядительным документом, груз выдается указанному в ней грузополучателю. К накладной прилагаются необходимые товаросопроводительные документы[2].

Общие правила перевозки внешнеторговых грузов морским транспортом. Перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность к плаванию, надлежащим образом снарядить, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза.Судно должно быть подано в указанный в чартере порт погрузки или в указанный фрахтователем порт в соответствии с условиями чартера. В случае, если порт погрузки не указан фрахтователем или указан им несвоевременно либо указан порт погрузки, не являющийся безопасным, перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков[3].

При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в обусловленный чартером срок, в письменной форме уведомив фрахтователя или отправителя, если он указан фрахтователем, о том, что судно готово или будет готово в определенное время к погрузке груза. В случае неподачи

[1]Зимовец А.В. Международные транспортные операции [Электронный ресурс]. URL: http://www.konsalter.ru/biblioteka/m4/3_2.htm (дата обращения: 10.05.2015)
[2]Афонин А.М., Афонина В.Е., Петрова А.М., Царегородцев Ю.Н. Транспортная логистика:организация перевозки грузов: учебное пособие. М., 2014. С. 119.
[3]Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: http://www.mintrans.ru (дата обращения: 10.05.2015)

судна в обусловленный срок фрахтователь вправе отказаться от договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков.

Ответственность сторон по договору перевозки груза. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи. Но если перевозчик докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие обстоятельств, возникших не по его вине, то он освобождается от ответственности.Кодексом торгового мореплавания предусмотрен порядок удостоверения коммерческими актами или актами общей формы обстоятельств, которые могут служить основанием для ответственности участников морской перевозки груза[1].

В международных морских перевозках грузов существует Международная морская организация (ИМО), которая отвечает за повышение надежности и безопасности судоходства в области международной торговли и за предотвращение загрязнения моря с судов. Россия входит в состав ИМО[2].

Как любой другой транспорт, морской транспорт обладает своими преимуществами и недостатками.

Преимущества морских (речных) перевозок:

1) Низкая себестоимость по сравнению с другими видами транспорта;

2) большая грузоподъемность морских(речных) судов, позволяющая перевозить крупные партии груза;

3) высокая пропускная способность, ограниченная только возможностями портов и каналов.

Недостатки морских (речных) перевозок:

1) медленный способ доставки груза;

[1]Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Ст. 150.

[2] Международная морская организация [Электронный ресурс]. URL: http://www.un.org/ru/ecosoc/imo/ (дата обращения: 10.05.2015)

2) промежуточные разгрузки и погрузки в портах до конечного пункта доставки груза.

Таким образом, морской транспорт до сих пор является одним из ключевых средств транспортировки груза на сегодняшний день. В настоящее время он является неотъемлемой частью государственной экономики и помогает устанавливать дипломатические и экономические отношения между разными государствами. Одновременно, ему свойственно перевозить грузы с большим тоннажем, что не характерно ни для одного транспортного средства, и это повышает его спрос на рынке транспортных услуг.

§ 2. Организация перевозок внешнеторговых грузов воздушным транспортом

Воздушные перевозки – перевозки пассажиров, срочных, скоропортящихся, ценных и других грузов, багажа и почты. Основной нормативно-правовой базой, действующим в области регулирования отношений по воздушным перевозкам, являетсяПриказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей"[1].

В соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации: международной является такая перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены соответственно на территориях двух государств или на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства. Следовательно, национальное законодательство РФ полностью согласуется с требованиями, установленными в международном договоре, в котором участвует Россия[2].

---

[1] Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 (ред. от 16.07.2014) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2007 N 10186)URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015)

[2] Воздушный кодекс Российской Федерации. Ст.101.

Внутренние и международные перевозки грузов могут осуществляться регулярными (по договору воздушной перевозки) или чартерными (по договору фрахтования воздушного судна) рейсами.

По договору воздушной перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза.

По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки грузов.

Договор воздушной перевозки груза удостоверяется грузовой накладной установленной формы[1].

Существуют общие правила перевозок грузов воздушным транспортом, которые содержат в себе порядок перевозки товаров и ответственность сторон.Перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей), если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу,

[1] Воздушный кодекс Российской Федерации. Ст.103.

распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в сроки, предусмотренные федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Он имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

Груз, не полученный в течение срока, предусмотренного федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, считается невостребованным и реализуется в порядке, определенном федеральными авиационными правилами[1].

Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством Российской Федерации[2].

Воздушным кодексом РФ определены общие принципы ответственности задействованных в воздушной перевозке груза сторон.Им, в частности, определено, что перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации[3].

Перевозка грузов авиатранспортом является одним из самых быстрых и надежных способов грузоперевозок. По скорости авиаперевозки грузов во много раз превосходят грузоперевозки автомобильным транспортом и

[1] Воздушный кодекс Российской Федерации. Ст.121.
[2] Таможенный кодекс Таможенного Союза. Ст. 167.
[3] Воздушный кодекс Российской Федерации. Ст.124.

грузоперевозки железнодорожным транспортом. Благодаря международным авиаперевозкам можно сократить длительность процесса перевозки товара от отправителя к получателю.Воздушная перевозка, выполняемая несколькими последовательными перевозками, считается единой. На долю международного воздушного транспорта приходится более 54% от общего объема всех регулярных авиационных перевозок в мире.При международном воздушном сообщении могут перевозиться пассажиры, багаж, груз и почта. Перевозка пассажиров, багажа и груза регулируется двусторонними и многосторонними соглашениями, а перевозка почты осуществляется с соблюдением правил международных почтовых соглашений[1].

Классификация полетов на международных воздушных линиях:

1) регулярные (выполняемые в соответствии с условиями соглашений о воздушном сообщении между государствами);

2) нерегулярные (выполняемые на основании специальных разрешений на разовые полеты):

- дополнительные;

- специальные;

- чартерные.

Регулярные рейсы — это рейсы, выполняемые в соответствии с опубликованным расписанием по договорным авиалиниям. В расписании указаны маршрут полета, промежуточные пункты посадок, время вылета и прилета в каждый пункт маршрута, частота движения и тип самолета. Регулярные авиаперевозки оплачиваются по международным авиационным тарифам, опубликованным и неопубликованным.Опубликованные (сквозные) тарифы — это тарифы и сборы от аэропорта отправления до аэропорта назначения, помещенные в тарифных справочниках. Неопубликованные тарифы — это тарифы, которые при отсутствии опубликованного (сквозного) тарифа между данными пунктами образуются двумя способами.

[1]Воздушный кодекс Российской Федерации. Ст.122.

Большинство существующих тарифов не публикуется, их нет в тарифных справочниках и других официальных тарифных изданиях. Более того, каждая авиакомпания разрабатывает свои неофициальные тарифы, которые в основном являются закрытыми и составляют коммерческую тайну авиакомпании.

Регулированием международных авиационных тарифов занимается Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Официальные международные авиатарифы опубликованы в справочникахАРТ и АСТ. В справочнике по авиационным грузовым тарифам АСТ опубликованы все правила построения и применения грузовых тарифов на мировых авиалиниях. Помимо этого в разделе «Правила по странам» указаны особенности грузовых перевозок в каждой стране мира.Грузовые тарифы, указанные в справочнике, применяются только для перевозок от пункта отправления до пункта назначения и не включают сборы за доставку грузов в аэропорт отправления, хранение грузов, их страхование, выполнение таможенных формальностей и т.д.Как правило, международные авиатарифы устанавливаются на двусторонней основе путем соглашений между авиакомпаниями, эксплуатирующими одни и те же авиалинии. Система тарифов и правила их построения и применения разрабатываются авиакомпаниями — членами ИАТА на конференциях по воздушным перевозкам, которые проводятся, как правило, один раз в два года[1].

Все международные авиационные тарифы можно разделить на три группы: пассажирские, багажные, грузовые.Багажный тариф — норма бесплатного провоза багажа, как зарегистрированного, так и незарегистрированного, которая определяется классом обслуживания, также существуют специальные багажные тарифы на отдельные категории багажа (спортивное снаряжение, дипломатический багаж и др.).Грузовые тарифы на международных воздушных линиях разделяются на три вида: основные:

[1] Информационный портал по логистике, транспорту и таможне [Электронный ресурс]. URL: http://www.logistic.ru (дата обращения: 10.05.2015)

нормальные (до 45 кг), количественные (более 45 кг), минимальный сбор; классовые; специальные.Применение скидок с грузовых тарифов также является одним из инструментов влияния на рынок.

Нерегулярные авиаперевозки выполняются на основании разрешений на разовые полеты и подразделяются на дополнительные, специальные и чартерные.Дополнительные рейсы — это рейсы, выполняемые по тем же авиалиниям, что и регулярные, но по особому расписанию. Специальные рейсы — это рейсы, выполняемые со специальным заданием как по маршруту регулярных рейсов, так и по особому маршруту. Как правило, разрешение на выполнение специальных рейсов запрашивается по дипломатическим каналам.Чартерные рейсы — это рейсы, выполняемые в соответствии со специальным контрактом между перевозчиком и заказчиком.В настоящее время нерегулярные перевозки составляют около 18% от общего объема международных перевозок. Общий объем международных нерегулярных перевозок во всем мире складывается из объема, выполненного чартерными перевозчиками, и объема, выполненного регулярными перевозчиками[1].

На сегодняшний день, система мирового воздушного транспорта насчитывает около 600 авиатранспортных компаний. По принадлежности авиакомпании классифицируются на: государственные, частные и корпоративные. При отправке багажа или груза авиатранспортом существуют договора на перевозку. Договор перевозки оформляется для багажа - багажной квитанции, груза - авиагрузовой накладной. Каждая накладная должна быть исполнена в трех оригинальных экземплярах и вручается вместе с грузом. Первый экземпляр предназначен для перевозчика и подписывается грузоотправителем, второй предназначен для грузополучателя, подписывается грузоотправителем и сопровождает груз, а третий - подписывается перевозчиком и вручается грузоотправителю после приемки груза для перевозки.В авиагрузовую накладную должны быть

[1]Зимовец А.В. Международные транспортные операции [Электронный ресурс]. URL: http://www.konsalter.ru/biblioteka/m4/3_2.htm (дата обращения: 10.05.15)

включены следующие данные: место и дата составления авиадокумента; место отправки и доставки; согласованные места остановок; фамилия и адрес грузополучателя; характер груза; количество мест, метод упаковки, особенности маркировки или номеров на местах; вес, количество, объем и размеры товара; заявление о том, что перевозка осуществляется по правилам, относящимся к ответственности[1].

Преимущества воздушных перевозок:

1) высокая скорость доставки грузов;

2) универсальность перевозки;

3) сохранность груза;

4)возможность достижения отдаленных районов.

Недостатки воздушных перевозок:

1) дороговизна доставки груза (высокие грузовые тарифы);

2) зависимость от метеоусловий;

3) промежуточные разгрузки, погрузки в аэропортах для доставки груза до прямого места назначения.

Таким образом, перевозка грузов воздушным транспортом является самым быстрым и надежным способом доставки грузов.Перевозка груза осуществляется регулярными рейсами по расписанию, заказными рейсами по установленным воздушным линиям, а также в пункты, куда регулярные полеты не выполняются.

§ 3. Организация перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом

Железнодорожные перевозки— это логистическая деятельность, которая способствует организации и регулированию процессов продвижения товара от поставщика к покупателю. Железнодорожный транспорт способен

[1]Логистика в России [Электронный ресурс]. URL: http://www.logistic.ru (дата обращения: 10.05.2015)

перевозить различные грузы, а также осуществлять массовые перевозки грузов и пассажиров, низкая себестоимость перевозки[1].

С появлением железных дорог перевозка грузов с помощью железнодорожного транспорта прочно вошла в нашу жизнь. И сегодня, несмотря на растущую популярность других видов грузоперевозки, железнодорожные перевозки остаются одними из наиболее востребованных для организации доставки грузов.Различные виды подвижного состава и грузовых вагонов позволяют перевозить совершенно разные грузы, в том числе скоропортящиеся и опасные, требующие специальных условий перевозки. Высокая пропускная способность и независимость от погодных условий или времени года.На железнодорожном транспорте существует особый вид перевозок – контейнерные грузоперевозки, их отличительной особенностью выступает высокая экономичность и возможность организации доставки «от дверей до дверей»[2].

Контейнерные перевозки – процесс доставки крупногабаритного, ценного, хрупкого и прочего груза при использовании конкретного вида транспорта в строго обозначенное место. Наверное, самый безопасный и удобный способ транспортировки товара – перевозка грузов в контейнерах, так как стандартный контейнер стандартного размера легко и быстро транспортирует с помощью любого вида транспорта, при этом, товар остаётся в сохранности и целости[3].

Классификация разных видов вагонов позволяют регулировать условия перевозки грузов различных типов. Это решает часть неудобств, связанных с перевозками грузов по железной дороге. Выбор нужного типа вагона позволит создать практически идеальные условия для доставки того или иного груза. Бескрышные вагоны подходят для самых простых грузов, не требующих особых условий перевозки. Таким грузам соответствуют

---

[1]Рябинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров: учебник. М.,2014. С. 24.

[2]ЖелДорЭкспедиция [Электронный ресурс]. URL: http://www.jde.ru (дата обращения 10.05.2015)
[3]ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: http://rzd.ru (дата обращения: 11.05.2015)

различные сыпучие строительные материалы, которые не зависят от любых внешних воздействий, также в вагонах с открытым верхом можно перевозить также различную технику, если влияние внешних факторов не скажется на ее состоянии.

Закрытые вагоныиспользуются для более деликатных грузов, в них перевозят зерно, соответственно отлично подходят для транспортировки крупных партий различных товаров.

На одноярусных и двухъярусных платформах удобно размещать различный автотранспорт.

Самый комфортный видом железнодорожных перевозок – это перевозка в изотермических вагонах, возможность регулировать температурный режим создает ряд неоспоримых преимуществ. Такой способ транспортировки идеально подходит для скоропортящихся грузов. Вагоны рефрижераторного вида позволяют сократить до минимума риск, связанный с подобными скоропортящимися грузами[1].

Самым главным инструментом железнодорожных перевозок считается "Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее СМГС)". Соглашения учредило организацию железнодорожных перевозок. Российская Федерация является участницей этого соглашения, следовательно, осуществляются международные перевозки между железными дорогами стран Азии, Европы и других стран. В Соглашении о международном грузовом сообщении (СМГС) прописаны предельные размеры ответственности железных дорог в случае несохранности перевозимых грузов. При железнодорожных перевозках оформляется накладная, она имеет три экземпляра, такие как, оригинал накладной, лист выдачи груза, лист уведомления о прибытии груза.Соглашение определяет сроки доставки грузов большой скоростью и малой скоростью.По прибытии

[1]Рябинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров: учебник. М., 2014. С. 120-122.

груза на станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза получателю[1].

Железная дорога составляет коммерческий акт, во время перевозки или выдачи груза она производит проверку состояния груза, его массы или количества мест и если при этом будет установлена полная или частичная утрата груза, недостача массы, отсутствие накладной и т.д.Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования груза до выдачи его на станцию назначения. Каждая последующая железная дорога, принимая к перевозке груз вместе с накладной, вступает тем самым в этот договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства[2].

Железнодорожные перевозки отвечают за просрочку в доставке груза и за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам за время с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станции назначения.

В соглашении существует вся регламентация и ответственность за доставку груза, а также и просрочку товара[3].

Отношения, возникающие при перевозке грузов железнодорожным транспортом между перевозчиками, грузоотправителями и грузополучателями, регулируются Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации. В нем определены права, обязанности и ответственность сторон, а также основные условия перевозок грузов. Вопросы, связанные с организацией приема грузов к перевозке, их перевозок и хранения в местах общего пользования железнодорожных станций, а также

[1] "Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении"
[2] «Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)».Ст.18.
[3] Там же.

с осуществлением других связанных с перевозками операций, регулируются специальными правилами, издаваемыми в соответствии с Уставом[1].

При систематическом осуществлении перевозок грузов грузоотправители могут заключать с перевозчиками долгосрочные договоры об организации перевозок. В них определяются предполагаемые объем перевозок грузов, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, а также иные условия организации перевозок. В соответствии с договорами об организации перевозок перевозчики обязуются в установленные сроки принимать грузы в обусловленном объеме, а грузоотправители — предъявлять их для перевозок. Такой договор заключается в письменной форме[2].

Перевозка грузов осуществляется в соответствии с заявкой установленной формы, которую грузоотправитель представляет перевозчику не менее чем за 10 дней до начала перевозки. В заявке указываются количество вагонов и тонн, железнодорожные станции назначения и другие необходимые сведения, а также срок действия заявки, который не может превышать 45 дней.

Перевозчик возвращает грузоотправителю заявку с отметкой о ее принятии не позднее чем за три дня до заявленного срока начала перевозки. Выполнение заявки (обеспечение грузоотправителя вагонами, контейнерами, погрузка грузов в вагоны, контейнеры и др.) регистрируется в учетной карточке, которая подписывается перевозчиком и грузоотправителем.

Форма заявки на перевозку грузов, правила и порядок ее оформления и представления, форма учетной карточки выполнения заявки, порядок ее

---

[1] Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 06.04.2015) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации". Ст.64.

[2] Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 06.04.2015) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации".Ст.81.

ведения и оформления устанавливаются правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Предъявляя груз для перевозки, грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза заполненный надлежащим образом перевозочный документ — транспортную железнодорожную накладную. Она передается перевозчику для дальнейшего заполнения им на станции отправления, в пути следования и на станции назначения[1].

Транспортная железнодорожная накладная включает в себя четыре листа (формы перевозочных документов и порядок их заполнения содержатся в Правилах заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г № 39 (ред. от 03.10.2011)):

— оригинал накладной (выдается перевозчиком грузополучателю);

— дорожная ведомость (составляется в необходимом количестве экземпляров для перевозчика и всех участников перевозочного процесса);

— корешок дорожной ведомости (остается у перевозчика);

— квитанция о приеме груза (остается у грузоотправителя)[2].

В соответствии с Правилами приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом грузоотправитель обязан подготовить грузы для перевозки с целью обеспечения безопасности движения, сохранности грузов, вагонов, контейнеров, пожарной и экологической безопасности.Чтобы предохранить товары от повреждения, порчи, утраты, а также предотвратить загрязнение и засорение подвижного состава, железнодорожного полотна и окружающей среды, грузы должны предъявляться к перевозке в упакованном виде с применением транспортной

[1] Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 06.04.2015) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации".Ст. 82.

[2]Приказ МПС РФ от 18.06.2003 N 39 (ред. от 03.10.2011) "Об утверждении Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 23.06.2003 N 4819) (с изм. и доп., вступающими в силу с 18.01.2012) URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015)

тары, соответствующей стандартам и техническим условиям.При перевозке опасных грузов грузоотправитель обязан наносить на тару, вагоны, контейнеры специальные знаки или коды опасности, устанавливаемые Министерством транспорта Российской Федерации[1].

О времени подачи грузоотправителю вагонов или контейнеров под погрузку перевозчик уведомляет грузоотправителя не позднее чем за два часа до подачи с одновременной регистрацией такого уведомления в книге уведомлений о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку. Порядок уведомления устанавливается по соглашению перевозчика с грузоотправителем.Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 ч дня, следующего за днем прибытия грузов. Порядок и способ уведомления устанавливаются по соглашению сторон. Если перевозчик не уведомил о прибытии грузов, грузополучатель освобождается от платы за пользование вагонами, контейнерами и от сбора за хранение грузов до получения уведомления об их прибытии[2].

Преимущества железнодорожных перевозок:

1) хорошая приспособленность для перевозки различных партий грузов при любых погодных условиях;

2) железнодорожный транспорт дает возможность перевозки разных видов груза. Крытые вагоны, контейнеры, цистерны платформы – смогут удовлетворить потребности перевозки практически любого вида груза;

3)невысокая себестоимость перевозки.

Недостатки железнодорожных перевозок:

1) невозможность перевозки груза туда, где нет железнодорожной линии;

---

[1] Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 06.04.2015) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации". Ст.95.

[2]Web ИРБИС [Электронный ресурс].URL: http://www.irbis.vegu.ru/repos/4061/HTML/80.htm (дата обращения: 10.05.2015)

2) нельзя перевезти груз на другие континенты или острова, используя железнодорожный вид транспорта.

Ежедневно тысячи тонн разных грузов перевозятся по железным дорогам России и зарубежья. Транспортные грузовые ж/д перевозки - неотъемлемая составляющая экономики любой страны, удобно и выгодно.

Таким образом, железнодорожный транспорт отличается достаточно высокой универсальностью. Различные виды подвижного состава и грузовых вагонов позволяют перевозить совершенно разные грузы, в том числе скоропортящиеся и опасные, требующие специальных условий перевозки. Высокая пропускная способность и независимость от погодных условий или времени года – это одни из главных преимуществ железнодорожных перевозок перед другими видами доставки грузов.

§ 4. Организация перевозок внешнеторговых грузов автомобильным транспортом

Автомобильные перевозки – это один из наиболее востребованных на рынке труда услуг, перевозка грузов и пассажиров сухопутным транспортом. Применение автомобильных перевозок заключается в развозе и подвозе грузов к магистральным видам транспорта, доставка промышленных и сельскохозяйственных грузов на короткие расстояния, городские перевозки, доставки грузов для торговли и строительства. На дальние расстояния автомобильные перевозки применяются для перевозки скоропортящихся, особо ценных, требующих быстрой доставки, неудобных для перегрузки другими видами транспорта грузов[1].

Следовательно, автоперевозки – это доставка любого багажа без так называемой добавочной разгрузки и погрузки, что действительно преумножает скорость проведения процесса грузоперевозки. За счет отсутствия дополнительной разгрузки и погрузки товара значительно

[1] Лебедев Е.А., Миротин Л.Б. Логистика в автомобильном транспорте. Практикум: учебник. М., 2015. С.6.

сокращается время доставки и риск повреждения груза, тем самым уменьшается вся стоимость перевозки.

Международные грузовые перевозки – это те перевозки, которые используются для перевозки грузов из-за границы.Соглашение о международной автомобильной перевозке представляет собой особый вид внешнеторговых сделок, особое коммерческое соглашение: автоперевозки обычно осуществляются не сторонами контракта, а связанными с ними фирмами, которые могут сами заключать договор автоперевозки. Наиболее характерным юридическим признаком этих соглашений является их природа как двойной внешнеторговой сделки[1].

Виды грузовых автомобильных перевозок по отраслевому признаку бывают:торговые, промышленные, сельскохозяйственные, строительные, почтовые. Классификация автомобильных перевозок может подразделяться по сезонному признаку, разделяющему их на сезонные, постоянные или временные. Сезонные выполняются в конкретное время года, например, перевозки овощей в период их сбора. Постоянные осуществляются регулярно в течение длительного периода независимо от времени года, например, доставка сырья на непрерывно функционирующее производство. Временные носят эпизодический характер, например, доставка стройматериалов на объект[2].

Международные транспортные организации. В настоящее время в мире существует более 45 правительственных и неправительственных организаций, занимающихся автомобильным транспортом.Среди них большое значение для развития международных автомобильных перевозок играет работа Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН), созданный еще в 1948 году.Данный комитет на сегодняшний день

[1] Евсеева А.А., Сарафанова Е.В. Международные перевозки: учебник. М., 2011. С.16.

[2] Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б., Куликов А.В. Грузовые автомобильные перевозки: учебник. М., 2015. С. 14-16.

является одним из наиболее эффективных органов Европейской экономической комиссии. Комитет осуществляет не только консультационную деятельность, но и является органом, в рамках которого вырабатываются международные рекомендации и заключаются международные соглашения.Во главе данного комитета стоит председатель и его заместитель. Непосредственно им подчиняются рабочие группы по отдельным видам транспорта. Эти группы осуществляют руководство и контроль над деятельностью вспомогательных органов групп докладчиков и групп экспертов, которые создаются для изучения специальных проблем между сессиями Комитета. Сессии проводятся один раз в год, как правило, в Женеве (Швейцария). Далее, в иерархии комитета имеется ряд групп экспертов, работающих непосредственно под эгидой Комитета.

На данном этапе при активном участии и помощи международных неправительственных организаций Комитетом разработан ряд конвенций, соглашений, рекомендаций и норм для облегчения международных перевозок и для унификации и улучшения национальных рекомендаций.

На работу Комитета влияют участие многие правительственные и неправительственные международные организации, в частности, Международный Союз автомобильного транспорта (МСАТ), Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

МСАТ - это некоммерческая организация, и призвана содействовать в интересах общества в целом, развитию во всех странах национальных и международных автомобильных перевозок, а также выступает в качестве защитника профессиональных автомобильных перевозок и перевозок за собственный счет.Действительными членами МСАТ могут быть любые национальные некоммерческие организации, наиболее представительные по каждому виду автомобильных перевозок: профессиональным перевозкам пассажиров, профессиональным перевозкам грузов и перевозкам за собственный счет.

Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (далее АСМАП)представляет интересы и отстаивая позиции российских автоперевозчиков в ряде российских, зарубежных и международных организаций. Сейчас АСМАП является некоммерческой организацией, объединяющей в своих рядах 1200 российских предприятий. Её услугами пользуются более 2000 предприятий[1].

Организация автомобильных перевозок – это самая главная процедура транспортной перевозки. Следовательно, организация перевозок и управление на автомобильном транспорте предполагает лишь, что человек занимается составлением транспортной сети и выбором оптимального варианта распределения машин по маршрутам[2].

Организация автомобильной грузоперевозки состоит из следующих этапов:

Первый этап - получение устной или письменной заявки о доставке груза. На этом этапе оговаривается дата, время и место загрузки, род и количество перевозимого груза, место доставки груза и пожелание к перевозке: срок, маршрут, режим перевозки, иные условия и пожелания.

Второй этап – сбор документов, необходимых для перевозки груза на автомобильном транспорте.

Необходимые документы при автомобильных перевозках:

1) личные документы;

2) документы на транспортное средство;

3) документы на товар (груз).

К личным документам относятся:

1) паспорт с правом выезда за границу (с открытыми визами);

2)медицинская страховка;

3) водительское удостоверение;

---

[1] Практическое руководство упрощению процедур торговли [Электронный ресурс]. URL: http://tfig.unece.org/RUS/contents/international-transport-organizations.htm (дата обращения: 11.05.15)

[2]Семенов В.М., Болотин В.А., Кустов В.Н. Организация перевозок грузов: учебник. М., 2013. С. 25.

4) Свидетельство о допуске водителя к перевозке опасных грузов (ДОПОГ на водителя);

5)командировочное удостоверение;

6) личная медицинская книжка (при перевозке пищевых продуктов);

7) регистрационные листки (тахограммы, заполненные и незаполненные);

8) документ на таможенное оформление личных вещей.

К документам на транспортное средство относятся:

1) свидетельство о регистрации и договор аренды, если владелец и перевозчик не совпадают;

2) сертификат о прохождении технических осмотров и сертификат (талон) техосмотра;

3) свидетельство о допущении дорожного транспортного средства к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами (с прилагаемыми фото);

4) свидетельство о допущении к перевозке опасных грузов;

5) регистрационная карточка на перевозку опасных грузов;

6) свидетельство о допущении к перевозке скоропортящихся пищевых продуктов;

7) свидетельства (сертификаты) об экологической и другой безопасности;

8) страховка на транспортное средство;

9) путевой лист;

10) документы, подтверждающие плату за дороги, нахождение на территории, сборы и т.п.;

11) документ на таможенное оформление транспортного средства (при необходимости).

К документам на груз относятся:

1) товарно-транспортная накладная (далее ТТН), заполненная (при перевозке) с прилагаемыми документами:

- отгрузочная спецификация;

- счет-фактура;

- сертификаты и свидетельства (ветеринарные, фитосанитарные, медико-санитарные, качества, соответствия техническим стандартам, происхождения и др.).

2) акт загрузки автомобиля, паспорт сделки (до 1-й внутренней таможни);

3) контракт на поставку;

4) карнет TIR или таможенная декларация на товары;

5) термограммы или лист контроля температурного режима груза;

6) аварийная карточка при перевозке на условиях ADR;

7) страховка на груз;

8) незаполненный экземпляр (или два экземпляра) ТТН;

9) незаполненный карнет-TIR;

10) Отчетные документы (не требуются до конца рейса)[1].

Инвойс (Invoice) – счет, грузосопроводительный документ, который в международной коммерческой практике выписывается (оформляется) продавцом товара покупателю за определенную партию товара, он должен содержать следующую информацию:номер и дату документа (инвойса);наименование и адреса продавца, грузоотправителя, покупателя и грузополучателя;номер и дату контракта, заказа;условия поставки по Инкотермс;условия оплаты;наименование груза, описание, код ТН ВЭД ТС товара;количество товара, стоимость и общая стоимость товара;страна происхождения товара.

Инвойс (счет) - основной документ, подтверждающий стоимость декларируемого товара. Инвойс является базой для расчета таможенных сборов, платежей и НДС. В российской практике документ, аналогичный инвойсу, отсутствует[2].

Счёт-фактура является документом, применяемым исключительно для целей налогового учета, и поэтому не может считаться полным аналогом инвойса. В связи с этим в России инвойс обычно применяется только при

[1]Зимовец А.В. Международные транспортные операции [Электронный ресурс]. URL: http://www.konsalter.ru/biblioteka/m4/4_1.htm (дата обращения: 11.05.2015)
[2]KamaExpress [Электронный ресурс]. URL: http://www.kama-express.ru/invoice (дата обращения: 11.05.2015)

международных поставках товаров. В некоторой степени инвойс соответствует документу «счёт на оплату», применяемому в российской практике.

Упаковочный лист– товаросопроводительный документ, в котором содержится полный перечень товара по каждому товарному месту в отдельности (коробка, ящик, паллета и т.д.). Отгрузка товара продавца покупателю обычно всегда сопровождается выпиской упаковочных листов. Упаковочный лист должен содержать: номер и дату документа; наименование и адреса продавца, грузоотправителя, покупателя и грузополучателя; номер и дату контракта, заказа; перечень всех транспортируемых товаров с точным описанием наименования товара; количество товара (число штук в упаковке); номер упаковки (номер места); вид упаковки; габаритные размеры мест; вес товара брутто и нетто в конкретной упаковке; общий объем и вес груза. Упаковочный лист и инвойс имеют практически одинаковое содержание, отличие состоит в том, что в упаковочном листе не указывается стоимость товара[1].

Экспортная декларация (EX-1) в рамках внешнеторговой сделки – это общепринятый международный документ, который подтверждает экспорт товара для грузов и оформляется в момент экспортного таможенного оформления перед вывозом товара.В зависимости от условий поставки по Инкотермс экспортную декларацию должен оформить продавец товара или покупатель (условие EXW). Покупатель обычно передает свое обязательство по оформлению экспортной декларации своему экспедитору или перевозчику.

В Европейском Союзе все экспортные декларации оформляются в электронном виде. Поставщик или экспедитор имеют доступ к общеевропейскому серверу, на котором осуществляется предварительное оформление экспортной декларации в месте нахождения товара. На этом

[1]KamaExpress [Электронный ресурс]. URL: http://www.kama-express.ru/packing_list (дата обращения: 11.05.2015)

этапе таможенные органы страны, в которой осуществляется экспортное таможенное оформление, могут потребовать предъявление экспортируемого товара к таможенному досмотру.Экспортная декларация (EX-1) для грузов, произведённых и проданных из стран (ЕЭС) - это общепринятый международный документ, который подтверждает экспорт товара. С погашением европейской декларации на таможне отправления из стран ЕЭС (при отправке груза с транзитного склада) поставщику подтверждается факт вывоза товара с территории ЕЭС. В момент пересечения товаром границы или оформления CARNET TIR происходит закрытие экспортной декларации. Для этого в таможню предоставляется распечатанная копия экспортной декларации со штрих-кодом и индивидуальным номером экспортного отправления. Данный факт позволяет покупателю товара избежать уплаты внутри-европейского НДС (VAT).Экспортная декларация EX-1 должна сопровождать грузы европейского происхождения, которые следуют далее с транзитного склада за пределы стран ЕЭС. Декларация EX-1 должна быть проштампована на таможне отправления. Экспортная декларация необходима иностранному поставщику для подтверждения заявленной нулевой ставки НДС[1].

Транзитная декларация (Т-1) - это документ (бумажка) являющийся таможенной (финансовой) гарантией и применяется для товаров пересекающих территорию Евросоюза (далее ЕС) транзитом или для гарантии доставки товара от границы ЕС к таможенному складу или внутренней таможне или наоборот.

Международная товарно-транспортная накладная CMR (ЦМР) - транспортный документ, наиболее широко используемый при международных перевозках грузов автомобильным транспортом. Транспортная накладная CMR выписывается для подтверждения заключения договора перевозки, который определяет ответственность отправителя, перевозчика и получателя товара. Подтверждает, что груз в момент принятия

[1]KamaExpress [Электронный ресурс]. URL: http://www.kama-express.ru/ex-1 (дата обращения: 11.05.2015)

находился в надлежащем состоянии, в целой упаковке, маркировка и число мест соответствует указанным в накладной. В то же время накладная CMR не является товарораспорядительным документом. Груз выдается указанному в ней грузополучателю.Товарно-транспортная накладная CMR составляется не менее чем в трех экземплярах, которые заверяются отправителем и перевозчиком. Очень важный момент - это совпадение данных, указанных во всех транспортных документах. Необходимо, чтобы коды ТНВЭД ТС и стоимость были одинаковые во всех приложенных к грузу документах, а также вес в CMR пишется именно брутто (вес с упаковкой)[1].

Книжка МДП или Carnet TIR(ТИР)это одно и тоже - транспортный документ на одну международную перевозку и применятся перевозчиком для облегчения и ускорения прохождения границ. Каждая книжка МДП состоит из двух частей: обложки, желтого отрывного листа и корешка, набора белых и зеленых отрывных листов и корешков, содержащих описание груза и таможенных наложений, и протокола о происшествии, который заполняется в случае повреждения в пути пломб или груза. Выпускаемые в настоящее время книжки МДП содержат 14 или 20 отрывных листов, для перевозки товаров через территорию 7 или 10 государств. На каждую перевозку одним транспортным средством выдается одна книжка МДП, действительная до завершения перевозки при условии оформления ее таможней страны отправления в сроки, установленные гарантийным объединением. В процессе перевозки таможенные органы, как правило, контролируют только сохранность таможенных наложений и внешнее состояние транспортного средства, изымают отрывные листы книжки МДП и оформляют соответствующие корешки, которые остаются в книжке. Однако любой таможенный орган сохраняет за собой право проведения контроля перевозимых грузов.Если в пути таможенные пломбы и печати случайно повреждены, или груз погиб или поврежден, перевозчику следует немедленно обратиться к ближайшим таможенным органам, которые

[1]KamaExpress [Электронный ресурс]. URL: http://www.kama-express.ru/cm (дата обращения: 11.05.2015)

составят протокол, приведенный в книжке МДП, который остается в книжке МДП до прибытия груза в таможню места назначения.Книжка МДП (Carnet TIR) является документом строгой отчетности и должна быть возвращена в АСМАП[1].

Преимущества автомобильных перевозок:

1) Высокая мобильность;

2) доставка от «от двери до двери», автотранспорт позволяет доставить груз от отправителя до конечного получателя без промежуточных перегрузов;

3) с помощью специализированных автомобилей, можно осуществлять доставку груза, которому необходимы специальные условия перевозки. Существует возможность обеспечить необходимую температуру скоропортящимся продуктам, либо условия перевозки опасным грузам;

4) довольно удобно и легко можно обеспечить контроль за всем процессом перевозки. Таким образом, можно вовремя устранить возникающие проблемы на пути следования груза, данное преимущество позволяет обеспечить хорошую безопасность транспортируемому имуществу.

Недостатки автомобильных перевозок:

1) Сравнительно высокая себестоимость перевозок;

2) возможность хищения груза и угона автотранспорта;

3) малая грузоподъемность.

Таким образом, в зависимости от конкретных видов транспорта, используемых в перевозках, различают морские, речные, воздушные, железнодорожные, автомобильные сообщения. Морской транспорт осуществляет международные перевозки между странами и континентами. По стоимости транспортной услуги и эффективности такой доставки ему нет пока альтернатив. Для современной экономики доставкагрузов железнодорожным транспортом имеет

[1] Все о таможне [Электронный ресурс]. URL: http://www.tks.ru (дата обращения: 11.05.2015)

первостепенное значение. При тарифах, лишь немного превышающих тарифы морского и речного транспорта, он обеспечивает доставку больших объемов груза на большие расстояния не зависимо от погодных условий. Автомобильный транспорт, будучи весьма распространенным, имеет весьма высокий тариф за услугу, ограниченная масса груза, перевозимая в одной партии товара, зависимость от погодных условий и не самая высокая скорость доставки.

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

§ 1. Структура российского рынка грузоперевозок России

Падение объемов грузоперевозок в 2013 году стало следствием стагнации промышленного и сельскохозяйственного производства на фоне вялого спроса на продукцию российских производителей на внешних рынках и снижения темпов роста импортных поставок. В январе–сентябре 2013 года объем промышленного производства в стране вырос всего на 0,1%, выпуск продукции обрабатывающей промышленности сократился на 0,3%. Небольшое увеличение на 0,8% производства в сегменте топливно-энергетических ресурсов за счет роста добычи газа и нефти не смогло переломить отрицательный тренд. К тому же ожидаемый эффект от ВТО в значительной степени оказался снивелированным охлаждением мирового рынка и снижением темпов роста платежеспособного спроса внутри страны. Как и в 2012 году, основным драйвером внутреннего спроса на грузоперевозки остается строительная индустрия, что определяется продолжением жилищного строительства, и проектов с бюджетным финансированием. При этом следует отметить, что рост объемов перевозок обеспечивается преимущественно автомобильным транспортом при

отрицательных показателях работы железнодорожного и авиационного транспорта[1].

В 2013 году объем перевозок грузов, из-за падения объемов у ж/д превысил 97,2% к уровню 2012 года, а грузооборот сократится на 2,1%.

С другой стороны, негативные ожидания потребителей, связанные с неустойчивой ситуацией на российском рынке, оказывают сдерживающее влияние на динамику производства и импорта потребительских непродовольственных товаров.

Основным сдерживающим фактором роста перевозок железнодорожным транспортом остаются инфраструктура и подвижной состав, износ основных фондов которых доходит до 60–80%.

Третий год подряд отрицательную динамику демонстрирует морской транспорт. Объем перевозок российских судов упал в 2012 году на 43% против 2011 года, в текущем году объем перевозок вряд ли превысит 56% уровня 2012 года.

Среди основных причин сокращения показателей работы морского транспорта следует выделить высокие фрахтовые ставки россиян по сравнению с мировыми из-за высоких налогов и расходов, уход российских судов под иностранный флаг и иностранную юрисдикцию.

При этом показатели работы большинства российских портов улучшились вырос на 3,8%по сравнению с 2012 годом за счет наращивания объемов перевалки экспортных грузов. Превышение объемов 2012 года отмечается прежде всего по наливным грузам (+6,8%), по сухогрузам сохраняется на уровне прошлого года.

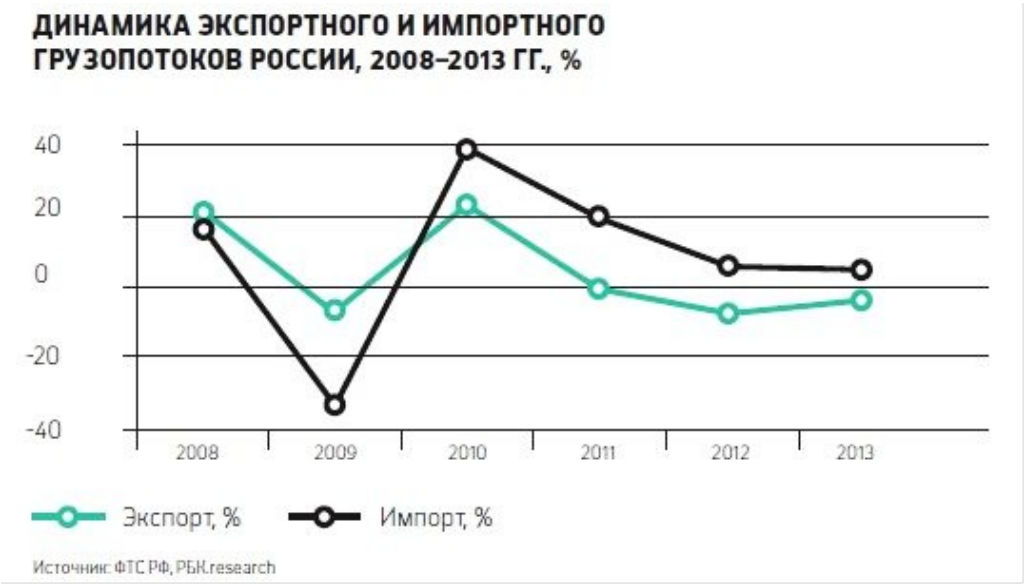
По оценке РБК.research, наиболее высокие темпы роста доходов ожидаются в сегментах перевозок грузов автомобильным транспортом, доходы компаний, осуществляющих перевозки железнодорожным транспортом, вырастут в пределах 2–3% из-за роста тарифов.

[1] Маркетинговое агентство РБК.research [Электронный ресурс]. URL:http://research.rbc.ru (дата обращения: 13.05.2015)

По данным таможенной статистики, в 2012 году объем грузоперевозок в международном сообщении упал на 8,1% вследствие снижения спроса на товары российского экспорта и замедления темпов роста импорта.

В 2013 году негативные тенденции в сегменте международных грузоперевозок продолжились. По данным Таможенного комитета, в январе–августе 2013 года по сравнению с аналогичным периодом 2012 года сократился экспорт[1].

Динамика импортного грузопотока оказалась ниже прогнозных показателей. Так, в январе–августе 2013 года Федеральная таможенная служба зарегистрировала снижение объемов импорта (в тоннах) нефтепродуктов, сахара-сырца, мяса и рыбы, легковых и грузовых автомобилей. При этом уверенный рост на 19,2% демонстрировал импорт стальных труб и черных металлов, что связано с реализацией крупных энергетических проектов на Дальнем Востоке и в Восточной Сибири (Рисунок 1).



Источник: Федеральная Таможенная Служба,РБК.research

[1] Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: http//www.customs.ru (дата обращения: 13.05.2015)

Рисунок 1 – Динамика экспортного и импортного грузопотоков России, 2008 – 2013 ГГ.,%[1]

В среднесрочной перспективе на железнодорожный транспорт усилится конкурентное давление со стороны автомобильного транспорта, прежде всего по строительным материалам, пищевой продукции и сборным грузам. Объем коммерческих перевозок грузов в 2015 году с учетом стагнации ожидается рост перевозок грузов автомобильным транспортом в 2015 году на 5,0% к уровню 2012 года.

Ключевыми факторами конкурентоспособности автомобильного транспорта станут гибкость ценообразования и географии перевозок, технологии перевозочного процесса, а также интеграция разных видов транспорта при перевозке (интермодальность).

Преимуществами использования этого вида транспорта для перевоза грузов являются скорость, маневренность автомобиля, возможность выбирать маршрут и разная степень грузоподъемных возможностей. Грузовые автомобили используются для транспортировок самого разнообразного груза – от простого до опасного.

В 2014году российскими перевозчиками было выполнено 5384 тысячи поездок в различные города России. В настоящее время в этой сфере работают 15338 перевозчиков различных форм собственности.

Важной особенностью транспортной системы России является её тесная взаимосвязь с производством. Огромные пространства и суровый климат[2].

России предопределили первостепенное значение всепогодных видов наземного транспорта — железнодорожный и трубопроводный. На них падает основной объём грузовой работы. Железнодорожный транспорт

[1] Маркетинговое агентство РБК.research [Электронный ресурс]. URL:http://research.rbc.ru (дата обращения: 13.05.2015)

[2] Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]/ URL: http://www.gks.ru (дата обращения: 13.05.2015)

наиболее развит в России (на него по данным на 2014 год приходилось 85 % внутреннего грузооборота). По протяжённости железнодорожного полотна (86 тысяч км, половина из которых электрифицирована) Россия находится на втором месте после США. Водный транспорт играет в России значительно меньшую роль из-за короткого навигационного периода. Протяженность внутренних вод, которых утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации, составляет 101,6 тыс. км. Удельный вес внутреннего водного транспорта в общем грузообороте составляет 3,9 %. Роль речного транспорта резко повышается в ряде регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Объем перевозок грузов транспортом области в 2014 года составлял 45,5 млн. тонн или 95,8 процента к соответствующему периоду 2013 года, в том числе: железнодорожным транспортом – 91,1 процента, автомобильным – 95,6 процента, трубопроводным – 111,3 процента, внутренним водным 124,5 процента. Грузооборот транспорта составлял 128,0 млрд. т. км (104,2 % к 2013 году)(Рисунок2)[1].

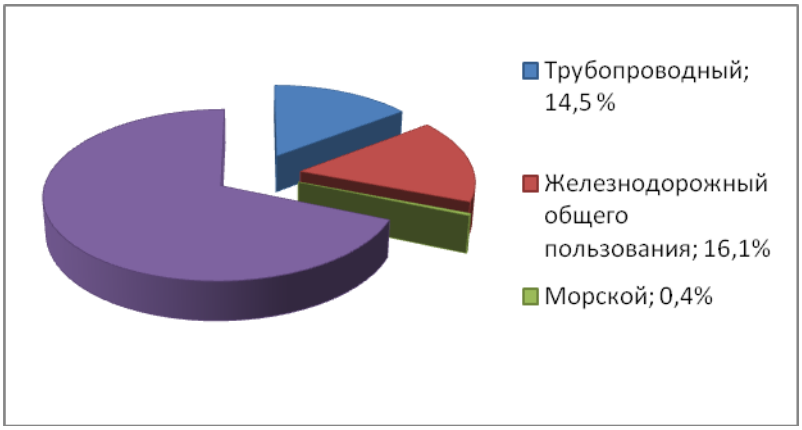


Рисунок 2 – Структура российского рынка грузоперевозок в России, 2014 г.

Многие крупные российские компании охватывают все регионы России от Калининграда до Дальнего Востока по перевозке сборных грузов.

[1] Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: http//www.customs.ru (дата обращения: 13.05.2015)

На 2014 год услугами российских компаний воспользовались более 3 миллионов клиентов.

Компании регулярно расширяют область присутствия, открывая новые филиалы, осваивают новые виды транспорта. Прежде всего, компании отличаются инновационным подходом, профессиональными сотрудниками и высокотехнологичным контролем над работой. Всё это позволяет доставить любой груз в кратчайшие сроки.

В настоящее время значительная часть грузопотоков в направлении Восток – Запад идет по морю. Доминирующее или почти монопольное положение морских перевозчиков на данном направлении не позволяет грузоотправителям рассчитывать на снижение транспортной составляющей в их расходах. В этой связи железнодорожные перевозки являются разумной экономической альтернативой перевозкам морским.

Кроме того, перевозки по Транссибирской магистрали по сравнению с морскими имеют ряд объективных преимуществ: - возможность сокращения времени следования грузов: - низкий уровень политических рисков, т.к. до 90% маршрута проходит по территории Российской Федерации - сокращение до минимума числа перевалок груза, что сокращает расходы грузовладельцев и предотвращает риск случайного повреждения грузов при перевалке.

По Транссибу перевозится более 50% внешнеторговых и транзитных грузов. Технические возможности Транссиба позволяют сейчас перевозить до 100 млн. тонн грузов в год, в том числе 200 тыс. контейнеров (ДФЭ) международного транзита. В перспективе объем транспортировки последних может составлять до 1 миллиона единиц в год[1].

Таким образом, транспортные грузоперевозки являются важным связующим звеном в мировой экономике и, особенно в настоящее время в экономике Российской Федерации, без которого невозможно нормальное

[1] Маркетинговое агентство РБК.research [Электронный ресурс]. URL:http://research.rbc.ru (дата обращения: 13.05.2015)

функционирование ни одного государства отрасли хозяйства, ни одного региона страны.

§ 2. Статистика перевозок внешнеторговых грузов различными видами транспорта России с ЕС

Статистика рынка *морских грузоперевозок* ЕС-РФ за 2013/14 гг.,импорт.В направлении из ЕС в РФ 2014 года на морском транспорте было перевезено 5968 тыс. тонн грузов, что на 12,6% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Сокращение импорта отмечается из 20 стран Евросоюза.

Наибольшее сокращение импортных перевозок морским транспортом в РФ произошло из Болгарии: -164 тыс. тонн (-66,3%). Большой объем сокращения приходится на цемент, сократились поставки химии (в основном, содиум карбоната), стекла.

Также большое сокращение импорта отмечается из Дании: -140 тыс. тонн (-44,7%). Здесь сильно сократились поставки ячменя, готовых продуктов питания и полуфабрикатов.

Наибольшее увеличение импорта в физическом выражении отмечается из Австрии: +106 тыс. тонн (+203,8%). Рост произошел, главным образом, за счет резкого увеличения перевозок металлопродукции.

Заметный рост импорта грузов на морском транспорте в рассматриваемом периоде отмечается также из Великобритании (+90 тыс. тонн), Финляндии (+43 тыс. тонн). Высокая положительная динамика (хотя и при небольших объемах перевозок) отмечается из Литвы, Словении, Словакии.

Таблица 1 - Импортные грузоперевозки на морском транспорте из ЕС в РФ за 2013/14 гг., тонн

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
ЕС (всего)	**6717222**	**5868495**	**-848727**	**-12,64**
Бельгия	585297	481025	-104272	-17,82
Ирландия	439894	388213	-51681	-11,75

Продолжение таблицы 1

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
Польша	403896	322049	-81847	-20,26
Италия	353412	298365	-55047	-15,58
Франция	274616	240302	-34314	-12,50
Финляндия	143834	187578	43744	30,41
Дания	314458	173883	-140575	-44,70
Австрия	54069	160058	105989	196,03
Греция	126415	96570	-29845	-23,61
Румыния	113888	89502	-24386	-21,41
Болгария	248318	83684	-164634	-66,30
Португалия	54967	47923	-7044	-12,81
Чехия	23011	13887	-9124	-39,65
Литва	5423	11938	6515	120,14
Словения	3255	9425	6170	189,55
Кипр	19103	8921	-10182	-53,30
Эстония	30205	7414	-22791	-75,45
Латвия	20742	3487	-17255	-83,19
Словакия	1060	3402	2342	220,94

В экспортном направлении из РФ в ЕС на морском транспорте за 9 месяцев 2014 года перевезено 166,96 млн. тонн грузов, что на 3,6% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Наибольшее сокращение экспортных морских грузоперевозок произошло по направлениям в Италию (-2328 тыс. тонн; - 12,8%) и Литву (-2122 тыс. тонн; -28,9%).

Заметное сокращение экспортных перевозок при высокой отрицательной динамике отмечается в Грецию (-1288 тыс. тонн; -17,4%), Испанию (-1207 тыс. тонн; -9,3%), Финляндию (-1171 тыс. тонн; -10,1%), Болгарию (-754 тыс. тонн; -14,7%), Португалию (-235 тыс. тонн; - 18,9%).

Наибольшее увеличение экспортных перевозок – в Бельгию (+1435 тыс. тонн; +13,7%) и Швецию (1131 тыс. тонн; +15,5%). Заметно увеличились перевозки во Францию, Румынию, Данию, Хорватию[1].

Таблица 2 – Экспортные грузоперевозки на морском транспорте из РФ в ЕС за 2013/14 гг., тонн

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
ЕС (всего)	**173103123**	**166961699**	**-6141424**	**-3,55**
Нидерланды	25706421	24943034	-763387	-2,97
Великобритания	21043619	20863173	-180446	-0,86
Германия	19319485	19180112	-139373	-0,72
Италия	18608196	16279687	-2328509	-12,51
Франция	12962192	13516886	554694	4,28
Бельгия	10445896	11881464	1435568	13,74
Испания	13017514	11809984	-1207530	-9,28
Финляндия	11600371	10429069	-1171302	-10,10
Швеция	7294876	8426808	1131932	15,52
Греция	7419425	6130618	-1288807	-17,37
Литва	7343108	5220646	-2122462	-28,90
Польша	5283019	4875833	-407186	-7,71
Болгария	5133438	4378887	-754551	-14,70
Румыния	1896181	2431167	534986	28,21
Дания	1905881	2219282	313401	16,44
Хорватия	1595890	1833237	237347	14,87
Португалия	1251196	1015358	-235838	-18,85

[1] Аналитического бюро «Eurostatica» [Электронный ресурс]. URL: http://eurostatica.com/services/state/ru-sea-dinamic.php (дата обращения: 13.05.2015)

Ирландия	528869	590676	61807	11,69
Латвия	170474	264788	94314	55,32
Словения	219878	263682	43804	19,92
Эстония	205881	227962	22081	10,73

Продолжение таблицы 2

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
Кипр	104056	83681	-20375	-19,58
Словакия	138	126	-12	-8,70
Чехия	1373	45	-1328	-96,72
Австрия	41340	77748	36408	88,07

Статистика рынка *железнодорожных грузоперевозок* ЕС-РФ в 2013/14 гг., импорт. В направлении из ЕС в РФ в 2014 году на железнодорожном транспорте было перевезено 2820 тыс. тонн грузов, что на 17,6% меньше, чем в 2013 году. Отрицательная динамика усиливалась в течение всего 2014 года.

Среди всех стран Евросоюза увеличение поставок грузов по железной дороге произошло только из Латвии: +78,6 тыс. тонн (+18,4%). Эта же страна является крупнейшим импортером грузов на ж/д транспорте из ЕС в РФ в рассматриваемом периоде (550,4 тыс. тонн).

Также можно отметить начало в 2014 году ж/д перевозок из Ирландии, но объемы здесь пока символические (102 т).

В первую пятерку крупнейших импортеров грузов в РФ на железнодорожном транспорте в рассматриваемом периоде вошли также Эстония (434,7 тыс. тонн), Литва (338 тыс. тонн), Польша (327,6 тыс. тонн) и Финляндия (288 тыс. тонн).

Самое большое сокращение объемов импортных грузоперевозок железнодорожным транспортом в физическом выражении отмечается из:

- Австрии (-130,8 тыс. тонн; -70,2%) – динамика в IV квартале улучшилась;

- Литвы (-104,1 тыс. тонн; -23,6%) – динамика в IV квартале улучшилась;
- Эстонии (-98 тыс. тонн; -18,4%) – динамика в IV квартале ухудшилась;
- Финляндии (-93,7 тыс. тонн; -24,6%);
- Польши (-50,3 тыс. тонн; - 13,3%) – динамика в IV квартале улучшилась;
- Германии (-44,1 тыс. тонн; -17,1%);

Динамика сокращения импорта из всех стран достаточно высокая, наименьшая динамика сокращения - из Италии (-9,6%).

Таблица 3 - Импортные грузоперевозки на железнодорожном транспорте из ЕС в РФ в 2013/14 гг., тонн

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
ЕС, всего	**3421695**	**2819684**	**-602011**	**-17,59**
Латвия	471845	550474	78629	16,66
Эстония	532725	434724	-98001	-18,40
Литва	442226	338068	-104158	-23,55
Польша	377972	327577	-50395	-13,33
Финляндия	381698	287963	-93735	-24,56
Германия	257485	213310	-44175	-17,16
Чехия	183553	156925	-26628	-14,51
Словакия	167027	133219	-33808	-20,24
Италия	104720	94631	-10089	-9,63
Венгрия	104308	91685	-12623	-12,10
Румыния	119091	81656	-37435	-31,43
Австрия	186178	55407	-130771	-70,24
Швеция	23715	12734	-10981	-46,30
Бельгия	15310	11192	-4118	-26,90
Болгария	11105	9852	-1253	-11,28
Франция	21778	9281	-12497	-57,38

Словения	10181	7409	-2772	-27,23
Нидерланды	4677	1493	-3184	-68,08
Испания	3414	1225	-2189	-64,12

Продолжение таблицы 3

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
Греция	769	285	-484	-62,94
Хорватия	1488	230	-1258	-84,54
Люксембург	374	216	-158	-42,25
Португалия	0	102	102	
Великобритания	54	26	-28	-51,85

В направлении из РФ в ЕС в 2014 году *железнодорожным транспортом* было перевезено 26 млн 218 тыс. тонн грузов, что на 10% больше, чем в 2013 году.

Лидером по объемам поставляемых из РФ в ЕС на ж/д транспорте грузов в 2014 году является Польша (8048,3 тыс. тонн), хотя в IV квартале динамика перевозок на данном направлении заметно ухудшилась по итогам года перешла из положительной в отрицательную.

Также в первой пятерке стран Евросоюза по объемам полученных из РФ железнодорожных грузов находятся Финляндия (6748,7 тыс. тонн), Словакия (3802,5 тыс. тонн), Литва (2019,8 тыс. тонн), Чехия (1307,8 тыс. тонн). Все эти страны показывают положительную динамику экспорта из РФ на ж/д транспорте.

Самое большое увеличение поставок грузов ж/д-транспортом в физическом выражении отмечается в:

- Словакию (+1119,5 тыс. тонн; +41,7%);
- Чехию (+372,7 тыс. тонн; +39,9%);
- Финляндию (+266,9 тыс. тонн; +4,1%);

- Нидерланды (+193,5 тыс. тонн) – в 2013 году перевозок не было;
- Литву (+221,4 тыс. тонн; +12,3%) – динамика в IV квартале ухудшилась;
- Латвию (+169, 1тыс. тонн; +20%) - динамика в IV квартале ухудшилась;
- Германию (+136,2 тыс. тонн; +46,9%) – динамика в IV квартале ухудшилась, но все равно остается самой высокой.

Наибольшее сокращение грузоперевозок в физическом выражении произошло в:

- Польшу (-241,2 тыс. тонн; - 2,9%) - динамика в IV квартале ухудшилась, перешла из положительной в отрицательную;
- Италию (-38,7 тыс. тонн: -59%) - динамика в IV квартале улучшилась, хотя остается самой отрицательной;
- Практически прекратились экспортные железнодорожные перевозки в Бельгию (-23,7 тыс. тонн)[1].

Таблица 4 - Экспортные грузоперевозки на железнодорожном транспорте из РФ в ЕС 2013/14 гг., тонн

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
ЕС, всего	**23822556**	**26217832**	**2395276**	**10,05**
Польша	8289557	8048286	-241271	-2,91
Финляндия	6481811	6748734	266923	4,12
Словакия	2683057	3802548	1119491	41,72
Литва	1798359	2019772	221413	12,31
Чехия	935094	1307763	372669	39,85
Латвия	842011	1011182	169171	20,09

[1] Аналитического бюро «Eurostatica» [Электронный ресурс]. URL: http://eurostatica.com/services/state/ru-rail-dinamic.php (дата обращения: 13.05.2015)

Румыния	923817	994746	70929	7,68
Венгрия	912880	982536	69656	7,63
Эстония	428115	537500	109385	25,55
Германия	290456	426692	136236	46,90

Продолжение таблицы 4

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
Нидерланды	0	193528	193528	
Австрия	50658	47745	-2913	-5,75
Италия	65570	26903	-38667	-58,97
Хорватия	21422	18000	-3422	-15,97
Франция	3905	6108	2203	56,41
Швеция	2636	1716	-920	-34,90
Испания	114	99	-15	-13,16
Бельгия	23695	4	-23691	-99,98

Статистика рынка грузоперевозок ЕС-РФ на авиатранспорте в 2013/2014 г. Из Евросоюза в Российскую Федерацию в 2014 году на авиатранспорте было перевезено 78 тыс. тонн грузов, что на 1,8% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Наибольшее сокращение авиагрузоперевозок произошло из Чехии: -3731 тонн (-48,6%), в основном, за счет снижения объемов перевозок керосина (авиатоплива). На 20,6% (-1546 тонн) сократились авиаперевозки из Германии - снизился импорт химии и промышленных товаров.

Наибольшее увеличение импортного грузопотока на авиатранспорте было из Венгрии: +1866 тонн (+143,2%), в основном, за счет перевозок керосина (авиатоплива).

В направлении Евросоюза из Российской Федерации с использование авиа в 2014 году было отправлено 19,1 тыс. тонн грузов – на 8,6% больше, чем на аналогичный период прошлого года

Таблица 5 - Импортные грузоперевозки на АВИА транспорте из ЕС в РФ в 2013/14 гг., тонн

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
ЕС, всего	**82608**	**77915**	**-4693**	**-5,68**

Продолжение таблицы 5

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
Нидерланды	14138	15513	1375	9,73
Болгария	13855	13127	-728	-5,25
Германия	14202	12656	-1546	-10,89
Испания	7242	7073	-169	-2,33
Великобритания	4710	5033	323	6,86
Венгрия	2795	4661	1866	66,76
Италия	5724	4613	-1111	-19,41
Франция	4756	4258	-498	-10,47
Чехия	7446	3715	-3731	-50,11
Румыния	728	1659	931	127,88
Бельгия	1524	1299	-225	-14,76
Австрия	1184	836	-348	-29,39

Швеция	961	743	-218	-22,68
Кипр	602	448	-154	-25,58
Польша	600	422	-178	-29,67
Дания	320	301	-19	-5,94
Греция	253	252	-1	-0,40
Ирландия	209	245	36	17,22
Латвия	106	218	112	105,66
Эстония	144	194	50	34,72
Финляндия	269	173	-96	-35,69
Словакия	121	167	46	38,02
Люксембург	76	81	5	6,58

Более 80% всего грузопотока из РФ в ЕС на авиатранспорте приняла Швеция (15537 тонн). Динамика роста на данном направлении перевозок в рассматриваемом периоде составила +10,7%, и это был самый большой прирост в физическом выражении – 1507 тонн.

Высокая положительная динамика экспорта из РФ на авиатранспорте отмечается в Италию: +323 тонны (+113,7%), в основном, за счет роста перевозок сухофруктов и транспортных комплектующих. На 357 тонн (-17,4%) сократились экспортные авиаперевозки в Германию - за счет цветных металлов и оборудования.

Таблица 6 - Экспортные грузоперевозки на АВИА транспорте из РФ в ЕС в 2013/14 гг., тонн

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %

ЕС, всего	**17619**	**19126**	**1507**	**8,55**
Швеция	14034	15537	1503	10,71
Германия	2059	1702	-357	-17,34
Италия	284	607	323	113,73
Великобритания	460	394	-66	-14,35
Бельгия	75	155	80	106,67
Нидерланды	74	138	64	86,49
Франция	137	100	-37	-27,01
Польша	90	78	-12	-13,33
Ирландия	9	63	54	600,00
Эстония	15	59	44	293,33
Испания	61	46	-15	-24,59
Греция	93	39	-54	-58,06
Венгрия	21	33	12	57,14
Латвия	17	33	16	94,12
Болгария	41	30	-11	-26,83
Чехия	27	24	-3	-11,11
Литва	30	18	-12	-40,00
Кипр	17	15	-2	-11,76

Продолжение таблицы 5

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
Австрия	16	14	-2	-12,50
Румыния	7	10	3	42,86
Эстония	6	9	3	50,00
Дания	4	8	4	100,00
Финляндия	6	7	1	16,67
Хорватия	2	2	0	0,00
Люксембург	17	2	-15	-88,24
Португалия	1	2	1	100,00

Анализ продуктовой структуры экспорта в Швецию на авиатранспорте показывает достаточно уникальную и удивительную ситуацию, не характерную больше ни для каких других стран Евросоюза. Согласно данным Евростата, на фоне некоторого сокращения перевозок «дерева и пробки» в рассматриваемом периоде увеличились перевозки кормов для животных и отходов пищевой промышленности – весь объем этого вида грузов был перевезен в мае. Что вызывает еще большее удивление, так это авиаперевозки более 9 тонн угля в марте. Можно было бы посчитать эти данные некой статистической ошибкой, если бы не информация о том, что такой же объем угля перевозился и в мае 2013 года. Собственно, за счет угля, пищевых отходов и производства лесного хозяйства (дерева и бумажноймассы) Швеция и заняла порядка 80% рынка экспорта из РФ в ЕС на авиатранспорте[1].

В направлении импорта из ЕС в РФ за 2014 год на *автомобильном транспорте* было перевезено 14 млн 443 тыс. тонн грузов, что на 10,9% меньше (-1,77 млн тонн), чем в 2013 году.

Рынок автомобильных грузоперевозок на направлении Германия-РФ сократился с 3277 тыс. тонн в 2013 году до 2764 тыс. тонн в 2014 году (-15,7%; -513 тыс. т). Одной из основных причин сокращения импорта из Германии стало падение поставок в РФ автомобилей и автокомплектующих, оборудования и запчастей.

Польша в 2014 году отправила в Россию 2451 тыс. тонн грузов, что на 16,7% меньше, чем за аналогичный период прошлого года (-491 тыс. тонн). Отрицательная динамика импорта из Польши была особенно усилена в III и IV кварталах в результате действия российского продовольственным эмбарго от 7 августа 2014 года. Перечень продуктов, попавших под запрет, составлял

[1] Аналитического бюро «Eurostatica» [Электронный ресурс]. URL: http://eurostatica.com/services/state/ru-air-dinamic.php (дата обращения: 14.05.2015)

существенную долю в импортном грузопотоке из Польши (около 30% в 2013 году).

Таблица 7 – Импортные грузоперевозки на автомобильном транспорте из ЕС в РФ за 2013/14 гг., тонн

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
ЕС, всего	**16214317**	**14443600**	**-1770717**	**-10,92**
Германия	3277205	2764267	-512938	-15,65
Польша	2942582	2451165	-491417	-16,70
Финляндия	1829589	1657100	-172489	-9,43
Нидерланды	800441	1180231	379790	47,45
Литва	1412606	1152858	-259748	-18,39
Италия	994241	881348	-112893	-11,35
Франция	648589	557679	-90910	-14,02
Бельгия	629503	498892	-130611	-20,75
Чехия	498356	471063	-27293	-5,48
Латвия	401968	389534	-12434	-3,09
Австрия	418839	366966	-51873	-12,38
Швеция	342111	341292	-819	-0,24
Испания	375405	302699	-72706	-19,37

Продолжение таблицы 7

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
Эстония	349592	294460	-55132	-15,77
Венгрия	261375	250439	-10936	-4,18
Румыния	192716	202539	9823	5,10
Словакия	152882	144912	-7970	-5,21
Словения	137127	121927	-15200	-11,08
Великобритания	108256	95761	-12495	-11,54
Греция	128870	95290	-33580	-26,06
Дания	167309	90671	-76638	-45,81

Болгария	87609	79086	-8523	-9,73
Люксембург	23720	23116	-604	-2,55
Хорватия	18008	14927	-3081	-17,11
Португалия	11445	10312	-1133	-9,90

В экспорте из РФ в ЕС в 2014 году было перевезено 7920 тыс. т грузов, что на 6,8% больше, чем в 2013 году (+505 тыс. т). Положительная динамика экспорта отмечается в направлении 19 стран Евросоюза.

Лидирующим экспортным направлением по объемам автомобильных грузоперевозок остается Финляндия, принявшая из России в 2014 году 2350 тыс. т грузов (хотя динамика роста здесь была относительно небольшая: +2%; +95 тыс. т по сравнению с 2013 годом).

Экспорт в Польшу увеличился на 181 тыс. т (+25,6%), в Германию в 2014 году было перевезено на 131 тыс. т больше (+13,4%). Высокий показатель роста импорта из РФ на автомобильном транспорте показала также Эстония: +85 тыс. тонн (+19,6%).

Согласно статистики, рост экспорта в Швецию в рассматриваемом периоде составил 207 тыс. т. (+421,4%). Произошло это за счет большого объема поставок нефтепродуктов в июне и декабре. Аналогичный феномен (доставку из России в Швецию больших партий нефти на автотранспорте) статистика фиксировала также в 2012 году.

Наибольшее сокращение экспортных автомобильных грузоперевозок из РФ произошло на направлении Венгрии: -371тыс. тонн (-39,2%). Сократился также экспорт в Австрию, Хорватию, Словакию, Болгарию, Португалию[1].

Таблица 8 – Экспортные грузоперевозки на автомобильном транспорте из РФ в ЕС за 2013/14 гг., тонн

	2013	2014	Изменение,	Изменение, %

[1] Аналитического бюро «Eurostatica»[Электронный ресурс]. URL: http://eurostatica.com/news/124 (дата обращения:14.05.15)

			тонн	
ЕС, всего	**7415014**	**7919738**	**504724**	**6,81**
Финляндия	2255374	2349964	94590	4,19
Германия	982315	1113699	131384	13,37
Польша	706290	886999	180709	25,59
Венгрия	945475	574488	-370987	-39,24
Эстония	432786	517692	84906	19,62
Литва	307972	323287	15315	4,97
Бельгия	274925	304466	29541	10,75
Чехия	248531	256742	8211	3,30
Швеция	49209	256605	207396	421,46
Италия	235505	247934	12429	5,28
Латвия	162451	193067	30616	18,85
Франция	140448	171546	31098	22,14
Нидерланды	128270	156873	28603	22,30
Румыния	132554	149772	17218	12,99
Словакия	113107	107990	-5117	-4,52
Болгария	99145	96494	-2651	-2,67
Австрия	89697	75683	-14014	-15,62
Дания	28985	37528	8543	29,47

Продолжение таблицы 8

	2013	2014	Изменение, тонн	Изменение, %
Словения	19640	32719	13079	66,59
Люксембург	727	7317	6590	906,46
Великобритания	2992	6277	3285	109,79
Португалия	3698	3065	-633	-17,12
Ирландия	77	23	-54	-70,13
Испания	17450	20766	3316	19,00
Греция	13853	15027	1174	8,47

Хорватия	23538	13715	-9823	-41,73

Чехия – одна из успешно развивающихся стран Евросоюза. Основой экономики Чехии являются такие отрасли промышленности, как машиностроение, автомобильная промышленность, черная металлургия, электротехника и электроника, химия и нефтехимия, сельское хозяйство и пищевая промышленность, производство стекла, фармацевтика, текстильное производство, а также сфера услуг.

Важными партнерами Чехии являются Китай (6,5%) и страны СНГ (6,9%), включая Россию (4,8%). В период 2011-13 годы импорт из Чехии в РФ на автомобильном транспорте показывал уверенную положительную динамику, прирастая в 2012 и 2013 гг. соответственно на 5,7% и 6,4% по сравнению с предыдущими годами.

На фоне кризисного падения в 2014 году рынка автомобильных грузоперевозок ЕС-РФ направление импорта из Чехии является одним из наиболее стабильных, с растущей долей в общем объеме: динамика сокращения грузоперевозок из Чехии в РФ более положительная, чем общая динамика ЕС-РФ (Рисунок 3).

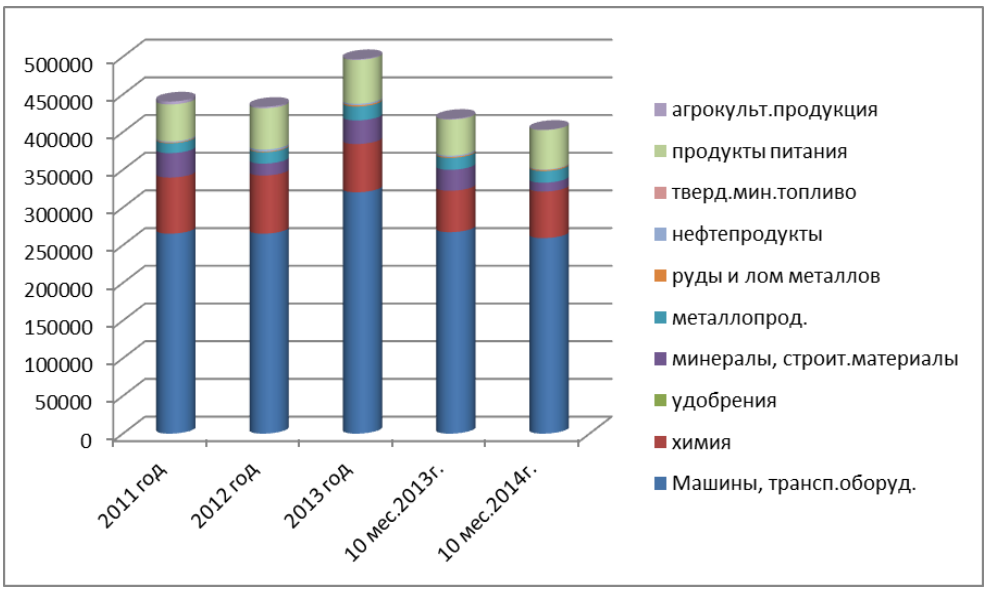


Рисунок 3 – Автомобильные перевозки из Чехии в РФ, 2011-2014., тонн[1]

[1] Аналитического бюро «Eurostatica» [Электронный ресурс]. URL: http://www.eurostatica.com/news/109/ (дата обращения: 14.05.15)

Рисунок 3, показывает, что в 2014 году рынок импортных автомобильных грузоперевозок Чехия-РФ показал динамику минус 3,7% на фоне значительного падения общих объемов автомобильных грузоперевозок ЕС-РФ –минус 9,1%.

Таким образом, доля Чехии на рынке импорта на автомобильном транспорте увеличилась, страна вышла на 9 место среди стран ЕС по импорту в РФ на автотранспорте. Так же в таблице 10 представлены автомобильные перевозки из Чехии в РФ за 2011-2014гг.

Таблица 8 – Автомобильные перевозки из Чехии в РФ, 2011-2014гг., тонн

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Агрокультурная продукция (в т.ч., необработанная древесина)	3835	1923	2160	362
Продукты питания (в т.ч. корм для животных)	49065	54727	105749	52116
Твердое минеральное топливо	0			9
Нефтепродукты	1539	2547	3735	789
Руды и лом металлов	913	976	3005	1325
Металлопродукция	13121	15146	34181	15578

Продолжение таблицы 8

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Минералы, строительные материалы	32447	15831	59066	11748
Удобрения	2	6	39	15
Химия	74457	77125	118974	61744
Машины, транспортное оборудование, промышленные изделия	265285	298666	587515	259381
ВСЕГО	**443098**	**468218**	**917288**	**405111**

Санкционное противостояние между ЕС и РФ в меньшей степени задевает торговлю между Чехией и Россией, и как следствие, в меньшей

степени влияет на грузоперевозки между этими странами по сравнению другими странами ЕС. Наибольшая доля импорта на автотранспорте из Чехии в РФ приходится на транспорт, различное оборудование, аппаратуру, приборы с запчастями к ним. Также заметные объемы перевозок составляет импорт медицинской и фармацевтической продукции, парфюмерных препаратов, пластмассы, пива.

В период 2011-13 годы экспорт в Чехию из РФ на автомобильном транспорте имел «скачкообразный» характер. Падение экспортных автомобильных грузоперевозок в 2012 году объясняется, главным образом, тенденцией снижения темпов роста чешской экономики. По данным Чешского статистического управления в 2012 г. «рост» ВВП Чехии составил минус 1,2%, в то время как в 2011 г. рост ВВП составил + 1,7%.

В 2013 году объемы экспортных перевозок восстановились на уровне 2011 года и продолжили рост в 2014 году. Чехия находится на 8 месте в рейтинге стран ЕС-импортеров грузов из РФ за период 9 месяцев 2014 года. Прирост составил +8,9% по сравнению с аналогичным периодом 2013 года (Рисунок 4).

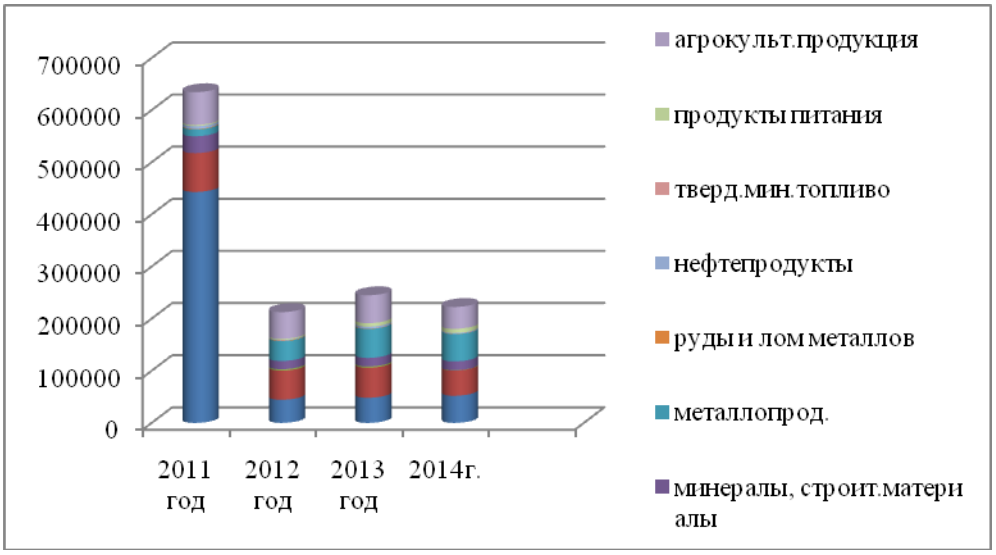


Рисунок 4 – Автомобильные грузоперевозки в Чехию из РФ, 2011-2014гг., тонн[1]

[1] Аналитического бюро «Eurostatica» [Электронный ресурс]. URL: http://www.eurostatica.com/news/109/ (дата обращения: 14.05.15)

Таблица 9 – Автомобильные перевозки в Чехию из РФ, 2011-2014гг., тонн

	2011	2012	2013	2014
Агрокультурная продукция (в т.ч., необработанная древесина)	62794	51264	98989	41986
Продукты питания (в т.ч. корм для животных)	2097	2010	11571	7825
Твердое минеральное топливо	201		140	46
Нефтепродукты	5248	1271	6398	1813
Руды и лом металлов	1009	867	1063	405
Металлопродукция	43186	38148	100335	52244
Химия	60376	55873	57579	48399
Машины, транспортное оборудование, промышленные изделия	48219	44441	48273	52152
ВСЕГО	**244961**	**216774**	**248531**	**223649**

Экспорт на автотранспорте в Чехию в значительной степени зависит от состояния экономики этой страны. В Чехию из России доставляются, в основном, «ресурсные» товары: сырые и обработанные дерево и пробка, черные и цветные металлы, сталь, сырье для химической промышленности, каучук.

По данным Чешского статистического управления, в 2013 году индекс промышленного производства Чехии вырос на 0,5%, чему способствовал значительный рост спроса на чешскую продукцию из заграницы во втором полугодии 2013 года (в значительной степени на транспортные средства чешского производства). В 2014 году рост производства несколько замедлился, но все равно остался положительным. Наибольший вклад в рост темпов промпроизводства в стране остается у автомобильной отрасли.

Внешнеторговый товарооборот Чехии по итогам 2014 года в долларовом исчислении увеличился на 11,6%: чешский экспорт вырос на 12,5%, импорт в Чехию увеличился на 10,6%[1].

Таким образом, что для улучшения грузоперевозок по стране в целом необходима продуманная тарифная политика, модернизация инфраструктуры (в частности развитие транспортно-логистических центров). Перевозки различными видами транспорта не должны конкурировать между собой, а взаимно дополнять друг друга.

§ 3. Таможенное оформление внешнеторговых грузов Владимирской таможни

Все коммерческие партии товаров, перевозимые через границу, подлежат таможенному контролю. Перемещение грузов осуществляется с соблюдением нормативных требований. Основным правилом таможенного оформления является предоставление корректных и достоверных сведений о товаре. При несоблюдении данного условия товар может быть задержан, а на получателя наложена административная ответственность.

Таможенное оформление может проводиться либо непосредственно владельцем (декларантом) груза, либо таможенным представителем, действующим от имени и по поручению декларанта.

В России вопросы таможенного оформления относятся к компетенции Федеральной таможенной службы (далее ФТС). В своей работе она руководствуется:

- Конституцией Российской Федерации;
- федеральными конституционными законами;
- федеральными законами;

[1] Аналитического бюро «Eurostatica» [Электронный ресурс]. URL: http://www.eurostatica.com/news/109/ (дата обращения: 14.05.15)

- актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации;
- международными договорами Российской Федерации;
- актами таможенного законодательства Таможенного союза;
- нормативными правовыми актами Центрального банка Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами в области таможенного дела.

На территории Таможенного союза, в состав которого входит и РФ, введены единые правила таможенного регулирования, которые включены в Таможенный кодекс Таможенного союза.

Правовые акты в области морских грузовых перевозок:

- Кодекс торгового мореплавания РФ;
- Постановление Правительства России «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте» и др.

Правовые акты в области авиаперевозок грузов:

- Воздушный кодекс РФ;
- Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей и др.

Правовые акты в области автомобильных перевозок:

- Устав автомобильного транспорта;
- Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».;
- Постановление Правительства РФ «О государственном контроле (надзоре) за осуществлением международных автомобильных перевозок»;

- Постановление Правительства РФ «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок»;
- Постановление Правительства РФ «О лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом» и др.

Правовые акты в области железнодорожных перевозок грузов:

- Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации;
- Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и др[1].

Не все задержанные таможней товары ждут «выпуска» на складах временного хранения. Например, экзотических животных, ввозимых через московские аэропорты, в случае нарушения таможенных правил их перевозки, могут отправить на передержку в специализированный питомник на территории области.

В качестве ключевых этапов таможенного оформления можно выделить:

1) регистрация и выпуск деклараций на товары. Очень важно, чтобы предоставленный комплект документов и сведений для подачи декларации на товары был полным и достоверным. Предоставление ложных сведений влечет за собой административную ответственность и наложение штрафов, а иногда – и изъятие товара;

2) проверка кода ТН ВЭД ТС и соблюдения правил нетарифного регулирования. Классификация товаров применяется для осуществления мер таможенно-тарифного (исчисление таможенных пошлин, налогов и сборов) и нетарифного регулирования внешнеторговой и иных видов внешнеэкономической деятельности, а также соблюдения налогового законодательства (в случаях сокращения ставки НДС). При выявлении

[1]Транссертико Таможенный представитель [Электронный ресурс]. URL: http://www.kp.ru/guide/tamozhennoe-oformlenie.html (дата обращения: 15.05.15)

неверной классификации товаров таможенный орган самостоятельно осуществляет их классификацию.

3) проверка правильности заявленной таможенной стоимости. Часто владельцами товаров движет желание снизить таможенные платежи и они заявляют заниженную стоимость товара в таможенной декларации. Таможенные органы вправе потребовать документы, подтверждающие таможенную стоимость и ценообразование товара, а также проверить их достоверность путем запроса в контролирующие органы страны-экспортера. Поэтому эта уловка может быть раскрыта, что повлечет за собой серьезные неприятности.

4) таможенные платежи. Обязанность по уплате ввозных таможенных пошлин и налогов возникает у владельца в момент пересечения товарами таможенной границы Таможенного союза. Основанием выпуска товаров является соблюдение всех мер нетарифного регулирования и уплата таможенных пошлин и налогов.

5) валютный контроль заключается в соблюдении сроков перечисления валютной выручки на счета уполномоченных банков, подписавших паспорта сделки по соответствующим внешнеторговым контрактам. Проводится с целью: проверки перечисления денежных средств за рубеж, возврата в РФ денежных средств, уплаченных нерезидентами за неввезенный товар[1].

Для таможенного оформления товара необходимо предъявить следующие документы:

- внешнеторговый договор, соглашение на поставку и др;
- товарно-транспортные документы (накладные, коносамент, книжка МДП);
- документы, на основании которых был заявлен классификационный код товара;
- документы, подтверждающие уплату таможенных платежей;

[1]Транссертико Таможенный представитель [Электронный ресурс]. URL: http://www.kp.ru/guide/tamozhennoe-oformlenie.html (дата обращения: 15.05.15)

- рублевые или валютные платежные поручения;
- для валютного контроля и определения таможенной стоимости товара – паспорт сделки, а также документы, подтверждающие заявленную таможенную стоимость товаров;
- доверенность на лицо, которое представляет организацию в таможенных органах;
- данные о компании (пакет уставных документов, свидетельство из налоговой инспекции о постановке на учет, свидетельство о внесении в Единый государственный реестр, выписка (коды статистики), банковская справка о наличии расчетного счета).

В случае импорта необходимы:

- экспортная декларация;
- при наличии – сертификат формы «А», «СТ-1»;
- прайс-лист, предоставляемый отправителем.

В случае экспорта необходимы:

- счета-фактуры, счета-проформы, контракт о заключении внешнеэкономической сделки.;
- контракт на закупку на территории РФ;
- спецификации, упаковочные листы;
- TIR, CMR;
- калькуляция стоимости товара;
- техническая документация на товар с подробными характеристиками и серийными номерами.

Комплект документов определяется характером груза. Выше перечислены лишь основные документы, необходимые для таможенного оформления.

Сроки таможенного оформления. Согласно действующим нормам законодательства, таможенное оформление товаров должно быть завершено

таможенным органом не позднее одного рабочего дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации при соблюдении условий выпуска.

Однако этот срок может быть продлен – например, если требуется экспертиза товара – что может быть крайне критичным для продуктов питания и другой продукции, имеющей срок годности.

Ежедневно на российских таможнях задерживается самая разнообразная контрабанда. Семь тонн грецких орехов, 72 чучела мадагаскарских крокодилов, 47 литров коньяка, радиационно опасные японские автомобили – новости первых месяцев кризисного 2015 г. заставляют таможенников с удвоенным вниманием относиться к любым подозрительным грузам[1].

Таможенное оформление внешнеторговых грузов различными видами транспорта рассмотрим на примере Владимирской таможни. В 2014 году с Владимирской таможней работали 1 179 предприятий и организаций, участников внешнеэкономической деятельности (в 2013 году – 1 196 участников ВЭД). За год в таможню поступило более 62,5 тысяч деклараций на товары, в том числе по ввозу – 34 670, по вывозу – 27 847. По сравнению с 2013 годом количество деклараций уменьшилось на 2 475 (на 3,8%), в том числе по ввозу произошло снижение на 1 565 деклараций (на 4,3%), по вывозу – снижение на 910 деклараций (на 3,2%). За год продекларировано около 115 тысяч наименований товаров общим весом более 1 миллиона 173 тысяч тонн. По сравнению с 2013 годом грузооборот сократился на 26%. Объем вывозимых грузов составил более 620 539 тонн (62,9% к уровню 2013 года); ввозимых товаров – 552 822 тонн (92% к уровню 2013 года).

В 2014 году проведена 51 таможенная проверка после выпуска товаров, по их результатам наложено взысканий в виде штрафов и доначислено таможенных платежей в размере 46 миллионов 711 тысяч рублей. За год возбуждено 328 дел об административных правонарушениях (уничтожение,

[1]Транссертико Таможенный представитель [Электронный ресурс]. URL: http://www.kp.ru/guide/tamozhennoe-oformlenie.html (дата обращения: 15.05.15)

изменение либо замена средств идентификации; нарушения валютного законодательства Российской Федерации; несоблюдение порядка таможенного транзита; недекларирование либо недостоверное декларирование товаров; невывоз либо неосуществление обратного ввоза транспортных средств физическими лицами и др.).

Внешнеторговый оборот участников внешнеэкономической деятельности, осуществлявших декларирование товаров во Владимирской таможне, составил около 3 миллиардов 292 миллионов долларов, в том числе со странами дальнего зарубежья – около 2 миллиардов 838 миллионов долларов (86% от оборота в целом), странами СНГ – около 454 миллионов долларов (14%). По сравнению с 2013 годом объемы внешней торговли сократились на 5% в результате уменьшения экспорта товаров на 8%, импорта – на 4%.

Товарная структура внешней торговли по сравнению с 2013 годом существенно не изменилась. Среди экспортных товаров наибольший удельный вес (по стоимости) приходится на продукцию военно-промышленного комплекса (40%), машиностроительную продукцию (11,6%), металлы и изделия из них (10,2%), кожевенное сырье (6,6%), продукцию стекольной промышленности (6,2%), изделия деревообрабатывающей промышленности (6,1%), продукцию химической промышленности (6,4%) и продовольственные товары (5,5%). Среди основных товарных групп импорта можно отметить продукцию химической промышленности (39,3%), машиностроительную продукцию (20,7%), продовольственные товары (17,8%), текстильную продукцию и обувь (5,6%), металлы и изделия из них (5,3%).

География экспортных поставок в регионе деятельности таможни – 90 стран мира. Крупными партнерами по экспорту в 2014 году были: Индия (13,4%), Азербайджан (12,5%), Украина (9,5%), Германия (5,5%), Узбекистан (3,5%), Турция (3,1%). По сравнению с 2013 годом сократился вывоз товаров в Украину (в 2,2 раза), в Италию (в 2 раза), в Польшу (в 1,5 раза), в

Финляндию (в 2,7 раза), в США (в 2,9 раза). Возрос экспорт в Азербайджан (в 4 раза), в Китай (в 2,6 раза), в Словению (в 2 раза).

Участники ВЭД, совершавшие таможенное декларирование в регионе деятельности таможни, осуществляли ввоз продукции из 91 государства. Основными торговыми партнерами по импорту в 2014 году были: Германия (19,7% в общем объеме импорта), Китай (12,5%), Италия (9,1%), Нидерланды (6,9%), Венгрия (6,8%), Польша (6%), Франция (5,8%). Из стран СНГ можно выделить Украину (4,5% от общего объема импорта) и Узбекистан – 0,5%. По сравнению с 2013 годом сократился ввоз товаров из Украины (на 28,5%), из Германии (на 8%), из Соединённого Королевства (в 2,5 раза), из Чешской республики (на 31,7%). Возрос импорт из Китая (на 14%), из Венгрии (на 16,8%), из Польши (на 12,6%), из Финляндии (на 27,7%)[1].

Таким образом, анализ международных перевозок России с различными странами показывает огромный бюджетный потенциал. Внешнеторговый оборот характеризуется общим стабильным превышением импорта над экспортом, в том числе в торгово-экономических отношениях с рядом развитых стран.

ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

§ 1.Рекомендации по развитию различных видов транспорта в логистических системах России

Транспортные перевозки различных грузов являются связующим звеном между производителем и потребителем. Транспортные грузоперевозки так же не стоят на месте и постоянно усовершенствуются благодаря внедрению в свою сферу современных способов логистики.

[1] ФТС Центральное таможенное управление [Электронный ресурс]. URL: http://ctu.customs.ru/index (дата обращения: 15.05.15)

Логистика помогает достигать высот мировых грузоперевозок и повышать конкуренцию между транспортными компаниями. Благодаря логистике, перевозчики улучшают свое финансовое положение на внутреннем и внешнем рынке, увеличивают объемы доставляемых грузов, что позволяет им приблизиться по показателям к зарубежным компаниям перевозчикам. Торговля во все времена зависела от бесперебойных поставок товаров перевозчиками. Транспортные средства должны быть всегда исправны, чтобы качественно обслуживать своих заказчиков, а так же как можно быстро перевозить грузы в целости и сохранности. Высокий уровень развития автомобильной промышленности позволяет быстрее развиваться торговым предприятиям, повышать производительность труда. Товарооборот в торговле во многом зависит от скорости работы транспорта. А на автоперевозку грузов в свою очередь влияет состояние дорог, оперативность при погрузо-разгрузочных работах, рабочее состояние самого транспортного средства и многое другое[1].

Для более совершенной деятельности российских транспортных компаний, участвующих в грузоперевозках, можно рассмотреть два варианта. Первый подразумевает изменение, улучшение законодательной и нормативно-правовой базы в области транспортных грузоперевозок. Транспортно-таможенные оформления должны происходить намного быстрее. По второму варианту, настало время для кардинального изменения терминальной технологии и технической базы для транспортных перевозок грузов. Третий вариант совершенствования перевозок заключатся в создании таможенных терминалов и международныхаэропортовв различных областях страны, что позволит сократить время перевозки грузов, а также сократит нагрузку таможенных терминалов в крупных городах. Необходимо еще больше обеспечивать безопасность доставляемых грузов контролирующими органами, которые должны быть обеспечены техникой для наблюдения за

[1] Логистический портал [Электронный ресурс]. URL: http://www.lobanov-logist.ru/library/359/61282/ (дата обращения: 20.05.2015)

движением транспорта в режиме реального времени. Современные зарубежные предприятия, работающие в области грузоперевозок, внедряют в сферу своей деятельности передовые методы логистики. Что позволяет снижать затраты на перевозку грузов автотранспортом и придает этому процессу еще больше эффективности и оптимальности. Поэтому, если наши российские транспортные компании хотят составить конкуренцию зарубежным партнерам, то им нужно активней внедрять современные наработки логистики[1].

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные же издержки включаются в себестоимость продукции. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Россия располагает мощной транспортной системой, в которую входят железнодорожный, водный, автомобильный и воздушный транспорт. Каждый из данных видов транспорта выполняет в рамках транспортной системы России определенную функцию в соответствии со своими технико-экономическими особенностями, провозной способностью, географическими и историческими особенностями развития и представляет собой совокупность средств и путей сообщения, а также различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих нормальную и эффективную работу всех отраслей народного хозяйства.

При активном участии государства в совершенствовании существующей транспортной инфраструктуры и внутриотраслевых прогрессивных преобразованиях уже в скором времени могут быть достигнуты ощутимые положительные результаты. Но при этом только

[1]Портал компании «Альта-Софт» - «Все для декларантов и участников ВЭД» [Электронный ресурс]. URL: http://www.alta.ru/logistics_news/ (дата обращения: 20.05.2015)

комплексный, системный подход к решению острых вопросов и проблем, существующих в отрасли, позволит сформировать наиболее комфортные условия для существования, развития и совершенствования транспортной отрасли в России.

В период до 2020 г. предусматриваются преобразования, направленные на развитие транспортной системы в рамках концепции устойчивого развития, создание надежных транспортных связей между субъектами Российской Федерации. В этот период должны быть реализованы следующие меры стратегического характера:

- сокращение сферы тарифно-ценового регулирования;

- изменение, улучшение законодательной и нормативно-правовой базы в области транспортных грузоперевозок.

Объем инвестиций в программу развития транспортной системы до 2020 года составит 12,5 трлн. рублей: 7,3 трлн. рублей будут выделены из федерального бюджета, остальные средства — частные инвестиции[1].

К 2020 году в России должно быть построено 14 тыс. км дорог федерального и регионального значения, 2,5 тыс. км железнодорожных путей, число происшествий на транспорте должно снизиться на треть, мощность портов должна увеличиться на 356 млн. тонн, транспортные издержки должны снизиться от 12 до 16 %, экспорт транспортных услуг должен увеличиться в два раза, а мобильность населения — на 50 %.

Выбор вида транспорта зависит в первую очередь от надежности соблюдения графика доставки, времени доставки и стоимости перевозки. И, исходя из данных показателей, необходимо осуществлять выбор наиболее подходящего транспорта. Наиболее перспективными видами транспорта на данный момент являются автомобильный и железнодорожный. Именно на них, в настоящий период времени ложится наибольшая нагрузка. Принимая во внимание Федеральную программу по развитию транспорта, можно

[1] Молодой ученый [Электронный ресурс]. URL: http://www.moluch.ru/archive/79/13943/ (дата обращения: 20.05.201)

ожидать значительных улучшений в сфере тарифно-ценового регулирования, а также относительно состояния всех видов транспортных путей.

По итогам грузооборота транспорта в России наблюдается тенденция к постоянному увеличению этого показателя, особенно в последние годы, что ставит перед экономикой и развитием данной отрасли новые задачи, а в особенности перед развитием и совершенствованием логистической инфраструктуры. Нужно стремиться к тому, чтобы транспортная логистика в перспективе полностью удовлетворяла все стоящие перед ней потребности экономики и населения, была конкурентоспособной на мировом рынке. В Транспортной стратегии на период до 2030 г. логистика выступает как важнейшая составляющая. Анализ мировых тенденций показывает, что рынок транспортных услуг усложняется, все элементы транспортного процесса интегрируются на базе применения концепции логистики и современных логистических технологий[1].

В 2014 г. Всемирный банк проанализировал логистические инфраструктуры 155 стран мира и составил рейтинг, где Российская Федерация находится на 95 месте между Гвинеей-Бисау и Ливаном. Возглавляют список такие страны, как Сингапур, Гонконг и Финляндия. Россия не только не улучшила свою позицию, но и опустилась на несколько позиций вниз. Этот рейтинг важен для анализа отрасли, он составляется по опросам представителей логистического бизнеса практическую значимость.

Оценивается логистическаяинфраструктура той или иной страны по следующим показателям:

– состояние транспортной инфраструктуры;

– предоставляемые логистические услуги и их качество;

– таможенная процедура;

– качество обеспечения информацией;

[1] Молодой ученый [Электронный ресурс]. URL: http://www.moluch.ru/archive/79/13943/ (дата обращения: 20.05.201)

– своевременность доставки и возможные сложности в организации перевозки.

Современный логистический рынок России с каждым днем все стремительней развивается, но существует ряд проблем, с которыми сталкиваются отечественные и зарубежные компании. Логистика нуждается в постоянном планировании, управлении и контроле. Все эти функции мог бы осуществлять специально созданный орган власти, например, Министерство логистики, в его интересах были бы все сегменты данной отрасли.

В Транспортной стратегии на период до 2030 г. большое внимание уделено развитию логистики. Для данной отрасли в отечественной практике из-за технико-технологического отставания от других стран важно следить за новыми разработками и технологиями организации как всей отрасли, так и отдельных операций (перевозки, экспедирования, складского хранения и т.д.) в мире. Хотя некоторые российские предприятия уже внедряют и владеют ими.

Перспектива развития российских транспортно-логистических услуг связана со многими факторами, один из которых – это вступление России во Всемирную торговую организацию. Это послужило своего рода катализатором становления логистической инфраструктуры, а именно проведение работы по стандартизации законодательства, совершенствование технологий электронного обмена информацией.

Членство в ВТО предоставляет возможность увеличения импортно-экспортных операций, российский рынок становится более открытым для экспансии зарубежных компаний, возрастает спрос на транспортно-логистические услуги.

Еще одним фактором развития логистической отрасли является создание Объединенной транспортно-логистической компании между Казахстаном, Белоруссией и Россией. Будучи объединенной, она займется перевозкой контейнерных грузов в Едином экономическом пространстве.

Также это позволит сформировать платформу для реализации других проектов в будущем, а инвестиции в Объединенную транспортно-логистическую компанию позволят обслуживать транспортные потребности экономик стран Таможенного союза.транспортно-логистическую компанию позволят обслуживать транспортные потребности экономик стран Таможенного союза.

Игроки отечественного логистического рынка сталкиваются с проблемами слабо развитой инфраструктуры, недостатком складских и транспортных мощностей и невысокой надежностью цепей поставок. К этому можно добавить огромные географические масштабы рынка и быстрорастущий спрос на различные виды транспортно-логистических услуг. Для решения обозначенных проблем необходима целенаправленная государственная политика в области развития логистики[1].

Главной рекомендацией по организации перевозки внешнеторговых грузов различными видами транспорта – это скорейший переход к практическому применению во всех странах унифицированного в правовом отношении документа - единой транспортной накладной. Использование такого документа даст возможность избежать потерь времени при переоформлении грузов на границах с одного транспорта на другой, в свою очередь, даст возможность значительно увеличить объем грузоперевозок (Приложение 1).

Таким образом, развитие логистики в России целесообразно обозначить в формате отдельного национального проекта. Ведь все совершенствования и серьезные изменения в отрасли могут способствовать тому, что транспортно-логистическая отрасль станет одной из ведущих в отечественной экономике, а значит, соответствующей высоким мировым стандартам.

[1]Хегай Ю.А. Перспективы и проблемы развития рынка траспортно – логистичских услуг: диссертация, канд.тех.наук. Красноярск, 2014. С.4.

§ 2. Прогнозы перевозок грузов и грузооборота различными видами транспорта

Экономическая ситуация по всему миру остается достаточно напряженной. И это напрямую отражается на рынке грузоперевозок. Большинство ведущих стран к началу года стабилизировались и даже показали некоторый рост, самые лучшие показатели у Китая (7,5-8%) и США (около 2,2 процента). Действующая российская модель серьезно сбоит. Несмотря на оптимистичные заверения об успешном преодолении самых острых кризисных последствий, все говорит об обратном.

Доля авиаперевозок ничтожно мала, сюда традиционно входит сразу несколько видов: железнодорожный, трубопроводный, автомобильный, морской, воздушный. Если рассматривать объемы в натуральном выражении, то доля авиации ничтожно мала, выражается в сотых долях процента и особого влияния на ситуацию не оказывает.

Данные, которые публикуются Росстатом, также не являются абсолютными, так как в силу понятных причин многие компании искажают данные с целью сокрытия истинного товарооборота и ухода от налогов. Тем не менее, понятно, что порядка 95% рынка грузоперевозок (если исключить трубопроводы из анализа) занимают железнодорожные и автомобильные.

В последние годы заметно увеличилась доля ж/д транспорта. Это объясняется более низкой себестоимостью, более выгодными тарифами для международных поставок (они часто вдвое ниже внутренних). По общему объему автомобили лидируют, показывая объемы, превышающие 60%, но это исключительно за счет внутригородского и районного оборота на короткие расстояния, что составляет только 5% от общего показателя по стране.

Рынок грузоперевозок в России существенно отразилась на отрасли нестабильность в послекризисные годы, рост конкуренции и падение общего спроса на логистику. Тем не менее, за последние 3-4 года лидеры заметно

прибавили. Общий прирост объемов перевозимых грузов ежегодно составлял 3-5%. Морские и внутренние водные перемещения при этом составляли в совокупности до 3,5%.

Большее внимание уделяется развитию железнодорожного сектора. Это отличительная особенность российского рынка грузоперевозок. Для больших расстояний это самый оперативный и экономичный вид доставки, в особенности это качается добывающих и промышленных предприятий. Зачастую места обработки сырья и его добычи значительно удалены друг от друга, и оптимально использовать именно железную дорогу.

Несмотря на это, рынок грузоперевозок активно развивается и с помощью большегрузных машин. Не везде есть возможность использовать вагоны, тем самым достигается высокая скорость и мобильность. К преимуществам данного вида поставок также можно отнести срочность, хорошую сохранность, возможность адресной доставки «до двери»[1].

Повышается качество услуг, с этой целью логистические компании включают дополнительные предложения по растаможке, сопровождению и оформлению. Государство разрабатывает программы по переоборудованию и ремонту дорог, владельцы регулярно обновляют парк машин.

Введение экономических санкций, в том числе ответных ограничительных мер, неизбежно скажутся на рынке грузоперевозок в России. Это не обязательно будет снижение объемов, хотя поток из Европы заметно упадет. В первую очередь должно оживиться сообщение внутри страны. К примеру, на порядок увеличатся поставки морепродуктов с Дальнего Востока, еще более возрастет импорт из стран Азии.

Ближайшие годы обещают быть чрезвычайно сложными. Даже до изменений в политической ситуации Минэкономразвития несколько раз ухудшало собственные прогнозы темпов роста на ближайшие периоды,

[1]Finanz.ru [Электронный ресурс].URL: http://www.finanz.ru/novosti/aktsii/minekonomrazvitiya-prognoziruet-snizhenie-gruzooborota-transporta-v-rf-v-2015-godu (дата обращения: 20.05.2015)

которые все больше стремятся к нулю. Помимо стагнации неизбежна высокая инфляция, ослабление рубля, рост цен.

Основными стимулирующими факторами продолжат оставаться гибкая тарификация, в том числе и с государственной поддержкой, интермодальность, освоение новых направлений, использование новых технологий и техники.

Увеличение перевозок РЖД пока на рынке грузоперевозок относительное благополучие, потому что в основном еще не заработали ограничительные механизмы. Однако ни официальные прогнозы (которые, как правило, оптимистичней реалий в разы), ни показатели ВВП не радуют. Не случайно чиновники сегодня отказываются даже от краткосрочных прогнозов.

Инфляция в стране выше средней по Европе в разы, а ранее сделанные обещания Путина о росте экономики на 3-5% ежегодно не выполняются. Для их выполнения нужны десятки триллионов, именно столько сейчас потребуется для поддержания того же Крыма. Поэтому несложно предсказать, что рынок грузоперевозок ожидают сложности.

В 2015 ожидать можно незначительного увеличения перевозок на РЖД (до 2,3 миллиардов тонн), большегрузных машин (до 1,8 млрд. в абсолютном значении и до 140 млрд. т общего оборота), возрастет роль внутренних водных коммерческих сообщений. Постепенное развитие мощностей российских портов позволит частично отказаться от услуг иностранных[1].

Существует транспортная стратегия до 2030 года, которая является основой для разработки целевых программ в области транспорта и смежных с транспортом отраслях экономики, решения социальных, оборонных и других зависящих от транспорта проблем развития отдельных отраслей, регионов и экономики в целом. Для реализации целей транспортной

[1]Finanz.ru [Электронный ресурс].URL: http://www.finanz.ru/novosti/aktsii/minekonomrazvitiya-prognoziruet-snizhenie-gruzooborota-transporta-v-rf-v-2015-godu (дата обращения: 20.05.2015)

стратегии, существуют прогнозы перевозок грузов и грузооборота до 2030 года, которые приведены в таблицах.

Таблица 10 – Прогноз общего объема перевозок экспортно-импортных грузов России по инновационному варианту (без трубопроводного транспорта), млн. тонн[1]

Вид транспорта	2015 год	2020 год	2030 год
Всего	1015,2	1106,35	1230,05
Железнодорожный(через сухопутные пограничные переходы)	247	228	202
Автомобильный	65	80	110
Морской (в сообщении с российскими морскими портами)	685	770	882
Внутренний водный (в сообщении с пунктами на внутренних водных путях)	18	28	35
Воздушный (отправление из аэропортов России российскимииииностранными авиаперевозчиками)	0,2	0,35	1,05

Таким образом, исходя из таблицы 10, наблюдается, что основной объем перевозок экспортно-импортных грузов России приходится на морской транспорт, разница между годами морского транспорта составляет приблизительно 90 млн.тонн.

Таблица 11 - Прогноз международных перевозок грузов российскими перевозчиками (экспорт, импорт, транзит, перевозки за рубежом) по инновационному варианту, млн. тонн[2]

Вид транспорта	2015 год	2020 год	2030 год
Всего	428,2	498,1	627,4

[1] Закон прост! Правовая консультационная служба [Электронный ресурс]. URL: http://www.zakonprost.ru/content/base/part/596123 (дата обращения: 20.05.2015)

[2] Закон прост! Правовая консультационная служба [Электронный ресурс]. URL: http://www.zakonprost.ru/content/base/part/596123 (дата обращения: 20.05.2015)

Железнодорожный (через сухопутные приграничные порты)	285	276	270
Автомобильный	31,2	42,5	60,5
Воздушный	1,2	1,6	2,9
Морской (судами под российским флагом)	75,8	128	234

Итак, по таблице 11 наблюдается, что в 2015 году железнодорожный транспорт занимает лидирующее место в области международных перевозок грузов, который составляет 285 млн.тонн.

Таблица 12 - Прогноз перевозок грузов и грузооборота по инерционному варианту развития транспортной системы России до 2030 года[1]

	2015 год	2020 год	2030 год
Перевозки грузов - всего, млн. тонн	13960,6	15951,8	17858
Грузооборот - всего, млрд. ткм	3188,7	3506,1	3860,6

Таким образом, транспортные грузоперевозки в настоящее время выполняют базовую функцию в потоковых процессах. Совершенствование системы транспортных грузоперевозок путем внедрения достижений современной логистики является одним из путей повышения эффективности современной экономики

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В работе была проанализированы особенности организации перевозок внешнеторговых грузов различными видами транспорта.

Транспорт — это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая

[1] Там же.

сырьем, материалами, оборудованием производство и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные же издержки включаются в себестоимость продукции. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Россия располагает мощной транспортной системой, в которую входят железнодорожный, водный, автомобильный и воздушный транспорт. Каждый из данных видов транспорта выполняет в рамках транспортной системы России определенную функцию в соответствии со своими технико-экономическими особенностями, провозной способностью, географическими и историческими особенностями развития и представляет собой совокупность средств и путей сообщения, а также различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих нормальную и эффективную работу всех отраслей народного хозяйства.

В 2014г. российскими перевозчиками было выполнено 5384 тысячи поездок в различные города России. В настоящее время в этой сфере работают 15338 перевозчиков различных форм собственности.

Важной особенностью транспортной системы России является её тесная взаимосвязь с производством. Огромные пространства и суровый климат.

В России предопределили первостепенное значение всепогодных видов наземного транспорта — железнодорожный и трубопроводный. На них падает основной объём грузовой работы.

На сегодняшний день автомобильные перевозки являются наиболее перспективным видом транспорта, а страхование грузов делает эти перевозки безопасными. В отдельные регионы нашей страны доставить груз можно только по автомобильным дорогам, кроме того, в результате различных обстоятельств, при доставке груза автомобилем можно быстро скорректировать маршрут, а также, при необходимости, обеспечить дополнительную выгрузку или погрузку по пути следования.

Современные зарубежные предприятия, работающие в области грузоперевозок, внедряют в сферу своей деятельности передовые методы

логистики. Что позволяет снижать затраты на перевозку грузов различными видами транспорта и придает этому процессу еще больше эффективности и оптимальности. Поэтому, если наши российские транспортные компании хотят составить конкуренцию зарубежным партнерам, то им нужно активней внедрять современные наработки логистики.

Для более совершенной деятельности российских транспортных компаний, участвующих в грузоперевозках, можно рассмотреть два варианта. Первый подразумевает изменение, улучшение законодательной и нормативно-правовой базы в области транспортных грузоперевозок. Транспортно-таможенные оформления должны происходить намного быстрее. По второму варианту, настало время для кардинального изменения терминальной технологии и технической базы для транспортных перевозок грузов. Необходимо еще больше обеспечивать безопасность доставляемых грузов контролирующими органами, которые должны быть обеспечены техникой для наблюдения за движением транспорта в режиме реального времени. Для реализации целей транспортных перевозок, государству и логистическим компаниям (перевозчикам), следует придерживаться Концепции таможенного оформления и таможенного контроля ввозимых товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации, Внешнеэкономической стратегии России до 2020 года и транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативные правовые акты

1. Таможенный кодекс Таможенного союза"(приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 N 17)(ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015)URL: Официальный

интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);
2. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ). URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);
3.Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ(ред. от 14.10.2014)(с изм. и доп., вступ. в силу с 19.01.2015)URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 30.03.2015) URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);
5. Федеральный закон от 24.07.1998 N 127-ФЗ(ред. от 24.11.2014)"О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);
6. Федеральный закон от 10.01.2003 N 17-ФЗ(ред. от 31.12.2014)"О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);
7. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ(ред. от 06.04.2015)"Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);

8. Постановление Правительства РФ от 06.03.2012 N 193"О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте"(вместе с "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров", "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов", "Положением о лицензировании деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельностьосуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)", "Положением о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах") URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);
9. Постановление Правительства РФ от 31.10.1998 N 1272(ред. от 17.03.2015)"О государственном контроле (надзоре) за осуществлением международных автомобильных перевозок" URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);
10. Постановление Правительства РФ от 16.10.2001 N 730(ред. от 24.05.2012)"Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок" URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения 11.05.2015);

11.Постановление Правительства РФ от 10.06.2002 N 402 «О лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом»URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);

12. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82(ред. от 16.07.2014)"Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей"(Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2007 N 10186)URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);

13. Приказ МПС РФ от 18.06.2003 N 39(ред. от 03.10.2011)"Об утверждении Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом"(Зарегистрировано в Минюсте РФ 23.06.2003 N 4819)(с изм. и доп., вступающими в силу с 18.01.2012) URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 11.05.2015 (дата обращения: 11.05.2015);

Учебники и учебные пособия

14. Евсеева А.А. Международные перевозки: учебник / Евсеева А.А., Сарафанова Е.В. – М.: Феникс, 2011 – 416 с. – ISBN 978-5-222-18309-0;

15. Кокин А.С. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов: учебник / Кокин А.С., Левиков Г.А. – М.: Инфотропик Медиа, 2011 – 576 с. – ISBN 978-5-9998-0049-7;

16. Семенов В.М. Организация перевозок грузов: учебник / Семенов В.М., Болотин В.А., Кустов В.Н. – М.: Академия, 2013. – 304 с. – ISBN 978-5-4468-0296-8;

17. Тяпухин А. П. Логистика: учебник. – М.: Юрайт, 2013. – 576 с. – ISBN 978-5-9916-2613-2;

18. Вельможин А.В. Грузовые автомобильные перевозки: учебник /Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б., Куликов А.В. – М.:Горячая линия-Телеком, 2014. – 560 с. – ISBN 978-5-9912-0459-0;

19. Афонин А.М. Транспортная логистика: организация перевозки грузов: учебное пособие / Афонин А.М. Афонина В.Е., Петрова А.М. – М.: Издательство Форум: НИЦ ИНФРА, 2014. – 368 с. – ISBN 978-5-91134-814-4;
20. Рябинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров: учебник. – М.: Издательство: Книга по Требованию, 2014. – 612 с. – ISBN 978-5-458-09476-4;
21. Юдин В.Я. Защита интересов предприятия при перевозке грузов железнодорожным транспортом: учебник. – М.: Институт компьютерных исследований,2014 – 172 с. –ISBN 978-5-93972-982-6;
22. Гудков В.А. Транспортные и погрузочно-разгрузочные средства: учебник / Гудков В.А. Миротин Л.Б., Ширяева С.А.. – М.: Издательство: Горячая Линия – Телеком, 2015. – 848 с. – ISBN 978-5-9912-0461-3;
23.Лебедев Е.А. Логистика в автомобильном транспорте: учебник / Лебедев Е.А., Миротин Л.Б.. – М.: Феникс, 2015. – 240 с. – ISBN 978-5-222-24113-4;

Диссертации и авторефераты диссертаций

24. Хегай Ю.А. Перспективы и проблемы развития рынка транспортно – логистических услуг: дис. …канд. тех. наук: 10.10.14. – Красноярск, 2014. – 6 с.;

Электронные ресурсы

25. Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: http://www.customs.ru (дата обращения: 10.05.2015);
26. ФТС Центральное таможенное управление [Электронный ресурс]. URL: http://ctu.customs.ru/index (дата обращения: 15.05.2015);
27. Справочно-правовая система «Консультант Плюс» [Электронный ресурс]. URL: http:// www.consultantplus.ru (дата обращения: 10.05.2015);
28. Информационно – правовой портал «Гарант.ру» [Электронный ресурс]. URL: http://www.garant.ru (дата обращения: 10.05.2015);

29. Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: http://www.mintrans.ru (дата обращения: 10.05.2015);
30. Аналитического бюро «Eurostatica» [Электронный ресурс]. URL: http://eurostatica.com/services/state/ru-sea-dinamic.php (дата обращения: 13.05.2015);
31.Маркетинговое агентство РБК.research [Электронный ресурс]. URL:http://research.rbc.ru (дата обращения: 13.05.2015);
32. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]/ URL: http://www.gks.ru(дата обращения: 13.05.2015);
33. Все о таможне [Электронный ресурс]. URL: http://www.tks.ru (дата обращения: 11.05.15);
29. Практическое руководство упрощению процедур торговли [Электронный ресурс]. URL: http://tfig.unece.org/RUS/contents/international-transport-organizations.htm (дата обращения: 11.05.2015);
34. ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: http://rzd.ru (дата обращения: 11.05.2015);
35. Транссертико Таможенный представитель [Электронный ресурс]. URL: http://www.kp.ru/guide/tamozhennoe-oformlenie.html (дата обращения: 15.05.2015);
36. Зимовец А.В. Международные транспортные операции [Электронный ресурс]. URL: http://www.konsalter.ru/biblioteka/m4/3_2.htm (дата обращения: 10.05.2015);
37. Логистический портал [Электронный ресурс]. URL: http://www.lobanov-logist.ru/library/359/61282/ (дата обращения: 20.05.2015);
38. Молодой ученый [Электронный ресурс]. URL: http://www.moluch.ru/archive/79/13943/ (дата обращения: 20.05.2015);
39. Finanz.ru [Электронный ресурс].URL: http://www.finanz.ru/novosti/aktsii/minekonomrazvitiya-prognoziruet-snizhenie-gruzooborota-transporta-v-rf-v-2015-godu (дата обращения: 20.05.2015);

40. Закон прост! Правовая консультационная служба [Электронный ресурс]. URL: http://www.zakonprost.ru/content/base/part/596123 (дата обращения: 20.05.2015);
41. Web ИРБИС [Электронный ресурс].URL: http://www.irbis.vegu.ru (дата обращения: 10.05.2015);
42. Серт Альянс [Электронный ресурс]. URL: http://sert-alyans.ru (дата обращения 10.05.2015);
43. ЖелДорЭкспедиция[Электронный ресурс]. URL: http://www.jde.ru (дата обращения 10.05.2015);
44. Международная морская организация [Электронный ресурс]. URL: http://www.un.org/ru/ecosoc/imo/ (дата обращения: 10.05.2015);
45. Уральская железнодорожная компания [Электронный ресурс]. URL: http://www.uzdk.ru/zhd-transport/zhd-perevozki.html (дата обращения: 11.05.2015);
46. Информационный портал по логистике, транспорту и таможне [Электронный ресурс]. URL: http://www.logistic.ru(дата обращения: 10.05.2015);
47. Логистика в России [Электронный ресурс]. URL: http://www.logistic.ru(дата обращения: 10.05.2015);
48. Портал компании «Альта-Софт» - «Все для декларантов и участников ВЭД» [Электронный ресурс]. URL: http://www.alta.ru/logistics_news/ (дата обращения: 10.05.2015);
49. Таможня.ру[Электронный ресурс]. URL: http://www.tamognia.ru (дата обращения: 12.05.2015);
50. Транспортные системы [Электронный ресурс]. URL: http://transporton.ru(дата обращения: 10.05.2015);
51. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков [Электронный ресурс]. URL: http://www.asmap.ru(дата обращения: 12.05.2015);
52. KamaExpress [Электронный ресурс]. URL: http://www.kama-express.ru (дата обращения: 11.05.2015).