

Министерство образования и науки РФ
ГОУ ВПО «Сибирская государственная автомобильно-дорожная
академия (СибАДИ)»

И. К. Пустоветова

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Конспект лекций

Омск
СибАДИ
2011

УДК 656.13
ББК 39.38
П 89

Рецензенты:

канд. техн. наук, доц., директор НГОУ «УКЦ АСМАП»
А.Н. Витушкин (СибАДИ);
канд. техн. наук, доц. В.В. Офицеров
(Омский государственный технический университет)

Работа одобрена редакционно-издательским советом академии в качестве конспекта лекций для специальности 190701 «Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильный транспорт)».

Пустоветова И. К.

П 89 Международные перевозки: конспект лекций. – Омск: СибАДИ, 2011. – 100 с.

В конспекте лекций рассматриваются вопросы планирования, организации и технологии международных автомобильных перевозок. Представлены такие темы, как состояние рынка международных перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом, деятельность международных организаций в области автомобильного транспорта, правовая основа регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом и другие.

Содержание издания соответствует рабочей программе по дисциплине ДС.02 «Международные перевозки» специальности 190701 «Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильный транспорт)».

Предназначен для студентов всех форм обучения специальности 190701 с целью использования при изучении дисциплины, а также в курсовом и дипломном проектировании.

Может быть полезен студентам других специальностей технического, экономического и управленческого профилей.

Табл. 2. Ил. 4. Библиогр.: 16 назв.

© ГОУ «СибАДИ», 2011

ОГЛАВЛЕНИЕ

К читателю	4
Введение	5
Основные понятия и термины	8
Раздел I. Международные автомобильные перевозки: международный и федеральный аспекты	
<i>Тема 1.</i> Анализ состояния рынка международных перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом	13
<i>Тема 2.</i> Деятельность международных организаций в области автомобильного транспорта	23
Раздел II. Организация и условия перевозок грузов автомобильным транспортом	
<i>Тема 3.</i> Правовая основа регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом	32
<i>Тема 4.</i> Режимы труда и отдыха водителей при международных перевозках	38
Раздел III. Документальное регулирование перевозок грузов автомобильным транспортом	
<i>Тема 5.</i> Транспортное страхование международных перевозок	50
<i>Тема 6.</i> Таможенные системы и таможенные документы	60
<i>Тема 7.</i> Основные документы при выполнении международных автомобильных перевозок	74
Раздел IV. Экономические результаты организации международных перевозок грузов	
<i>Тема 8.</i> Расчет затрат на выполнение международных перевозок	77
Перечень тем докладов и рефератов	87
Вопросы для подготовки к экзамену	90
Библиографический список	93
<i>Приложение 1.</i> Экспорт важнейших товаров	94
<i>Приложение 2.</i> Импорт важнейших товаров	95
<i>Приложение 3.</i> Внешнеторговый оборот Российской Федерации с основными торговыми партнерами	96

К ЧИТАТЕЛЮ

Предлагаемый вашему вниманию конспект лекций по дисциплине «Международные перевозки» является логической и композиционной частью учебно-методического комплекса дисциплины. Особенность конспекта лекций состоит в том, что он рассматривает *основы вопросов* изучаемой дисциплины, базовую часть. Для получения полной информации по вопросам каждой темы необходимо прослушать лекционный курс и выполнить требуемые задания на лабораторных занятиях.

В конспекте лекций выдержан порядок представления тем в соответствии с рабочей программой дисциплины «Международные перевозки». Рассматриваемые темы объединены внутренними связями логики изучения материала. Одновременно сохранены закономерности внутридисциплинарных связей, когда первая тема содержательно уточняется последующими либо отдельный вопрос уточняется в других темах.

Данная особенность позволяет говорить о качестве структурного построения предлагаемого учебного материала, которое обеспечивает комплексно-синтетическое усвоение теоретических знаний в области международных перевозок и дает возможность будущему специалисту наиболее адекватно действовать в современной быстро меняющейся хозяйственной ситуации.

Специфика расположения материала позволяет одновременно удерживать и коррелировать связи между фрагментами информации, непосредственно не пересекающимися в учебной литературе, но синтезирующимися в реальной практической деятельности.

В темах использована отечественная и зарубежная учебная и специальная литература, соответствующая государственному образовательному стандарту подготовки дипломированного специалиста по направлению 653400 «Организация перевозок и управление на транспорте».

И.К. Пустоветова

ВВЕДЕНИЕ

В рыночной экономике *автотранспортное предприятие* (далее – АТП) является объектом товарно-денежных отношений, обладающим экономической самостоятельностью и полностью отвечающим за результаты своей деятельности. С учетом современных реалий российской экономики важнейшей задачей, стоящей перед АТП, является создание таких форм организации производства, которые бы обеспечили высокую эффективность работы, конкурентоспособность и устойчивость положения на рынке транспортных услуг. Одним из направлений решения поставленной задачи является овладение знаниями, умениями и навыками, необходимыми для организации, планирования и управления международными перевозками.

Конспект лекций раскрывает основное содержание вопросов по дисциплине специализации «Международные перевозки», являющейся частью учебного плана специальности 190701 «Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильный транспорт)».

Первая тема курса – «Анализ состояния рынка международных перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом». Ознакомившись с материалами темы, студент получит понятие о роли и месте международных перевозок в экономическом комплексе страны, из чего складывается конкурентоспособность российских перевозчиков, узнает о структуре экспортно-импортных перевозок грузов, участии регионов РФ в обеспечении внешнеторговых связей и других вопросах.

Вторая тема «Деятельность международных организаций в области автомобильного транспорта» рассматривает вопросы организации деятельности ряда правительственных и неправительственных международных организаций в области автомобильного транспорта. Рассмотрены их цели, задачи, основные функции и компетенции.

В третьей теме «Правовая основа регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом» внимание уделяется существующей нормативно-правовой и законодательной базе: выполнен обзор основного содержания Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ, CMR) и протоколов к ней, рассмотрены основные документы российского законодательства, регулирующие международные автомобильные перевозки, приведены определения базисных условий договора поставки товара и «Инкотермса», охарактеризованы сущность и содержание данных понятий.

Четвертая тема – «Режимы труда и отдыха водителей при международных перевозках». В ней выполнен обзор основных положений Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), национальных нормативно-законодательных актов, приведены основные нарушения правил ЕСТР водителями, выполняющими международные перевозки на территории РФ и в странах Западной Европы, охарактеризована организация контроля за соблюдением режимов труда и отдыха: виды и методы, оборудование.

Тема пятая «Таможенные системы и таможенные документы» содержит описание порядка правового таможенного регулирования международных перевозок, разрешительной системы на международные перевозки, международных конвенций и соглашений, регулирующих таможенные вопросы, видов пограничного контроля, существующих таможенных систем. Особое внимание уделяется рассмотрению содержания Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, TIR) и вопросам организации перевозок по процедуре МДП.

Шестая тема посвящена характеристике транспортного страхования международных перевозок. Рассматриваются формы и основные виды страхования: обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами (ОСАГО), полисы «зеленая» и «синяя» карты, медицинское страхование водителей, страхование автотранспортных средств (Авто-КАСКО) и другие.

В седьмой теме «Основные документы при выполнении международных автомобильных перевозок» рассматриваются основные документы, требующиеся при выполнении международных перевозок грузов и пассажиров. Документы разделены на три группы: водителя, на транспортное средство и на груз. Приведен перечень дополнительных документов, требующихся в случае перевозки крупногабаритных, тяжеловесных или опасных грузов.

Восьмая тема – «Расчет затрат на выполнение международных перевозок». Здесь приведена методика расчета затрат в рублях и валюте на выполнение международной автомобильной перевозки грузов, определены пути сокращения затрат, охарактеризовано влияние условий эксплуатации на себестоимость перевозок в международном сообщении, рассмотрен ряд других вопросов.

Темы для докладов и рефератов позволят определиться с выбором направления более углубленного изучения отдельных аспектов дисциплины.

Вопросы к экзамену, приведенные в данном издании, позволят подготовиться к итоговой аттестации по дисциплине студентам всех форм обучения.

Перечень источников, указанный в библиографическом списке, является одновременно рекомендуемой литературой, предназначенной для помощи студентам в самостоятельной работе (при выполнении домашних заданий, написании контрольной работы и реферата), при подготовке к лабораторным занятиям и к итоговой аттестации по дисциплине.

ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ТЕРМИНЫ

- Международная автомобильная перевозка* – перевозка транспортным средством грузов или пассажиров за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации, а также перевозка транспортным средством грузов или пассажиров транзитом через территорию Российской Федерации.
- Международная автомобильная перевозка грузов* К таким перевозкам относятся:
- проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории Российской Федерации на территорию иностранного государства и обратно;
 - проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, на территорию Российской Федерации транзитом через территорию иностранного государства;
 - проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории одного иностранного государства на территорию другого иностранного государства транзитом через территорию Российской Федерации;
 - проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, на территорию Российской Федерации и обратно либо транзитом через территорию Российской Федерации.
- Регулярная пассажирская международная автомобильная перевозка* – перевозка пассажиров автобусом по заранее согласованному маршруту следования с указанием начального пункта перевозки и конечного пункта перевозки, остановочных пунктов движения автобуса и расписания его движения.
- Нерегулярная пассажирская международная автомобильная перевозка* – не являющаяся регулярной пассажирской международной автомобильной перевозкой, перевозка пассажиров автобусом.

<i>Российский перевозчик</i>	– российское юридическое или физическое лицо, использующее принадлежащее ему грузовое транспортное средство либо автобус для перевозок грузов или пассажиров.
<i>Иностраный перевозчик</i>	– иностранное юридическое или физическое лицо, использующее принадлежащее ему транспортное средство для перевозок грузов или пассажиров.
<i>Грузовое транспортное средство</i>	– самоходное транспортное средство, предназначенное для перевозок грузов, либо самоходное транспортное средство с прицепом или полуприцепом.
<i>Разрешение</i>	– документ, предоставляющий право на проезд транспортного средства по территории иностранного государства. Разрешение может быть разовым, многократным, специальным, многосторонним.
<i>Российское разрешение</i>	– разовое или многократное в течение определенного времени разрешение на проезд конкретного транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, по территории Российской Федерации.
<i>Иностранное разрешение</i>	– разовое или многократное в течение определенного времени разрешение на проезд конкретного транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, по территории иностранного государства.
<i>Специальное разрешение</i>	– разовое дополнительное разрешение на проезд конкретного транспортного средства с крупногабаритным или тяжеловесным либо опасным грузом по территории государства, а также разовое разрешение на проезд конкретного транспортного средства, принадлежащего перевозчику одного из договаривающихся государств, по территориям таких государств в третьи государства или из третьих государств.

<i>Многостороннее разрешение</i>	– разрешение, действующее в течение определенного времени на неограниченное число проездов любого транспортного средства, принадлежащего владельцу такого разрешения, по территории любого государства, являющегося членом Европейской конференции министров транспорта.
<i>Крупногабаритный груз</i>	– груз, который с учетом габаритов транспортного средства превышает установленные на территории Российской Федерации габариты для движения транспортных средств по автомобильным дорогам.
<i>Тяжеловесный груз</i>	– груз, вес которого с учетом массы транспортного средства превышает установленные на территории Российской Федерации вес транспортного средства или нагрузку на ось транспортного средства.
<i>Опасный груз</i>	– вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, повредить или уничтожить материальные ценности.
<i>Скоропортящиеся грузы</i>	– грузы, которые для обеспечения сохранности качества при перевозке требуют соблюдения температурного режима, определенной влажности и строгого выполнения санитарно-гигиенических требований.
<i>Транспортный коридор</i>	– совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с необходимыми обустройствами, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов между различными странами на направлениях их концентрации.
<i>Международный транспортный коридор</i>	– это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными

географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающего на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок.

Водитель

– любое лицо, независимо от того, работает ли оно по найму или нет, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого периода времени или находящееся на транспортном средстве для того, чтобы управлять им в случае необходимости.

Член экипажа

– водитель или любое из следующих лиц: сопровождающий, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя для оказания ему помощи при выполнении некоторых маневров и обычно принимающее активное участие в транспортных операциях; кондуктор, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя транспортного средства, производящего перевозки пассажиров, в частности с целью выдачи или проверки билетов или других документов.

Таможня

– государственная служба, которая несет ответственность за обеспечение выполнения таможенного законодательства и сбор импортных и экспортных пошлин и налогов, а также за применение других законов и правил, касающихся, среди прочего, ввоза, транзита и вывоза грузов.

Таможенный контроль

– меры, применяемые в целях обеспечения выполнения законов и правил, за соблюдение которых несут ответственность таможни.

Медико-санитарный контроль

– контроль, осуществляемый в целях охраны жизни и здоровья людей, за исключением ветеринарного контроля.

Ветеринарный контроль

– санитарный контроль, осуществляемый в отношении животных и продуктов животного происхождения с целью защиты жизни и здоровья людей и животных, а также контроль

предметов или грузов, которые могут являться переносчиками болезней животных.

Фитосанитарный контроль

– контроль, направленный на предупреждение распространения и перевозки через государственные границы вредителей растений и продуктов растительного происхождения.

Контроль соответствия техническим стандартам

– контроль, обеспечивающий соответствие грузов минимальным требованиям международных или национальных стандартов, определенных соответствующими законами и правилами.

Контроль качества

– всякий другой контроль, отличающийся от вышеперечисленных и осуществляемый с целью обеспечения соответствия грузов минимальным международным или национальным показателям качества, установленным соответствующими законами и правилами.

Раздел I. МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МЕЖДУНАРОДНЫЙ И ФЕДЕРАЛЬНЫЙ АСПЕКТЫ

Тема 1. Анализ состояния рынка международных перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом

1.1. Роль и место международных перевозок в экономическом комплексе страны

Хозяйствование в условиях рыночных отношений ставит принципиально новые задачи в сфере управления транспортным комплексом. Развитие РФ как самостоятельного независимого государства предопределяет качественные изменения работы транспорта с переориентацией значительных объемов перевозок в класс международных. Транспорт, обслуживая практически все виды международных экономических отношений, является важнейшим дополнительным источником валютных поступлений.

Расширение международного сотрудничества, углубление интеграционных процессов и увеличение объемов международной торговли требуют благоприятных условий для беспрепятственного пропуска транзитных грузо- и пассажиропотоков, связанных с обеспечением межгосударственных экономических связей. Рост транзитных перевозок повышает эффективность использования национальной транспортной системы, стимулирует ее воспроизводство и совершенствование. Следствием роста транзитных перевозок могут стать, без значительных капиталовложений, увеличение бюджетных поступлений, доходов транспортных организаций и соответственно их эффективное развитие.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеэкономических связей требуют нового подхода к развитию транспорта, перераспределению грузовых и пассажирских потоков. Рост внешней торговли потребует качественного пересмотра доли транспортной составляющей, стандартные подходы к формированию которой в ближайшей перспективе еще будут работать, но в среднесрочном плане потребуются глубокий пересмотр классических подходов. Аналитики просчитывают транспортные издержки маршрутов движения товарных потоков по суше и по воде, исследуя зависимость между развитием транспорта и ростом торговли по Интернету (электронной торговлей), демографической динамикой и динамикой разви-

тия спроса и предложения, производства и потребления. Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в начале этого столетия будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Юго-Восточная Азия и Китай. Важнейшая задача РФ – в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение страны, являющейся естественным транзитным мостом между Европой и Азией.

1.2. Конкуренеспособность российских перевозчиков

Емкость российского рынка международных автомобильных перевозок грузов оценивается экспертами в 5,0 млрд долларов США, что обуславливает высокую конкуренцию на этом рынке со стороны иностранных перевозчиков. Суммарный доход российских перевозчиков на указанном рынке оценивается в 1,5 млрд долларов США.

Основными торговыми партнерами России являются: Финляндия – около 23% общего объема внешнеторгового грузопотока, Беларусь – 14,4%, Украина – 7%, Литва – 6,7%, Германия – 6,3%, Польша – 6,1%, Китай – 5%. Наиболее сильные позиции (доля) российских перевозчиков на направлениях: Россия – Китай (75%); Россия – Финляндия (64%); Россия – Швеция (70%); Россия – Норвегия (79%) [11].

Главной проблемой российских перевозчиков является отсутствие надлежащего подвижного состава. Из общего количества автомобилей российских перевозчиков, получивших допуск на осуществление международных перевозок грузов (50,9 тыс. ед., в том числе осуществляющих перевозки на коммерческой основе – 50,3 тыс. ед.), более половины парка автомобилей не соответствует экологическим и другим требованиям Правил ЕЭК ООН, в связи с чем значительная часть этого парка может использоваться для перевозок лишь в отдельные страны только на основе двухсторонних соглашений. При этом, поскольку национальная промышленность практически не производит подвижной состав, соответствующий международным требованиям, российские перевозчики вынуждены приобретать автомобили иностранных производителей: Mercedes-Benz, Volvo, Scania, IVECO, MAN, DAF и др. [11].

Для осуществления транспортного контроля по периметру государственной границы РФ созданы более 160 автомобильных пунктов пропуска со службами Ространснадзора. Однако их техническая необустроенность и нескоординированность работы различных ведомственных структур, осуществляющих контроль при пересечении гра-

ницы, приводит к длительному ожиданию автотранспортных средств перехода границы, наносит ущерб международному престижу страны, препятствует реализации концепции развития международных транспортных коридоров, предусматривающей ускорение доставки грузов, затрудняет интеграцию России в мировой рынок.

Конкурентоспособность российских международных перевозчиков ограничивается несовершенством нормативной правовой базы, длительными сроками оформления допуска к системе МДП, все еще высокой налоговой нагрузкой в процессе эксплуатации, а также при приобретении автотранспортных средств у иностранных фирм, применением иностранными перевозчиками демпинговых ставок. Кроме того, нарастающее старение подвижного состава приводит к падению рентабельности перевозок, росту затрат на ремонт и обслуживание, отсутствию гарантий безопасности, способности нарушения сроков доставки и снижению качества обслуживания и, в конечном счете, к снижению конкурентоспособности.

Определение количества двусторонних и многосторонних разрешений на перевозки осуществляется без достаточного учета экономических интересов России. На рынке международных автотранспортных услуг недопустимо высока доля перевозчиков третьих стран.

К основным *направлениям* совершенствования международных перевозок грузов автомобильным транспортом и повышения конкурентоспособности российских перевозчиков относятся:

1. Обеспечение поэтапного сближения положений национального законодательства с международными нормами и требованиями.

2. Формирование нормативных правовых актов по допуску операторов (перевозчиков) к профессии и к рынку международных автотранспортных услуг исходя из общепризнанных в мире критериев их профессиональной компетенции, правовой репутации и финансового состояния.

3. Обеспечение развития производственно-технической базы (парка современных автотранспортных средств, терминально-логистических центров, автомобильных пунктов пропуска, предприятий сервисного обслуживания и ремонта автомобилей и др.) с учетом значительного увеличения объема международных перевозок грузов российскими перевозчиками.

4. Внедрение транспортно-логистических технологий и других высокоэффективных перевозочных систем, включая терминальные системы, контейнерные и контрейлерные перевозки и др.

5. Создание крупных транспортно-экспедиторских компаний по доставке грузов в международном сообщении с применением межтерминальных технологий и обеспечению попутной загрузки автотранспортных средств на территории иностранных государств; комплексного совершенствования систем мониторинга перевозок, статистического учета и отчетности, анализа и оптимизации рынка автотранспортных услуг.

6. Внедрение системы электронного сопровождения автотранспортных средств и грузов на основных международных маршрутах и автомобильных пунктах пропуска и организация их прохождения по «зеленому коридору» при значительном упрощении системы контроля на границе.

7. Обновление и модернизация структуры парка грузовых автомобилей (с учетом требований рынка и современных международных стандартов); совершенствование дорожной сети, транспортной и сервисной инфраструктуры, устранение диспропорции и узких мест в их развитии.

8. Создание механизмов налогового и инвестиционно-финансового регулирования международных перевозок, включая установление разумных цен на топливо, адекватных с зарубежными странами дорожных сборов и штрафных санкций за нарушения иностранными перевозчиками установленных в России норм и правил, а также условий для стимулирования развития перевозок грузов в международном сообщении отечественными автотранспортными средствами.

1.3. Структура экспортно-импортных перевозок грузов

В экспорте России преобладают товары, отличающиеся низкой ценовой эластичностью (т. е. спрос на них слабо меняется при изменении цен), неустойчивостью ценовой динамики, наличием – в долгосрочном плане – тенденции к понижению цен и довольно медленными темпами расширения спроса. К тому же рынки некоторых таких товаров не являются свободными. Так, рынок нефти и нефтепродуктов находится под контролем стран ОПЕК, рынок черных металлов уже давно регулируется крупнейшими западными странами (с помощью квот и антидемпинговых мер), сбыт природного газа ограничивается наличием и проводимостью трубопроводной сети.

Невысок удельный вес в российском экспорте машин и оборудования, являющихся по всем параметрам самой перспективной категорией товаров в мировой торговле (особенно это относится к высокотехнологичной продукции, которой в экспорте РФ, если не считать военной техники, почти нет). Доля машин и оборудования в экспорте России примерно в 5 раз ниже, чем в экспорте «средней» высокоразвитой западной страны, и в 2–2,5 раза ниже аналогичного показателя в развивающихся странах (прил. 1).

В *импорте* России большое место занимают продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, спрос на которые остается высоким даже в условиях повышения цен и падения доходов населения. При данном состоянии сферы материального производства Россия попала в значительную зависимость от зарубежных поставок и по многим простейшим промышленным товарам, не говоря уже о высокотехнологичной, наукоемкой продукции (прил. 2).

В *географической структуре* внешней торговли сохраняется тенденция к ослаблению роли стран СНГ, действующая вопреки особому режиму торговли, существующему в рамках Содружества. Емкость рынков и платежеспособность партнеров по СНГ сейчас невелики, а их возможности участия в производственной кооперации, особенно если речь идет о создании высокотехнологичной продукции, в настоящее время ограничены.

Состав основных торговых партнеров России не изменяется в течение длительного времени. В десятку первых входят Германия, США, Украина, Беларусь, Италия, Китай, Нидерланды, Швейцария, Великобритания и Финляндия. Но надо оговориться, что данные о торговле по странам даются Государственным таможенным комитетом (ГТК) и Росстатом без учета официально не регистрируемой торговли, что сильно сказывается на показателях развития торговли (особенно импорта) с некоторыми из стран. С учетом этой торговли в десятку крупнейших торговых партнеров России, вполне возможно, вошли бы Польша и Турция (прил. 3).

1.4. Участие регионов России в обеспечении внешнеторговых связей

Различия регионов по масштабам и структуре участия в международных экономических отношениях наблюдаются в любой стране. Они обусловлены транспортно-географическим положением, струк-

турой хозяйства, историческим ходом экономического развития, множеством других факторов. В России межрегиональные различия по объемам и структуре участия в международных хозяйственных связях очень велики, хотя с нормативно-правовой точки зрения внешнеэкономическая либерализация в равной мере охватывает все ее пространство.

По абсолютным объемам *экспорта* субъекты РФ различаются в сотни раз. В стране насчитывается 17 регионов с годовым объемом экспорта более 1 млрд долларов США каждый, включая прямые и посреднические поставки товаров и услуг: г. Москва, Тюменская область (с Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким АО), Красноярский край (с Таймырским и Эвенкийским АО), Пермский край, Иркутская, Самарская и Свердловская области, г. Санкт-Петербург, Татарстан и Башкирия, Кемеровская, Мурманская, Вологодская, Липецкая, Московская, Оренбургская и Нижегородская области. В то же время у 33 регионов годовой объем экспорта составляет менее 100 млн долларов США, в том числе примерно у десятка он не превышает 10 млн долл. (Тува, Алтай, Адыгея, Карачаево-Черкесия, Калмыкия, Коми-Пермяцкий, Агинский Бурятский и Усть-Ордынский Бурятский АО, Еврейская автономная область).

Межрегиональные различия по объемам *импорта* несколько меньше. Причем в большинстве регионов экспорт значительно превышает импорт. Из 78 субъектов РФ (без отдельного учета автономных округов) у 55 наблюдается положительное сальдо торгового баланса. Отрицательное внешнеторговое сальдо характерно для приграничных и приморских районов, в которых сравнительно широко представлена неорганизованная (челночная) торговля. Через них завозятся, а затем распространяются по территории России по каналам мелкооптовой и неорганизованной торговли большая часть импорта. Однако наиболее крупные импортные операции, организованные и неорганизованные, осуществляются через г. Москву. На Московское таможенное управление приходится более трети всех таможенных поступлений в федеральный бюджет.

Большие межрегиональные различия по характеру и масштабам участия во внешнеэкономических связях через финансовый потенциал оказывают существенное влияние на региональные процессы. Наиболее социально, экономически и политически значимым результатом открытия российской экономики стал рост межрегиональной поляризации. Это одна из закономерностей рыночной трансформации, отра-

жающая появление выигрывающих и проигрывающих от реформ территорий.

1.5. Международные транспортные коридоры

Транспортный коридор – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок.

Система международных транспортных коридоров (МТК) на территории РФ включает в себя два евроазиатских коридора («Север–Юг» и «Транссиб»), Северный морской путь, панъевропейские транспортные коридоры № 1, 2 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Каждому из коридоров присвоено собственное обозначение:

– коридор «Север–Юг» (страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии – европейская часть РФ – Каспийское море – Иран – Индия, Пакистан и др.) – NS;

– коридор «Транссиб» [Центральная Европа – г. Москва – Екатеринбург – Красноярск – Хабаровск – Владивосток /Находка и система его ответвлений (на г. Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск; Казахстан, Монголию, Китай и Корею); на территории России и сопредельных стран сопрягается с общеевропейскими коридорами № 2, 3 и 9] – TS;

– коридор «Северный морской путь» (г. Мурманск – Архангельск – Кандалакша – Дудинка) – SMP;

– коридор «Приморье-1» (г. Харбин – Гродеково – Владивосток /Находка /Восточный – порты АТР) – PR1;

– коридор «Приморье-2» (г. Хуньчунь – Краскино – Посьет /Зарубино – порты АТР) – PR2;

– панъевропейский транспортный коридор № 1 [ответвление от основного направления коридора граница с Латвией (от г. Риги) – г. Калининград – граница с Польшей (на г. Гданьск)] – PE1;

– панъевропейский транспортный коридор №2 [граница с Беларусью (от г. Минска) – г. Смоленск – Москва – Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга] – РЕ2;

– панъевропейский транспортный коридор № 9 [граница с Финляндией (от г. Хельсинки) – г. Санкт-Петербург – Москва – граница с Украиной (на г. Киев) и ответвления коридора г. Санкт-Петербург – граница с Белоруссией (на г. Витебск) и граница с Литвой (от г. Вильнюса) – г. Калининград] – РЕ9.

В системе МТК на территории РФ панъевропейский транспортный коридор № 2 полностью включен в состав коридора «Транссиб», участок панъевропейского транспортного коридора № 9 граница Финляндии – г. Санкт-Петербург – Москва включен в состав коридора «Север – Юг».

При этом в состав МТК включены, как правило, наиболее оснащенные существующие магистрали и объекты, на которых концентрируются внешнеторговые и транзитные грузо- и пассажиропотоки, и звенья российской транспортной сети, имеющие благоприятные перспективы для привлечения на них указанных потоков.

1.6. Преимущества перевозок автомобильным транспортом

Среди всех видов транспорта особое место принадлежит ***автомобильному***, способному с наибольшей эффективностью обеспечить удовлетворение потребностей внешнеторговых фирм в перевозках грузов.

Преимущество автомобильного перед другими видами транспорта состоит в следующем:

– *высокая маневренность, доставка грузов «от двери до двери».* Сбор и доставка грузов могут быть выполнены без перегрузок, во все пункты, куда может доехать автомобиль. Именно эта характеристика в большей степени, чем любая другая, принимается во внимание, когда во внутренних перевозках отдают предпочтение автомобильному транспорту по сравнению со всеми другими видами транспорта;

– *срочность и регулярность доставки.* Время сбора и доставки грузов может быть назначено достаточно точно. Это важно, когда для погрузки и выгрузки привлекают рабочую силу и когда прибытие груза синхронизировано с потребностями производства. Доставка может быть организована по системе «just in time» – точно в срок;

– *экономичная упаковка.* Часто упаковка требуется в меньших

объемах или не требуется вообще по сравнению с перевозкой другими видами транспорта, поскольку отсутствует перевалка груза.

Самостоятельный выход предприятий и фирм всех видов собственности на внешние рынки, усиление международной производственной кооперации и специализации, создание совместных предприятий, активный переход на прямые связи требуют улучшения транспортного обслуживания. Уровень транспортного обслуживания становится одним из факторов, влияющих на конечные результаты работы предприятий и фирм, работающих на условиях самофинансирования и валютной окупаемости.

Ритмичность, регулярность, бесперебойность, надежность, высокая скорость доставки продукции из пунктов производства в пункты потребления в строго обусловленные сроки, без потерь, порчи и повреждения товара, с минимальными издержками являются важнейшими критериями эффективности и качества транспортного обеспечения внешнеэкономических связей.

1.7. Новые технологии в работе транспорта

Переход к рынку стал для автомобильного транспорта началом нового этапа его развития: внедряются новые виды деятельности и формы транспортного обслуживания. Весомая роль в этом принадлежит независимым грузовым транспортным предприятиям, которые в результате проводимых в РФ разгосударствления, акционирования и приватизации получили возможность самостоятельно выходить на рынок транспортных услуг.

Изменение технологий мировой торговли, глобализация товарных потоков, комплексная информатизация процессов товарообмена ставят задачу радикального изменения транспортно-распределительных технологий на основе принципов логистики.

Уровень информатизации непосредственно влияет на конкурентоспособность национальных транспортных операторов и на конкурентоспособность российских участков международных транспортных коридоров. Ввод в действие новых информационных стандартов на транспорте и в товародвижении сказался на структуре и объемах спроса на перевозки, изменил уровень качества транспортного обслуживания, качества управления движением, обеспечения безопасности и т.д.

Вместе с тем развитие электронной торговли поставило задачу сокращения сроков доставки товара и внедрения новых транспортных, складских, таможенных технологий, тесно увязанных с современными информационными технологиями. В частности, значительно возрастает важность контейнеризации, систем мультимодальных перевозок, других транспортных технологий, ускоряющих товародвижение.

Формирование российских участков международных транспортных коридоров является веским аргументом в пользу принятия мер государственной поддержки национальных операторов внешнеторговых мультимодальных перевозок и транспортно-экспедиторских компаний, обеспечивающих логистические принципы доставки грузов, полный сервис и контроль их продвижения по всему маршруту следования на основе сквозных тарифных ставок.

Совершенствуя контроль и управление движением транспортных средств, сопровождая внедрение систем электронного (безбумажного) документооборота, развиваются системы навигации и телематики.

Активный выход перевозчиков на международный транспортный рынок, сложность и многообразие факторов, действующих в сфере международных и внутренних перевозок, вызывают потребность в подготовке высококвалифицированных специалистов в области организации перевозок.

Рекомендуемая литература: [11, 14, 16].

Тема 2. Деятельность международных организаций в области автомобильного транспорта

2.1. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН

Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) ООН, созданная в 1947г., призвана разрабатывать и осуществлять мероприятия, направленные на развитие экономики европейских стран и организацию экономического сотрудничества между ними. Рассмотрение и решение общеевропейских проблем по транспорту входит в компетенцию *Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН* (<http://www.unece.org/trans/welcome.html>).

Комитет является межправительственным общеевропейским консультативным органом. Работа комитета осуществляется по следующим основным направлениям:

- разработка рекомендаций, способствующих устранению в области европейского внутреннего международного транспорта дискриминационных мероприятий и излишних ограничений;
- анализ и разработка унифицированной документации;
- разработка рекомендаций по пересмотру существующих в Европе конвенций и соглашений в области европейского внутреннего депорта и заключению новых;
- разработка рекомендаций по координации работы различных видов международного внутреннего транспорта;
- изучение проблем международного внутреннего европейского транспорта и разработка конкретных мероприятий, направленных на разрешение этих проблем;
- изучение и доведение до сведения ЕЭК вопросов, связанных с внутренним транспортом, которые могут иметь непосредственное влияние на общую экономику Европы;
- обобщение мнений международных транспортных организаций по вопросам, входящим в их компетенцию, и установление сотрудничества с этими организациями.

При активном участии международных неправительственных организаций Комитетом разработан ряд конвенций, соглашений, рекомендаций и норм для облегчения международных перевозок, а также для унификации и улучшения национальных рекомендаций. В области автомобильного транспорта разработано около 40 международных

конвенций и соглашений, а также более 90 единообразных предписаний (правил) по конструкции транспортных средств. Кроме того, при участии КВТ отработана система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств за причиненный ущерб (система «зеленой карты»).

2.2. Европейская конференция министров транспорта

Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) (www.oecd.org/) была создана на основании Международной конвенции по проблемам западно-европейского транспорта, подписанной в октябре 1953 г. в г. Брюсселе (Бельгия). Совет Конференции включает в себя министров транспорта стран-членов ЕКМТ. Работа Совета министров готовится Комитетом заместителей. Комитет проводит 5–6 заседаний в год, подготавливая документы для Совета, рассматривает вопросы, которые поручены ему Советом, информирует Совет о мерах, принятых в разных странах по осуществлению решений Конференции. ЕКМТ – это форум сотрудничества министров транспорта по вопросам политики, относящимся к сектору внутреннего транспорта. На нем министры обсуждают текущие проблемы и вырабатывают совместные подходы с целью обеспечения рационального развития и лучшего применения европейских транспортных систем международного значения.

Задачами ЕКМТ являются:

– принятие мер для эффективного и рационального использования и развития внутреннего европейского транспорта, имеющего международное значение;

– координирование деятельности международных организаций, занимающихся внутренним европейским транспортом с учетом деятельности национальных органов стран, входящих в международные организации. Многие квоты ЕКМТ на транспортные разрешения были введены 1 января 1974 г. Разрешения ЕКМТ – это многосторонние разрешения на международные перевозки грузов автомобилями, работающими по найму или за вознаграждение, и принадлежащими транспортным предприятиям, организованным в стране-участнице ЕКМТ, на основе системы квот;

– контроль за осуществлением перевозок, выполняемых между странами-членами ЕКМТ и транзитом через территорию одной или нескольких стран-членов ЕКМТ транспортными средствами, зарегистрированными в стране-члене ЕКМТ.

С 1 июля 1997 г. РФ стала полноправным членом ЕКМТ. Участие России в ЕКМТ является обязательным в связи с необходимостью гармонизации российской транспортной политики, регламентов с транспортной политикой и стандартами стран Европы. Это особенно важно в связи с присоединением России к большинству международных транспортных коридоров.

ЕКМТ взаимодействует более чем с 25 международными организациями, среди которых Европейская экономическая комиссия (ЕЭК ООН), Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Европейский союз (ЕС), финансовые и профессиональные организации.

2.3. Комиссия по транспорту Европейского сообщества

В Римском договоре об учреждении Европейского экономического сообщества (ЕЭС), подписанном в 1957 г., вопросы транспорта занимают значительное место. В нем сформулирован основной принцип общей транспортной политики – равноправные условия (режим) для развития и деятельности всех видов транспорта. Это означает:

- отсутствие дискриминации по отношению к какому-либо виду транспорта; юридическое равноправие между перевозчиком и заинтересованными лицами, а также между отдельными странами-членами Сообщества;

- финансовую самокупаемость всех видов транспорта без каких-либо субсидий со стороны государства и отдельных лиц;

- предоставление транспортным предприятиям права устанавливать тарифы на перевозку грузов, которые не должны превышать лимитов, установленных компетентными органами стран-членов ЕЭС;

- осуществление программы капиталовложений, согласованной для всех видов внутреннего транспорта.

Главным органом Европейского сообщества (Договор о Европейском союзе (ЕС) вступил в силу с заключением Маастрихтских соглашений 1 ноября 1993 г., после ратификации всеми тогдашними 12 государствами-членами ЕЭС) по вопросам транспорта является *Комиссия по транспорту* (<http://europa.eu/>). Основная задача Комиссии – добиваться постепенного устранения препятствий, создаваемых внутренним законодательством отдельных стран или заключенными ранее соглашениями, на пути формирования общей транспортной политики.

Предложения и рекомендации Комиссии передаются на рассмотрение Совета министров по транспорту, в который входит один представитель (министр) от каждой страны-члена ЕС. Постановление и директивы, принятые Советом, имеют обязательную силу для всех стран-членов ЕС.

За прошедшие после подписания Римского договора о создании ЕЭС годы объемы перевозок между странами-членами ЕС значительно возросли и соответственно возросла роль транспорта. За этот период в транспортной политике произведены значительные изменения, касающиеся, в частности: установления ограничений на габаритные размеры и грузоподъемность транспортных средств (1980 г.); проблемы определения единых тарифов на международные автомобильные перевозки грузов (1980 г.); определения общего числа лицензий на выполнение международных перевозок грузов автомобильным транспортом и распределения их между странами-членами ЕС; установки на автотранспортных средствах тахографов (1975 г.); условий транзитных автомобильных перевозок грузов между странами-членами ЕС и др.

2.4. Международный союз автомобильного транспорта

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ, IRU) (www.iru-cis.ru) был основан в марте 1948 г. в г. Женеве (Швейцария) по инициативе автодорожных и автотранспортных ассоциаций Бельгии, Дании, Франции, Великобритании, Норвегии, Нидерландов, Швеции и Швейцарии. Штаб-квартира располагается в г. Женеве (Швейцария). Имеются два представительства – в г. Брюсселе и Москве, которые проводят и координируют политику IRU соответственно в странах Европейского союза и Содружества Независимых Государств.

IRU защищает интересы всей отрасли в целом независимо от того, идет ли речь о пассажирских или грузовых перевозках, и представляет интересы всех транспортных операторов – перевозчиков автобусами, такси и грузовыми автомобилями. От имени своих членов IRU представляет автотранспортную отрасль во всех международных органах и имеет статус неотъемлемого и авторитетного партнера правительственных кругов, который представляет интересы своей отрасли наиболее действенным и эффективным образом.

Главной целью деятельности IRU является «защита, развитие и процветание во всех странах национального и международного автомобильного транспорта, защита интересов профессиональных транспортников и облегчение их труда» (статья 2 Устава IRU).

IRU выполняет следующие *функции*:

- принимает меры к изучению и решению всех проблем, связанных прямо или косвенно с автомобильным транспортом;
- разрабатывает вопросы унификации и упрощения регламентов, относящихся к дорожному движению, контрактам на перевозки, таможенным формальностям и т. д.;
- координирует и поддерживает национальные работы по развитию национального или международного автотранспорта.

В течение многих лет Советский Союз, а затем и Россия является активным участником IRU. В России членом IRU является Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), которая представляет интересы отрасли на национальном уровне. Аналогичные ассоциации имеются во всех странах СНГ, которые, в свою очередь, также являются членами IRU.

В настоящее время IRU объединяет более 150 национальных ассоциаций и союзов автомобильных перевозчиков из 68 стран мира.

Членство в IRU не является обязательным, но предоставляет целый ряд привилегий своим членам. Например, практические услуги, необходимые автотранспортной отрасли, реализуются через систему книжек МДП (Carnet TIR), международным гарантом которой с 1953г. является IRU.

2.5. Международная федерация экспедиторских ассоциаций

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА, FIATA) (www.fiata.com/) была основана в г. Вене (Австрия) в 1926 г. Организация выражает и защищает интересы 35 тысяч международных экспедиторских фирм из 150 стран мира. АСМАП является ассоциированным членом FIATA с 1994 г.

FIATA является самой большой неправительственной международной структурой в сфере организации перевозок грузов международной торговли и их транспортно-экспедиторского обслуживания.

Основными *целями* деятельности FIATA являются:

1. Объединение мировой экспедиторской отрасли.

2. Представление, поддержка и защита интересов экспедиторской отрасли посредством участия в качестве советников и экспертов в работе международных органов и организаций.

3. Распространение информации об услугах экспедиторов среди представителей торговли, промышленности и деловых кругов, публикации такой информации в печати.

4. Повышение качества предоставляемых экспедиторами услуг за счет развития и внедрения в практику единообразных, стандартных экспедиторских документов и типовых экспедиторских условий.

5. Содействие в профессиональном обучении, повышении квалификации экспедиторов, страховании экспедиторской деятельности, в электронном обмене информацией.

Индивидуальное членство в FIATA дает экспедиторскому предприятию ряд *преимуществ*:

1. Название компании, ее почтовый адрес, телефон, факс, адреса веб-сайта и электронной почты, а также фамилия руководителя публикуются в списке членов FIATA. Публикация в этом списке повышает профессиональный статус экспедиторского предприятия, вводит его в число надежных партнеров.

2. Индивидуальный член кроме обычной вышеназванной информации о себе получает возможность размещать в списке членов FIATA свою рекламу.

3. Индивидуальные члены получают каждые два месяца печатный бюллетень «FIATA Review» (содержащий отчеты о деятельности FIATA, программы конгрессов FIATA, актуальные статьи по вопросам экспедирования и т.п.), информацию о выставках и конференциях, а также другую информацию непосредственно из FIATA.

4. FIATA по возможности предоставляет своим членам индивидуальные услуги, входящие в ее компетенцию, по их запросам.

5. Члены получают официальное свидетельство о членстве и др.

2.6. Координационное транспортное совещание министров транспорта стран-участников СНГ

Координационное транспортное совещание министров транспорта государств-участников СНГ (КТС СНГ) было создано в 1991г. для решения вопросов взаимодействия и выработки общей политики в области транспорта. На КТС возложены следующие *функции*:

– по формированию единого транспортного пространства;

- разработке концепции установления согласованной тарифной политики на транспорте;
- разработке и реализации программ совместного использования транспортных инфраструктур;
- разработке концепции развития транспорта на основе прогноза потребностей в транспортных услугах, инвестиционной политики, законодательных актов, стандартов и норм, определяющих порядок функционирования на территории СНГ всех видов транспорта независимо от форм собственности;
- созданию правовых, экономических и организационных условий для добросовестной конкуренции и взаимного инвестирования капиталов;
- формированию и проведению на транспортно-дорожном комплексе единой научно-технической политики, в том числе в области экологии и безопасности движения;
- об оказании помощи транспортным средствам и экипажам этих средств;
- а также рассмотрению и решению ряда других вопросов в области транспорта, общих для всех договаривающихся сторон.

Координационное транспортное совещание министров транспорта государств-участников СНГ рассматривает на своих сессиях вопросы, касающиеся автомобильного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта и дорожного хозяйства. В рамках КТС государств-участников СНГ созданы отраслевые советы в областях автомобильного, морского, внутреннего водного транспорта, дорожного хозяйства:

- Совет по авиации и использованию воздушного пространства;
- Совет государственных автотранспортных администраций и ассоциаций международных автомобильных перевозчиков;
- Совет государственных администраций морского транспорта;
- Совет государственных администраций внутреннего водного транспорта;
- Межгосударственный совет дорожников.

Отраслевым межгосударственным советам предоставлены полномочия по решению текущих вопросов транспортной политики, которые при необходимости выносятся для рассмотрения на сессии КТС.

КТС СНГ является наблюдателем в Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), партнером по секторальному диалогу

Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), членом Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН), имеет членство в ряде других организаций.

2.7. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков

В РФ защиту интересов российских международных автоперевозчиков выполняет *Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП)* (www.asmap.ru). Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, созданная в 1974 г., по праву считается одним из старейших и самых мощных профессиональных объединений в транспортно-дорожном комплексе. Услугами АСМАП пользуются более 4300 предприятий и организаций, осуществляющих международные перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом. Члены АСМАП обеспечивают более четверти внешнеторгового оборота страны. Сегодня АСМАП – это 25 тысяч грузовиков, 155 тысяч рабочих мест, более 300 млн долларов ежегодных отчислений в бюджет.

Миссия АСМАП заключается в защите интересов российских международных автоперевозчиков и национального рынка транспортных услуг, создании благоприятных условий для интенсивного развития национального рынка перевозок и повышении конкурентоспособности российских автоперевозчиков.

Основные функции АСМАП:

- защита интересов предприятий и фирм (в том числе частных) внутри стран СНГ и Балтии, а также на международном уровне;
- оказание различного рода услуг и практической помощи своим членам и другим международным перевозчикам в организации перевозок (выдача иностранных разрешений, карнетов TIR и де пассаж, СМР-накладных, транспортное страхование, профессиональная подготовка менеджеров и водителей, установление контактов с инофирмами и т. д.).

Министерство транспорта РФ делегировало Ассоциации полномочия по выдаче разрешений на перевозку грузов в международном сообщении. АСМАП является национальным гарантийным объединением по Таможенной конвенции МДП.

АСМАП – член Международного союза автомобильного транспорта (IRU), Международной федерации экспедиторских ассоциаций

(FIATA), Торгово-промышленной палаты РФ (ТПП РФ), Союза транспортников России (СТР), Ассоциации российских экспедиторов (АРЭ), Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) и других организаций.

АСМАП принимает активное участие в подготовке проектов международных и национальных законодательных актов и программ, касающихся международных автомобильных перевозок, представляет интересы российских перевозчиков в рабочих органах по транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), IRU, поддерживает тесные связи с национальными ассоциациями других стран.

АСМАП создала мощную систему профессиональной подготовки: на сегодняшний день открыто 13 учебных центров, действует учебно-оздоровительный комплекс в г. Светлогорске, оснащенный самой современной компьютерной техникой.

АСМАП имеет (http://www.transport.ru/asm/rekvizit_1.htm) филиалы в Центральном, Северо-Западном, Южном, Приволжском, Уральском, Сибирском, Дальневосточном федеральных округах и в Калининградской области, представителей в г. Смоленске, Бресте, Выборге, Брянске, Казани, Саратове, Махачкале (с. Агачаул), Чите, Благовещенске и Хабаровске.

Осуществление региональной политики и проведение ее в регионах через филиалы и представительства АСМАП является одним из важнейших факторов успешной работы Ассоциации по созданию благоприятных условий для работы российских международных автоперевозчиков, защиты их законных прав и интересов на региональном и федеральном уровнях.

Рекомендуемая литература: [11, 16].

Раздел II. ОРГАНИЗАЦИЯ И УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Тема 3. Правовая основа регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом

Правовой основой регулирования международных автомобильных перевозок являются: а) международные конвенции и соглашения; б) двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении; в) нормы внутреннего законодательства.

3.1. Основные положения Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (г. Женева, 19 мая 1956 г.)

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ, CMR) (<http://sklad-zakonov.narod.ru/asmapi/convKDPPG.htm>) применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон. Настоящая Конвенция применяется также в том случае, если перевозки, входящие в область ее применения, производятся государствами или правительственными учреждениями или организациями.

Данная Конвенция не применяется: к перевозкам, производимым согласно международным почтовым конвенциям, к перевозкам покойников, к перевозкам обстановки и мебели при переездах.

Конвенция применяется ко всей перевозке в целом, если на части перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом без перегрузки, за исключением случая, когда по какой-либо причине выполнение договора на определенных в накладной условиях является или становится невозможным до прибытия груза к предусмотренному месту доставки.

Конвенция КДПГ установила, что договор перевозчика определяется накладной, которая служит доказательством условий договора и

удостоверением принятия груза перевозчиком. Конвенция определила перечень сведений, которые должны быть указаны в накладной, минимальное количество экземпляров накладной, заполняемых на каждую партию груза, а также ответственность отправителя и перевозчика.

Конвенция установила предел размера возмещения за повреждение и потерю груза или просрочку его доставки, а также порядок и сроки рассмотрения претензий и исков, возникающих при международных автомобильных перевозках грузов.

Положениями Конвенции КДПГ руководствуются европейские страны при заключении *двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках*. Двусторонние соглашения регулируют различные аспекты международных перевозок. В частности, они определяют:

- порядок пересечения границы;
- разрешительную систему для международных перевозок;
- дорожные условия перевозок;
- порядок осуществления перевозок грузов и пассажиров;
- вопросы дорожных налогов и сборов, налогов на перевозки и владение автотранспортными средствами;
- вопросы транзита и перевозок в третьи страны и из этих стран;
- страхование гражданской ответственности;
- положения, касающиеся таможенных, пограничных, санитарных и других правил;
- порядок перевозок опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
- обязанности перевозчиков по соблюдению внутреннего законодательства стран-участниц соглашения по вопросам, не регулируемым двусторонним соглашением и др.

Двусторонние соглашения РФ подписаны с 47 странами.

3.2. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (г. Женева, 5 июля 1978 г.)

Согласно ст. 17 Конвенции КДПГ перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза или за его повреждение, произошедшее с момента принятия груза к перевозке и до момента его сдачи, а также за просрочку в доставке. Иные виды нарушений,

такие как неподача, несвоевременная подача автотранспорта, в Конвенции не указаны.

Пределы ответственности перевозчика предусмотрены ст. 23 Конвенции. Согласно данной статье размер ущерба, который перевозчик должен возместить при полной или частичной потере груза, определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его к перевозке, которая определяется на основании биржевых котировок или текущей рыночной цены.

Размер возмещения, выплачиваемый перевозчиком, не должен превышать 25 золотых франков за килограмм недостающего веса брутто плюс платы за перевозку, таможенных сборов и пошлин, а также прочих расходов, связанных с перевозкой грузов.

Протоколом к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) размер возмещения был скорректирован и составляет сегодня 8,33 единицы специальных прав заимствования (СДР) за килограмм недостающего веса брутто. Величина СДР на настоящий момент формируется на основе курса четырех валют: доллар США, английский фунт стерлингов, японская йена и евро (http://sklad-zakonov.narod.ru/asmapi/convKDPPG_pr.htm).

Однако РФ не присоединилась к данному Протоколу, и формально предельный размер возмещения должен определяться исходя из пересчета золотых франков в рубли, несмотря на то, что такой механизм сегодня в нашей стране отсутствует.

3.3. Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающийся электронной накладной (e-CMR) (г. Женева, 20 февраля 2008 г.)

Названный *протокол* является дополнительным протоколом к Конвенции КДПГ (http://www.6pl.ru/asmapi/convKDPPG_E_CMR.htm). Он определяет правовые рамки и стандарты в отношении использования электронных средств записи и хранения данных по накладным, что позволит ускорить обмен информацией и сделать его более эффективным по сравнению с системами бумажной документации. Протокол определяет область применения и юридическую силу электронной накладной, процедуру установления аутентичности электронной накладной, условия для создания электронной накладной, порядок

применения электронной накладной, список документов, дополняющих электронную накладную.

Кроме экономии времени и денег, транспортные операторы смогут воспользоваться преимуществами, связанными с упрощением процедуры и безопасной системой обмена данными. В частности, так называемая электронная система КДПГ (e-CMR) сокращает величину ошибки в случае идентификации и проверки подписей.

В условиях нарастания объема торговли и постоянного улучшения организованных процедур сетей снабжения все более решающее значение приобретает эффективная перевозка грузов. Благодаря введению практики использования электронных накладных, международная дорожная транспортировка грузов сможет сделать огромный шаг вперед.

Электронная система КДПГ (e-CMR), система электронных международных перевозок (e-TIR), электронные тахографы и другие подобные инициативы дополняют усилия правительств по внедрению системы электронного управления на транспорте. Среди восьми стран, выступивших с инициативой разработки протокола и первыми его подписавшими (Бельгия, Финляндия, Латвия, Литва, Нидерланды, Норвегия, Швеция и Швейцария), шесть входят в верхнюю тридцатку рейтинга стран обзора ООН по электронному управлению (2008 г.), а Швеция занимает в нем первое место.

3.4. Документы российского законодательства, регулирующие международные автомобильные перевозки

К числу важнейших национально-правовых актов в данной области можно отнести следующие документы (<http://base.garant.ru/>):

– Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (в редакции от 17 июля 2009 г.). Закон определяет порядок осуществления международных перевозок по территории РФ как российскими, так и иностранными транспортными средствами, а также права и ответственность контролируемых органов;

– Федеральный закон от 21 мая 1993 г. № 5003-I «О таможенном тарифе» (в редакции от 3 декабря 2007 г.);

– Таможенный кодекс Российской Федерации от 28 мая 2003 г. № 61-ФЗ (ТК РФ) (в редакции от 28 ноября 2009 г.);

– Постановление Правительства РФ № 1272 от 31 октября 1998 г. «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок» (в редакции от 26 июня 2008 г.). Государственный контроль соблюдения порядка осуществления международных автомобильных перевозок возлагается на органы транспортной инспекции. Контроль включает в себя проверку транспортных средств, а также разрешений и других документов;

– Постановление Правительства РФ от 16 октября 2001 г. № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» (в редакции от 23 ноября 2009 г.);

– Постановление Правительства РФ от 30 октября 2006 г. № 637 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»;

– приказ Министерства транспорта РФ от 30 сентября 1999 г. № 73 «О порядке выдачи лицензий на перевозки автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении» (Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 1999. – № 44).

3.5. Базисные условия договора поставки товара. «Инкотермс-2000»

Перевозка грузов в международном сообщении является завершением контракта поставки от продавца к покупателю. Контракт между продавцом и покупателем заключается после выбора базисных условий, приемлемых для обеих сторон.

Базисными условиями в договоре купли-продажи называют специальные условия, которые определяют обязанности продавца и покупателя по доставке товара и устанавливают момент перехода риска случайной гибели или повреждения товара с продавца на покупателя. Следовательно, базисные условия определяют, кто несет расходы, связанные с транспортировкой товара от продавца-экспортера к покупателю-импортеру. Те расходы по доставке товара,

которые несет продавец, включаются в цену товара. Эти условия называются базисными потому, что они устанавливают базис цены товара и оказывают влияние на уровень цены товара.

Особое значение базисные условия поставки имеют для определения:

- кто и за чей счет обеспечивает транспортировку товара по территории стран продавца, покупателя;
- обязанности продавца в части упаковки и маркировки товара;
- обязанности по страхованию груза;
- обязанности по оформлению коммерческой документации;
- места и времени перехода с продавца на покупателя рисков случайного повреждения или гибели товара.

Мировая торговля испытывала сильные затруднения без единого толкования понятия «базисные условия поставки товаров» и вытекающих из них обязательств договаривающихся сторон. Этим прежде всего и объясняется принятие в 1936 г. Международной торговой палатой первого свода правил интерпретации коммерческих терминов, известного как «*Инкотермс-1936*». Дополнения, которые вносились в него в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 и 2000 гг., способствовали достижению большей отлаженности отношений экспортеров и импортеров в связи с погрузкой, перемещением, разгрузкой и страхованием товаров в широком диапазоне ответственности, последовательно переходящей от продавца к покупателю.

Зная правила «Инкотермса» (www.incoterms.tk/), легко сориентироваться в структуре расходов по доставке товаров, которые необходимо добавить или, наоборот, вычесть из контрактной (фактурной) цены товара, поскольку базис цены товара обычно определяется применением соответствующего термина «Инкотермса» (например, FAS, FOB, CIF и др.).

Рекомендуемая литература: [3, 5, 9, 11].

Тема 4. Режимы труда и отдыха водителей при международных перевозках

4.1. Основные положения Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки

В результате длительной работы в рамках КВТ ЕЭК ООН было подготовлено *Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)* (<http://base.garant.ru/>), которое вступило в силу 5 января 1976 г. Рассмотрим основные положения соглашения.

Область применения ЕСТР

1. Настоящее соглашение применяется на территории каждой договаривающейся стороны по всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной договаривающейся стороны или на территории любой договаривающейся стороны.

2. Однако,

а) если во время международной автомобильной перевозки один или несколько членов экипажа не покидают государственную территорию, в пределах которой они обычно занимаются своей производственной деятельностью, договаривающаяся сторона, в ведении которой находится эта территория, может не применять в отношении этого или этих членов экипажа положения настоящего соглашения;

б) если договаривающиеся стороны, по территории которых производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:

1) транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенный максимальный вес которых, включая вес прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 т;

2) транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров и которые в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели;

3) транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;

4) транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 30 км/ч;

5) транспортными средствами, которые используются вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка или которые находятся в их ведении;

6) транспортными средствами, которые используются службами канализации, защиты от наводнений, водо-, газо- и электроснабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, для перевозки почтовых отправлений, службами радио и телевидения и для обнаружения радио- и телевизионных передатчиков и приемников;

7) транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций;

8) специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;

9) транспортными средствами, перевозящими цирковое или ярмарочное оборудование;

10) специальными аварийными транспортными средствами;

11) транспортными средствами, которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;

12) транспортными средствами, которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;

13) транспортными средствами, которые используются для сбора молока на фермах и возвращения на фермы молочной тары и молочных продуктов, предназначенных для кормления животных.

Требования к водителям, составу экипажа

1. Для водителей, занятых в перевозках грузов, установлен следующий минимальный возраст:

а) для водителей транспортных средств, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенной максимальной вес которых не превышает 7,5 т, – не моложе 18 лет;

б) для водителей других транспортных средств:
– не моложе 21 года или
– не моложе 18 лет при условии, что эти лица имеют удостоверение о профессиональной пригодности, признаваемое одной из договаривающихся сторон и подтверждающее окончание ими курсов подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов. Договаривающиеся стороны информируют друг друга о минимальном национальном уровне подготовки и других соответствующих условиях, касающихся водителей, занятых международной перевозкой грузов, в соответствии с настоящим соглашением.

2. Водитель, занятый перевозкой пассажиров, должен быть не моложе 21 года.

Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше 50 км от обычного места приписки транспортного средства, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:

а) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т;

б) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, которые предназначены для пассажирских перевозок по маршрутам в радиусе 50 км от обычного места приписки этих транспортных средств или других типов пассажирских перевозок, не подпадающих под действие настоящего соглашения, при условии, что компетентный орган сочтет, что в течение этого времени он приобрел необходимый опыт;

в) у него должно быть удостоверение о профессиональной пригодности, которое признается одной из договаривающихся сторон и которое подтверждает, что он окончил курсы подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров.

Режимы труда и отдыха водителей, производящих международные перевозки

Продолжительность управления:

1. Продолжительность управления между любыми двумя периодами ежедневного отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха, именуемая ниже «ежедневная продолжительность управления», не должна превышать девяти часов.

Она может быть увеличена дважды в течение любой одной недели до 10 ч.

2. Общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать девяноста часов.

Перерывы:

1. После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв, по крайней мере, на сорок пять минут, если не наступает период отдыха.

2. Этот перерыв может быть заменен перерывами продолжительностью не менее 15 мин каждый, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода.

Продолжительность отдыха:

1. В течение каждых 24 ч водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее 11 ч, который может быть сокращен до минимум девяти часов непрерывного отдыха не более трех раз в течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентной продолжительности.

2. Если в течение каждых 30 ч транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый водитель должен иметь период отдыха продолжительностью не менее восьми последовательных часов.

3. Ежедневный период отдыха может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.

Разрешенные отклонения от требований ЕСТР

Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящего соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортного средства или находящегося на нем груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке контрольного устройства или в своей ведомости (форс-мажор, авария, несчастный случай).

4.2. Основные нарушения правил ЕСТР водителями, выполняющими международные перевозки на территории России и в странах Западной Европы

Наблюдение и анализ выполнения международных автомобильных перевозок позволили установить наиболее часто встречающиеся случаи нарушения правил ЕСТР водителями, которые изложены ниже в виде списка.

1. Поле в центральной части тахограммы не заполнено/ некорректно заполнено.
2. Неправильное переключение периодов времени управления.
3. Превышение времени непрерывного управления.
4. Несоблюдение продолжительности перерывов.
5. Превышение максимального времени управления в сутки.
6. Недостаточная продолжительность ежесуточного отдыха.
7. Превышение максимального времени управления в неделю.
8. Превышение максимального времени управления за 2-недельный период.
9. Недостаточная продолжительность отдыха в неделю.
10. Время окончания записи информации на тахограмме не совпадает со временем начала записи на следующей тахограмме.
11. Запись на тахограмме повреждена / изменена.
12. Несоответствие зафиксированного тахографом пройденного пути величине, указанной водителем на тахограмме.
13. Использование чужого таходиска.
14. Использование тахограммы за период, больший чем сутки.
15. Разрывы линий, зафиксированные тахографом.
16. Превышение скорости 90 км/ч.

4.3. Контроль за соблюдением режимов труда и отдыха: виды и методы, оборудование

Виды контроля. Страны-участницы соглашения ЕСТР обязались принимать надлежащие меры по обеспечению соблюдения положений этого соглашения, в том числе путем проведения контроля на дорогах и предприятиях.

Если результаты проверки на дороге дают основание полагать, что водитель автотранспортного средства, зарегистрированного в одной из стран-участниц соглашения, совершил нарушение, которое не

может быть выявлено в связи с нехваткой информации, компетентные органы стран-участниц соглашения оказывают друг другу помощь в получении необходимой информации путем проверок на предприятиях.

Предприятия при организации перевозок должны предусматривать создание благоприятных условий для соблюдения водителями режима труда и отдыха, регламентируемого соглашением. Они должны постоянно контролировать выполнение водителями норм времени управления транспортными средствами, периодов другой работы и отдыха, используя имеющиеся в их распоряжении записанные регистрационные листки.

Выплаты водителям, в том числе в форме премий или надбавок к заработной плате, связанные с превышенным пробегом или объемом перевозок грузов, запрещаются, за исключением тех случаев, когда эти выплаты не ставят под угрозу безопасность дорожного движения.

Методы контроля. Осуществлять контроль за соблюдением водителями требований соглашения ЕСТР возможно двумя методами: с помощью оборудования, установленного непосредственно на транспортном средстве (тахографа) и спутниковой связи.

В 1991 г. была принята поправка 2 к соглашению, предусматривающая с 24 апреля 1995 г. обязательное наличие на автотранспортных средствах, выполняющих международные перевозки грузов и пассажиров, механических контрольных устройств (тахографов), обеспечивающих регистрацию времени управления членами экипажа транспортным средством, времени отдыха, скорости движения, пройденного расстояния и других параметров.

Тахограф – бортовое техническое устройство измерения, предназначенное для непрерывной индикации и регистрации в автоматическом режиме времени скорости движения и пробега автомобиля, периодов времени труда и отдыха водителей. Тахограф призван не только обеспечить честную конкуренцию, но и соблюдение режимов труда и отдыха водителей и контроль скорости движения транспортного средства, при этом показания тахографа являются юридически признаваемыми данными при разбирательстве в суде или транспортном контроле на дорогах. Выдаваемый тахографом документ является основанием для наложения взысканий правоохранными органами стран-участниц соглашения ЕСТР, потому что является объективным, автоматически формируемым, защищенным от фальсификаций.

Соблюдение водителем графика труда и отдыха, а вместе с ним и скоростного режима повышает безопасность движения, вследствие чего уменьшается число дорожно-транспортных происшествий. Число ДТП, совершенных автомобилями, оборудованными этими приборами, за время, прошедшее с начала их внедрения, уменьшилось в среднем на 25 %, количество происшествий со смертельным исходом сократилось более чем на 50 %, межаварийный пробег увеличился в 2,5 раза. Наряду с этим тахографический контроль за расходом топлива позволил владельцам подвижного состава снизить затраты на горючесмазочные материалы на 10–15%.

Тахографы унифицированы, имеют единые конструктивные и функциональные стандарты. Все европейские тахографы имеют сертификат типа средств измерений вида «е__», они внесены в общеевропейский реестр. Отсутствие на приборе маркировки типа «е__» означает, что данный прибор не может быть признан тахографом.

Тахограф является обязательным устройством для автомобилей, осуществляющих грузопассажирские международные перевозки. По типу тахографы бывают цифровые и электронно-механические (аналоговые).

На сегодняшний день весь вновь производимый транспорт, который обязан быть оборудован тахографом, согласно соглашению ЕСТР выпускается с завода только с цифровым тахографом или, как его принято называть согласно документам ЕСТР, контрольным устройством, исключение составляет только транспорт, который продается в государства, не входящие в соглашение ЕСТР.

Принципиальное отличие цифрового тахографа от электронного – это наличие энергонезависимой памяти, способной хранить информацию в течение одного года, и очень серьезная защита от несанкционированного доступа к данным, записанным в память. Доступ к памяти осуществляется при помощи четырех видов «ключей», или смарт-карт: карта водителя – она сохраняет данные за последние 28 суток; карта мастера – позволяет настраивать тахограф и изменять его основные функциональные параметры; карта администратора автопредприятия – позволяет считывать данные о рейсах автомобилей, которые принадлежат данному автопредприятию, а также закрывать эти данные от доступа другим администраторам; карта инспектора, которая позволяет считать из памяти тахографа допущенные водителем нарушения (например, скоростного режима или режима труда и от-

дыха) и произошедшие сбои в работе оборудования (например, отключение питания или датчика скорости).

Четыре самых распространенных модели цифровых тахографов (модели соответствуют требованиям, изложенным в документе 3821/85/ЕЕС Приложение 1В, модели получили европейский сертификат утверждения типа контрольного устройства):

1. DTCO 1381 производства фирмы Continental Automotive GmbH (ранее принадлежавшая Siemens VDO, а еще ранее VDO Kienzle).
2. EFAS 3 производства фирмы EFKON AG.
3. SE 5000 производства фирмы Stoneridge Electronics (ранее принадлежавшая TVI Europa, еще ранее Veeder Root).
4. SmarTach производства фирмы Actia.

Цифровые тахографы устанавливаются на автомобили европейских перевозчиков с 1998 г. Датой активизации работ по внедрению цифровых тахографов в РФ стало 16 июня 2006 г., когда вступила в силу 5 поправка к ЕСТР, касающаяся применения электронных цифровых тахографов на транспортных средствах, участвующих в международных автомобильных перевозках. С момента вступления в силу данной поправки начался четырехлетний переходный период для стран-участниц соглашения ЕСТР, не являющихся членами ЕС (в том числе и для РФ). Это время отведено для подготовки законодательной базы и инфраструктуры, необходимых для внедрения цифровых тахографов. Таким образом, для стран-участниц соглашения ЕСТР, не являющихся членами ЕС, 16 июня 2010 г. завершился срок обязательного оснащения цифровыми тахографами всех вновь выпускаемых транспортных средств: грузовиков полной массой свыше 3,5 т и автобусов, предназначенных для перевозки более 9 человек, включая водителя, и находящихся в эксплуатации автотранспортных средств – в случае неисправности аналогового тахографа.

Все более широкое распространение находит применение спутниковой связи как одного из методов контроля. Назовем возможности спутниковой системы:

- контроль местоположения транспортного средства и груза;
- контроль скорости и направления движения, входа/выхода из запланированной зоны;
- контроль состояния транспортного средства;
- контроль простоев;
- оперативная связь диспетчера с водителем;

- прием сигнала тревоги в случае нештатной ситуации (вскрытие кузова и т.п.);
- анализ работы автопарка, расчет суточного пробега транспортного средства;
- минимизация междугородных/международных и роуминговых звонков, гибкий выбор способа связи (data/GPRS/SMS);
- составление специализированных отчетов, экспорт данных в «1С:».

4.4. Приказ Минтранса РФ от 7 июля 1998 г. № 86 «Об утверждении «Правил использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации»

Приказом утверждались «Правила использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации», Департаменту автомобильного транспорта предписывалось принять меры по организации сети специализированных мастерских по установке и ремонту тахографов, а также метрологических служб по их поверке, об организации указанных мастерских и служб проинформировать органы Российской транспортной инспекции, Департаменту Российской транспортной инспекции вменялось в обязанность обеспечение контроля за выполнением российскими и иностранными перевозчиками требований Правил.

Тахографы, применяемые в РФ на автобусах и грузовых автомобилях, предназначенных для междугородных и международных перевозок, должны соответствовать требованиям ЕСТР, и иметь выданный Госстандартом России сертификат об утверждении типа средств измерений, допускающий тахографы к применению в РФ, а также действующее свидетельство о проведении их государственного метрологического контроля (поверки) или поверительное клеймо.

Тахографы, применяемые на транспортных средствах иностранных владельцев при осуществлении ими перевозок по территории Российской Федерации, должны соответствовать требованиям ЕСТР.

Водитель транспортного средства:

а) обеспечивает правильную эксплуатацию тахографа, его своевременное включение и переключение ручек тахографа на соответствующие режимы работы;

б) своевременно производит установку, замену и надлежащее заполнение регистрационных листов, а также обеспечивает их сохранность;

в) использует регистрационные листы каждый день, в течение которого водитель управлял транспортным средством, начиная с момента его приемки, и др.

Владелец транспортного средства:

а) выдает водителям достаточное количество регистрационных листов установленного образца, пригодных для использования в тахографе, которым оборудовано транспортное средство, имея при этом в виду персональный характер регистрационных листов;

б) хранит заполненные регистрационные листы каждого водителя в течение не менее чем 12 месяцев со дня последней записи, а свидетельства о поверках тахографов – в течение 3 лет с момента их выдачи;

в) проводит анализ данных в регистрационных листах и в случае установления нарушений принимает меры по их пресечению и др.

Контролю подлежат:

– наличие, исправность и соответствие тахографа установленным требованиям, а также соблюдение водителем условий его использования;

– записи на регистрационных листах за текущую неделю и за последний день предшествовавшей недели, в течение которого водитель управлял транспортным средством;

– соблюдение скоростных режимов движения;

– соблюдение режима труда и отдыха водителем;

– состояние оттиска клейма на тахографе, наличие табличек с параметрами настройки;

– соблюдение регламента периодичности поверки тахографа;

– соответствие данных, указанных в табличках с параметрами настройки тахографа, фактическим параметрам транспортного средства.

4.5. Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ

«О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок

и об ответственности за нарушение порядка

***их выполнения».* Основные виды нарушений и штрафы**

Последнее изменение в Федеральный закон внесено 17 июля 2009г. (<http://base.garant.ru/>).

К осуществлению международных автомобильных перевозок российские перевозчики допускаются при наличии у них документа, удостоверяющего допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок – *удостоверения допуска российского перевозчика*. Порядок допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок устанавливается Правительством РФ.

Разрешения и другие документы, которые в соответствии с международными договорами РФ в области международного автомобильного сообщения требуются для осуществления международных автомобильных перевозок, должны находиться у водителей транспортных средств и предъявляться водителями транспортных средств по требованиям контролирующих органов.

Международные автомобильные перевозки иностранными перевозчиками по территории РФ осуществляются в соответствии с *российскими разрешениями и многосторонними разрешениями*.

Международные автомобильные перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов осуществляются в соответствии со *специальными разрешениями*, которые выдаются в порядке, установленном уполномоченным Правительством РФ федеральным органом исполнительной власти, и которыми могут предусматриваться обязанности перевозчиков выполнять перевозки таких грузов по заранее определенным маршрутам.

В случае превышения максимального веса транспортного средства или нагрузки на ось транспортного средства либо превышения его габарита продолжение движения транспортного средства допускается после *устранения нарушения* или получения *специального разрешения* федерального органа исполнительной власти в области дорожного хозяйства.

Международные автомобильные перевозки опасных грузов, отнесенных согласно Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) к грузам повышенной опасности, осуществляются в соответствии со *специальными разрешениями*, которые выдаются в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Запрещаются перевозки грузов и пассажиров транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам, в том числе временно ввезенными ими на территорию РФ, между пунктами, расположенными на территории РФ.

Водители транспортных средств при осуществлении международных автомобильных перевозок по территории РФ обязаны соблюдать режим труда и отдыха, установленный международным договором РФ о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

На территории РФ должны выполняться требования установки на транспортных средствах и использования контрольных устройств (тахографов) регистрации режима труда и отдыха водителей транспортных средств.

В некоторых случаях вместо использования тахографов допускается ведение водителями транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, *ежедневных регистрационных листков режима труда и отдыха*.

Государственный контроль за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок возлагается на федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю и надзору в сфере транспорта, и его территориальные органы (далее – органы транспортного контроля и надзора).

Должностные лица органов транспортного контроля и надзора проводят *транспортный контроль* на территории Российской Федерации в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации транспортных средств и в специально обозначенных дорожными знаками стационарных и передвижных контрольных пунктах, перечень которых согласовывается с соответствующими органами исполнительной власти в области дорожного хозяйства и органами внутренних дел.

Основные виды нарушений требований ЕСТР и штрафы (Кодекс РФ об административных правонарушениях): 1) управление грузовым автотранспортным средством или автобусом при осуществлении международной автомобильной перевозки без контрольного устройства (тахографа) или с выключенным тахографом, а равно с незаполненными тахограммами либо без ведения регистрационных листков, отражающих режим труда и отдыха водителей, – штраф до 2500 руб. (ст. 11.23, ч. 1); 2) нарушение установленного режима труда и отдыха водителем грузового автотранспортного средства или автобуса, осуществляющим международную автомобильную перевозку, – штраф от 500 до 1000 руб. (ст. 11.23, ч. 2).

Рекомендуемая литература: [11, 13].

Раздел III. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Тема 5. Транспортное страхование международных перевозок

5.1. Формы и основные виды страхования

Сущность страхования состоит в предоставлении *страховой защиты*. Страховую защиту можно объяснить как двустороннюю реакцию человечества на возможные опасности. С одной стороны, страховая защита вызывается объективной потребностью физических и юридических лиц в сохранении своих имущественных интересов. С другой стороны, эта потребность сопровождается соответствующей способностью людей в обеспечении названных интересов.

В современных условиях интенсивного развития внешнеэкономических связей большую роль стало играть страхование при выполнении международных грузовых перевозок автомобильным транспортом.

Договор транспортного страхования носит добровольный характер, однако на практике внешнеторговые грузы, как правило, страхуются, поскольку именно в процессе перевозки они в наибольшей степени подвергаются различного рода опасностям и случайностям. Объясняется это не только сравнительной сложностью взыскания убытков с перевозчика, хотя и происшедших по его вине, но и тем, что в некоторых случаях перевозчик в силу непреодолимых обстоятельств вообще освобождается от ответственности за утрату или порчу груза (форс-мажорные обстоятельства).

По договору транспортного страхования груза страховая организация (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении оговоренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается груз, возместить нанесенный ущерб страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен страховой договор.

От других видов имущественное транспортное страхование отличается в первую очередь характером страхуемого объекта, а также теми случайностями и опасностями, от которых производится страхование.

При международных автомобильных перевозках грузов и пассажиров применяется несколько *видов* страхования:

- основным, и почти во всех странах Европы обязательным, является страхование гражданской ответственности владельцев средств транспорта за убытки (ущерб), причиненные личности или имуществу третьих лиц при эксплуатации этих средств как источника повышенной опасности;

- полисы «зеленая» и «синяя» карты;
- страхование ответственности автоперевозчика (страхование CMR);
- медицинское страхование водителей;
- страхование автотранспортных средств (Авто-КАСКО);
- страхование ответственности экспедиторов;
- перестрахование.

5.2. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами (ОСАГО)

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) – это вид страхования ответственности, который в РФ появился с 1 июля 2003 г. с вступлением в силу *Федерального закона № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 г. «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»*. ОСАГО вводилось как социальная мера, направленная на создание определённых финансовых гарантий в отношениях по поводу возмещения между участниками автомобильных аварий.

Объектом ОСАГО являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца автотранспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании автотранспортного средства на территории Российской Федерации. К страховому риску по ОСАГО относится наступление гражданской ответственности при ДТП.

Страховые тарифы по ОСАГО устанавливаются Правительством Российской Федерации. Впервые они были установлены Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 мая 2003 г. №264. Согласно закону об ОСАГО страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая обязан возместить потерпевшим причиненный вред, составляет:

1) в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, не более 160 тысяч рублей (до введения Федерального закона № 306-ФЗ от 01.12.2007 г. эта величина ограничивалась 240 тысячами рублей на нескольких потерпевших);

2) в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, не более 160 тысяч рублей;

3) в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего, не более 120 тысяч рублей.

При этом размер страховой выплаты за причинение вреда жизни потерпевшего составляет:

1) 135 тысяч рублей – лицам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти потерпевшего (кормильца);

2) не более 25 тысяч рублей на возмещение расходов на погребение – лицам, понесшим эти расходы.

В иных случаях размер страховой выплаты рассчитывается, как в других видах страхования.

5.3. Полисы «зеленая» и «синяя» карты

Согласно международным требованиям, транспортные средства как источники повышенной опасности должны иметь страхование гражданской ответственности владельцев автотранспорта («зеленая карта» или «синяя карта»).

«Зелёная карта» (англ. *Green Card*) – международный договор (полис) страхования автогражданской ответственности, а также соглашение о взаимном признании странами-членами Соглашения страхового полиса по страхованию ответственности владельцев средств автотранспорта (<http://www.lawins.ru/dtp.htm>). Система введена в действие с 1 января 1953 г.

Как действует система «зеленых карт»? Страховщики автогражданской ответственности создают национальное бюро по «зеленым картам». Национальные бюро объединены в Совет бюро с местонахождением в г. Брюсселе, который координирует работу бюро, разрабатывает общую документацию, представляет интересы страховщиков в международных организациях. Учитывая требование безусловности платежей, бюро создают гарантийные фонды, из которых производятся платежи по ущербам, причиненным владельцами «зеленых карт» и не оплаченным их страховщиками по любой причине.

Что необходимо для принятия страховщиков страны в систему «зеленых карт»? Существуют стандартные требования:

– необходимо, чтобы в стране действовал закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

– страховщики автогражданской ответственности образуют бюро, которое должно быть официально признано правительством страны;

– правительство страны должно дать гарантию, что оно не будет принимать меры, препятствующие бюро выполнять свои финансовые обязательства.

На данный момент в систему «зеленая карта» входят 45 стран из Европы, Азии и Африки – все страны Европы, включая Россию (с 1 января 2009 г.), а также Турция, Израиль, Марокко, Тунис и Иран. На территории РФ российская «зеленая карта» не действует, так как не заменяет внутренний страховой полис ОСАГО.

«Синяя карта» – фактический аналог «зеленой карты», разработанный в советское время специально для стран, входивших в Совет экономической взаимопомощи. Между странами социалистического лагеря были заключены договоры о взаимном урегулировании претензий. К настоящему времени в системе «синей карты» остались Россия и Венгрия, которая принимает полисы «Ингосстраха».

5.4. Страхование ответственности автоперевозчика (страхование CMR)

Для тех, кто занимается перевозками, *страхование ответственности автоперевозчика (страхование CMR)* является практически обязательным. Данный вид страхования покрывает законодательную ответственность за гибель или повреждение груза, перевозимого перевозчиком по Конвенции КДПГ/CMR, 1975 г.

Страхуемые риски:

1) ответственность по закону перед владельцами грузов, принятых к перевозке, за полную гибель или повреждение груза. В отношении экспедиторов это распространяется на груз, принятый к экспедированию на основании договора экспедиции, но при условии, что экспедитор не является перевозчиком груза;

2) ответственность по закону перед третьими лицами (убыткам, связанным с нанесением вреда грузом и/или транспортным средством третьему лицу в процессе транспортировки);

3) ответственность за уплату таможенных платежей, штрафов и других взысканий, которые могут налагаться в соответствии с таможенными законами и правилами соответствующих стран за нарушения, связанные с проведением внешнеэкономических операций, в т.ч. с соблюдением процедуры перевозки грузов с применением книжки МДП, установленной Конвенцией МДП 1975 г.

Возмещение. Так как страхование CMR – страхование гражданско-правовой ответственности, то возмещение получает только пострадавшая сторона – владелец груза.

Страхование грузов предусматривает получение страховой выплаты в случае, если произошёл страховой случай, который был предусмотрен в договоре. Порядок действий в том случае, если что-то случилось с грузом: поставить в известность страховую компанию, написать письменное заявление с требованием выплатить страховое возмещение. Копию этого письма направить перевозчику; кроме того, необходимо в письменном виде составить претензию. Претензия должна быть подана в течение 5 дней.

Преимущества страхования CMR:

- ответственность перевозчика (экспедитора) перекладывается на страховую компанию;
- четкость и прозрачность трактовки ответственности перевозчика;
- возможность регулирования страхования ответственности (подбор пакета рисков клиентом с учетом конкретного финансового положения и уровня убыточности);
- снятие проблемы законодательного запрета на страхование ответственности перевозчика (экспедитора).

5.5. Медицинское страхование водителей

Кроме перечисленных видов страхования при международных перевозках в последнее время все более широкую практику получает *страхование профессиональных водителей, автотранспортных средств на период краткосрочных загранпоездов (медицинское страхование).*

Наличие медицинского страхового полиса позволяет получить неотложную медицинскую помощь для лечения травм, полученных в результате несчастных случаев, а также при внезапном заболевании. При этом страховщик оплачивает амбулаторные услуги, лекарства и меди-

цинские препараты, помещение в стационар (палата и питание), проведение операций, лабораторные услуги, медицинскую эвакуацию, возвращение останков на родину, услуги наземной скорой помощи. Страхователь вносит сам лишь сумму, причитающуюся за предоставление дополнительных услуг, не предусмотренных договором страхования.

Договор медицинского страхования не заключается с лицами старше 70 лет.

5.6. Страхование автотранспортных средств (Авто-КАСКО)

Каско (от испанского *casco* – корпус, остов судна) – страхование автомобилей или других средств транспорта (судов, самолетов, вагонов) от ущерба, хищения или угона. Не включает в себя страхование перевозимого имущества (карга), ответственности перед третьими лицами и т. д.

Страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненные вследствие этого события убытки в застрахованном транспортном средстве либо убытки в связи с иными имущественными интересами страхователя (выплатить страховое возмещение) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

КАСКО ошибочно рассматривается как аббревиатура и расшифровывается как «комплексное автомобильное страхование, кроме ответственности».

Страхование «Авто-КАСКО» обычно осуществляется в добровольной форме и им могут быть охвачены все виды транспортных средств, находящихся в эксплуатации, а именно: грузовые и специальные автомобили, тягачи и автобусы, легковые автомобили и прицепы к ним, тракторы, мотоциклы, а также дополнительное оборудование, установленное на них – автомагнитолы, компьютерные средства навигации и другие.

В автостраховании используется несколько разновидностей договоров страхования, предусматривающих объемы покрытия возможных рисков: от полного до частичного страхования «Авто-КАСКО».

При *полном страховании* «Авто-КАСКО» владельцу транспортного средства предоставляется страховая защита от убытков, возни-

кающих в результате повреждения застрахованного объекта вследствие аварии, столкновения с любым другим предметом, опрокидывания, пожара, самовозгорания, взрыва, воздействия непреодолимой силы или стихийного действия, кражи, других противоправных действий третьих лиц и т. п., за исключением: ущерба, имеющего эксплуатационный характер, ущерба из-за производственного или проектного дефекта. Страхование полное «Авто-КАСКО» производится по фактической или по объявленной (договорной) стоимости.

При страховании автотранспортных средств *на условиях частично* «Авто-КАСКО» страховое покрытие предоставляется обычно в следующих случаях: пожар, взрыв двигателя, повреждение транспортного средства при угоне, бой стекол и т. п.

Страхование на условиях частично «Авто-КАСКО» исключает страхование угона. Но возможны и другие два варианта: страхование от конкретных страховых случаев (пожар, авария, угон); страхование отдельных комплектующих узлов, деталей, механизмов.

При страховании «Авто-КАСКО» действует условие добровольного, а иногда и обязательного участия страхователя в возмещении ущерба, или так называемая *франшиза*. В этом случае страховое возмещение уменьшается на величину собственного участия страхователя и предполагает освобождение страховщика от возмещения убытков, не превышающих определенного размера, например 5–10% страховой суммы.

Применение франшизы не снижает эффективности страховой защиты интересов владельцев средств транспорта, поскольку исключение из страхового покрытия небольших сумм не может существенно отразиться на материальных интересах страхователей. Вместе с тем страхование с франшизой избавляет страховые компании от необходимости урегулирования незначительных убытков, а также является превентивной мерой по уменьшению числа страховых случаев.

5.7. Страхование ответственности экспедиторов

Транспортные и экспедиторские предприятия часто смешивают страхование ответственности экспедиторов грузов со страхованием ответственности автоперевозчиков грузов (так называемое страхование СМР). Понятие ответственности экспедиторов несколько шире понятия ответственности грузоперевозчиков, которое ограничено рамками Конвенции КДПГ. Это объясняется тем, что спектр предоставляемых

экспедитором работ и услуг охватывает все стадии перемещения груза с момента подготовки товара к транспортировке (временное хранение товара до отгрузки, упаковка и разупаковка, выполнение погрузочно-разгрузочных работ и т. д.) до момента сдачи его получателю.

Подобная путаница связана также с тем, что страхование ответственности экспедиторов, являясь необходимым элементом деятельности транспортных компаний развитых стран, не стало пока общепринятой практикой в нашей стране. В отличие от обязательных видов страхования, например страхования гражданской ответственности по «зеленым картам» или медицинского страхования водителей, страхование экспедиторской деятельности является добровольным видом.

Тем не менее значение этого вида страхования постоянно возрастает в связи с давлением, оказываемым на экспедиторов их клиентами и партнерами, которые в соответствии с обычной международной практикой требуют подтверждения международного признанного страхового покрытия перед тем, как доверить свой груз новым и часто не проверенным на практике экспедиторским компаниям. Связано это с тем, что клиенты, особенно при заключении долгосрочных соглашений или при перевозке дорогостоящих грузов, рассчитывают на предоставление экспедитором финансовых гарантий компенсации возможного ущерба, нанесенного по его вине.

Обычно такой гарантией является полис по страхованию ответственности экспедиторов грузов, так как в большинстве западно-европейских стран этот вид страхования является обязательным для экспедиторов. Существует групповая схема страхования ответственности экспедиторов грузов.

Наиболее типичными примерами неисполнения договорных обязательств, которые покрываются страхованием ответственности экспедиторов, являются:

1. Полная или частичная утрата груза или его повреждение. Причины гибели, утраты или повреждения грузов при страховании этого вида риска могут быть самыми разными – от нарушения указаний грузоотправителя при загрузке товара до предоставления грузоперевозчику неправильных инструкций по перевозке и сдаче груза грузополучателю.

2. Ответственность за задержку в доставке груза. Возмещению подлежат также расходы по расследованию обстоятельств происшествия, предотвращению или уменьшению размера убытков и защите интересов страхователя. К ним относятся расходы по оплате услуг экс-

пертов, сюрвейеров, адвокатов, судебные издержки, в связи с претензионными делами по застрахованным рискам, а также расходы по уменьшению суммы возможного ущерба, например по очистке или ремонту поврежденного груза, пересылке груза по правильному адресу, его реализации и т. д.

5.8. Перестрахование

Перестрахование (англ. *reinsurance*) – организационно-правовая форма страховой деятельности, в соответствии с которой страховщик, принимая на страхование риски, частично или полностью передает эти риски на согласованных условиях другим страховщикам. Страховщик, передающий риск, является перестрахователем (цедентом), а принимающий – перестраховщиком. В этом смысле *перестрахование* выступает продолжением страхования и иногда называется вторичным страхованием. Договоры страхования и перестрахования взаимосвязаны. Объектом договора перестрахования является риск, застрахованный страховщиком-перестрахователем. Без договора страхования не может быть договора перестрахования. Ответственным перед страхователем по договору страхования остается страховщик, его заключивший, независимо от заключенных им договоров перестрахования.

Основная функция перестрахования заключается в распределении ответственности по риску, принятому одним страховщиком, среди многих других страховщиков. Перестрахование позволяет страховщику, используя финансовые возможности перестраховщиков, застраховать риск, значительно превышающий собственные финансовые ресурсы. Перестрахование способствует большей сбалансированности и устойчивости страхового портфеля страховщика.

Перестрахование – наиболее интернациональная отрасль страховой деятельности, правовой его основой является не столько национальное законодательство, сколько обычаи международного делового оборота.

Для различных видов страхования существуют типовые договоры перестрахования. В международной практике имеется ряд общепринятых, широко применяемых правил («оговорок»). Наиболее распространенными из них являются: «О разделении перестраховщиком судьбы страховщика», «Об ошибках и упущениях», «Арбитражная оговорка».

Различают факультативное и облигаторное (обязательное) перестрахование. По *факультативному* договору предусматривается право перестрахователя предлагать риски в перестрахование и право перестраховщика принять или отказаться от предложенного риска. Участники факультативного договора перестрахования свободны в решении вступать в договорные отношения и определять условия договора. *Облигаторный* (обязательный) договор предполагает обязанность перестрахователя передавать все обусловленные договором риски в перестрахование перестраховщику, а последний обязан принимать эти риски.

Рекомендуемая литература: [6, 11].

Тема 6. Таможенные системы и таможенные документы

6.1. Разрешительная система на международные перевозки

Документом, регламентирующим международные перевозки пассажиров и грузов между двумя странами, является двустороннее соглашение, подписываемое правительствами двух стран. Во всех двусторонних соглашениях предусматривается, что для осуществления международных перевозок по территории одной из стран автомобильными средствами, зарегистрированными в другой стране, требуется разрешение. *Разрешение – документ, дающий право выполнять двусторонние, транзитные перевозки по территории договаривающихся стран, а также, в отдельных случаях, в/из третьих стран, не являющихся участниками данного соглашения.*

В соответствии с международными принципами в двусторонних соглашениях оговариваются виды перевозок, для которых разрешений не требуется.

При перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов перевозчик должен получить *специальное разрешение* компетентных органов государства, по территории которого будет осуществляться перевозка. В РФ это Федеральная автомобильно-дорожная служба России.

Разрешение должно находиться на автотранспортном средстве и предъявляться по требованию компетентных контрольных органов. Разрешение считается недействительным, если в него внесены изменения или исправления, не заверенные компетентным органом. Разрешение нельзя передавать третьим лицам.

Федеральным законом «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ введен в действие ряд положений, ограничивающих работу иностранных автомобильных перевозчиков на российском транспортном рынке.

Ст. 5 Закона установлено, что международные автомобильные перевозки транспортными средствами, принадлежащими иностранному перевозчику, грузов или пассажиров с территории Российской Федерации на территорию третьего государства либо с территории третьего государства на территорию Российской Федерации осуществляются в соответствии со специальными разрешениями.

Ст. 7 Закона запрещаются перевозки грузов и пассажиров транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам, между пунктами, расположенными на территории Российской Федерации (каботаж).

Ежегодно на основании договоренностей, достигнутых в рамках подписанных соглашений, а также динамики сложившихся перевозок, компетентные органы государств обмениваются необходимым количеством бланков разрешений, которые затем используются перевозчиками в следующем календарном году. Как известно, каждое государство заинтересовано, чтобы как можно больше его автомобилей работало на международных линиях, что увеличивает поступление валюты и способствует росту количества рабочих мест. В то же время каждое государство стремится ограничить въезд иностранных автомобилей на его территорию, чтобы валюта за выполненную транспортную работу не уходила из государства и не сокращалось количество рабочих мест для национальных перевозчиков. Все это в совокупности и определяет количество разрешений, которыми обмениваются компетентные органы договаривающихся сторон.

В случае серьезных или повторных нарушений перевозчиком законов и правил, действующих на территории государства, выдавшего разрешение, к нему может быть применена одна из следующих мер:

- предупреждение перевозчика о необходимости исполнения действующих предписаний;
- временное запрещение на въезд в страну;
- прекращение выдачи разрешений на период запрета въезда перевозчиков других стран на их территорию.

6.2. Международные конвенции и соглашения, регулирующие таможенные вопросы

Конвенции и соглашения по таможенным вопросам играют огромную роль в организации и осуществлении международных перевозок грузов и пассажиров. От того, насколько упрощены и отработаны таможенные процедуры, зависят простои автотранспорта на границах, расходы перевозчиков на ввозные и вывозные пошлины и сборы, что в конечном счете влияет на стоимость перевозок и их эффективность.

В списке приведены основные международные нормативно-правовые акты (<http://base.garant.ru/>).

1. *Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП или Конвенция TIR)* от 15 января 1959 г.

2. *Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП или Конвенция TIR)* от 14 ноября 1975 г.

3. *Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза автотранспортных средств, служащих для коммерческих целей*, от 18 мая 1956 г.

4. *Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров*, от 18 мая 1956 г.

5. *Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров*, от 2 декабря 1972 г.

6. *Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках*, от 9 декабря 1960 г.

7. *Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров*, от 2 декабря 1972 г.

8. *Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах* от 21 октября 1982 г.

6.3. Правовое регулирование международных перевозок в РФ

В РФ по этому вопросу действуют следующие документы (<http://base.garant.ru/>):

1. Положение о порядке применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.), утв. приказом ГТК РФ от 18.05.1994 г. № 206.

2. Правила оборудования транспортных средств (контейнеров) для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами (приказ ГТК РФ от 19.08.1994 г. № 426 «Об утверждении нормативных актов, относящихся к надлежащему оборудованию транспортных средств (контейнеров»).

3. Временная технология перевозок под таможенным контролем автопоездов, автофургонов, полуприцепов и контейнеров с участием железнодорожного и автомобильного транспорта (утв. письмом ГТК РФ, МПС РФ от 14.03.1997 г. № 02-13/5919).

4. Правила доставки товаров под таможенным контролем, утвержденные приказом ГТК РФ от 20.05.1996 г. № 304, и другие.

6.4. Виды пограничного контроля

Пограничный контроль – международная система допуска грузов на национальную территорию. Включает приведенные ниже виды.

1. *Таможенный контроль*. В соответствии с *Конвенцией о согласовании условий проведения контроля грузов на границах* (21 октября 1982 г.) под «таможенным контролем» подразумеваются меры, применяемые для обеспечения выполнения тех законов и правил, ответственность за соблюдение которых несут таможенные органы.

2. *Медико-санитарный контроль*. Контроль, осуществляемый для охраны жизни и здоровья людей (исключая ветеринарный).

3. *Ветеринарный контроль*. Санитарный контроль, осуществляемый в отношении животных и продуктов животного происхождения для защиты жизни и здоровья людей и животных, а также контроль предметов и грузов, которые могут являться переносчиками болезней животных.

4. *Фитосанитарный контроль*. Контроль, направленный на предупреждение распространения и перевозки через государственные границы вредителей растений и продуктов растительного происхождения.

5. *Контроль соответствия техническим стандартам*. Контроль, обеспечивающий соответствие грузов минимальным требованиям международных или национальных стандартов, определенных соответствующими законами и правилами.

6. *Контроль качества*. Контроль, осуществляемый с целью обеспечения соответствия грузов минимальным международным или национальным показателям качества, установленным соответствующими законами и правилами.

6.5. Существующие таможенные системы

В ходе международных дорожных перевозок грузов таможенные органы при пересечении грузами территории одного или нескольких государств применяют в каждом из них свои национальные системы контроля и таможенные процедуры.

Эти системы различны в каждой из стран, но зачастую включают осмотр и досмотр грузов на каждой национальной границе и применение национальных гарантийных требований (гарантии, таможенные закладные, депозиты), имеющих цель покрыть возможную сумму по-

шлин и сборов в период транзита грузов на территории каждой страны в случае возникновения контрабандной перевозки.

Системы контроля и таможенные процедуры, применяемые в каждой транзитной стране, связаны со значительными расходами, задержками и простоями в ходе международных перевозок. Действующие таможенные системы позволяют уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и одновременно дают таможенным органам международную систему контроля, которая приемлема для работы.

В настоящее время существуют следующие таможенные системы:

- *система МДП* (см. подр. 6.7);
- транзитная система Евросоюза – *система «Т»*. Процедура таможенного транзита ЕС основана на принципах таможенного союза, в соответствии с которыми вся территория ЕС является единой таможенной территорией, на которой действует единое таможенное законодательство, а также единые для всех стран союза меры тарифного и нетарифного регулирования внешней торговли; на всей территории ЕС применяются единые ставки таможенных пошлин таможенного тарифа ЕС, доходы от которого поступают в бюджет сообщества и не рассматриваются в качестве прямого источника пополнения бюджетов государств ЕС на национальном уровне; страны ЕС отделены от иных стран мира общей внешней таможенной границей с едиными процедурами таможенного контроля и оформления.

Применение названной *системы «Т»* повлекло отказ от использования *системы МДП* при перевозке транзитных грузов между странами ЕС (**Справка.** Европейский союз (ЕС) – объединение 27 европейских государств, подписавших Договор о Европейском союзе (Маастрихтский договор). На настоящий момент в его состав входят следующие страны: Австрия, Королевство Бельгия, Болгария, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Королевство Испания, Италия, Кипр, Люксембург, Королевство Нидерланды (Голландия), Португалия, Румыния, Латвия, Литва, Мальта, Польша, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Чехия, Швеция, Эстония).

При международных автомобильных перевозках грузов в страны и из стран, не входящих в ЕС, перевозчики стран сообщества пользуются книжками МДП. В связи с тем, что система «Т» не распространяется на страны, не входящие в состав ЕС, перевозчики этих стран пользуются книжками МДП при транзите через страны ЕС. При следовании автомобилей в некоторые восточные страны (Иран, Сирия,

Иордания и ряд других) в случае отсутствия книжки МДП для въезда или транзита на пограничных переходах оформляется документ «Арабский манифест».

6.6. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, TIR)

В ноябре 1975 г. на состоявшейся итоговой конференции под эгидой ЕЭК ООН была представлена *Конвенция МДП*, которая вступила в силу в 1978 г. С тех пор она остается одной из наиболее действенных международных транспортных конвенций и фактически единственной универсальной системой транзита. Основные идеи и принципы Конвенции МДП, 1975 были положены в основу многих других транзитных систем и, таким образом, прямо или косвенно Конвенция МДП, 1975 способствовала упрощению международных транспортных перевозок вообще и автомобильных перевозок в частности.

Каждое автотранспортное средство, которое перевозит грузы в международном сообщении, должно быть допущено таможенными органами к данному виду перевозки.

К международной перевозке грузов под таможенным обеспечением (печатами или пломбами) могут допускаться только транспортные средства, грузовые отделения которых сконструированы таким образом, чтобы:

- грузы невозможно было извлечь из опечатанной части транспортного средства или загрузить туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- таможенные печати и пломбы налагались простым и надежным способом;
- в грузовых помещениях не было потайных мест для сокрытия грузов;
- все места, в которых могут помещаться грузы, были доступны для таможенного контроля.

На каждое закрытое таможенное помещение (грузовой автомобиль с тентом, прицеп с тентом, полуприцеп с тентом, фургон, рефрижератор), которые зарегистрированы в ГИБДД как международный транспорт, должно быть оформлено «*Свидетельство о допущении дорожного транспортного средства к перевозке грузов под таможенными печатами и пломбами*».

В тексте *Конвенции МДП* даются конкретные требования к конструкции грузовых отделений, лючков, дверей, брезента, пломбы, крючкового троса. Кроме того, работники таможи могут обращать внимание на крепление отдельных узлов и деталей транспортного средства, а также устранение любых возможностей доступа к грузу в транспортном отделении, поскольку не всегда заводом-изготовителем соблюдаются все правила и требования к герметичности грузовых отсеков автомобилей, прицепов и полуприцепов. Поэтому перед представлением на освидетельствование в таможенные органы транспортного средства необходимо выполнить ряд работ.

Например, на полуприцепах *Минского автозавода*, имеющих крепление пола болтами, необходимо заварить снизу проходящие через поперечные лонжероны болты. Для предотвращения снятия задней двери и бортов одна из осей их петель должна быть прихвачена сваркой. Винты крепления защелки задней двери также должны быть прихвачены сваркой. Все петли, через которые проходит пломбировочный трос, должны быть целыми.

Транспортное средство вместе с оформленным свидетельством о пригодности к международным перевозкам грузов, свидетельством о регистрации в ГИБДД и лицензией на международные перевозки грузов направляется для осмотра и освидетельствования в *транзитно-грузовой отдел таможни* с целью получения подтверждения о пригодности.

При перевозке грузов с использованием *книжки МДП (carnet TIR)* на дорожном транспортном средстве должны быть прикреплены прямоугольные таблички размером 250x400 мм с надписью «TIR» (белые буквы на синем фоне, высота написания букв 200 мм, ширина линии написания букв не менее 20 мм). Они должны быть хорошо видны и располагаться спереди и сзади транспортного средства.

Контейнеры, используемые для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, могут быть допущены либо на стадии производства – по типу конструкции, либо на каком-нибудь последующем этапе – в индивидуальном порядке.

6.7. Таможенная процедура МДП и сфера ее деятельности. Принципы системы МДП

Работа над созданием *Таможенной транзитной системы МДП* началась вскоре после окончания Второй мировой войны. Первое Со-

глашение МДП было подписано несколькими европейскими государствами в 1949 г. Успех этого Соглашения предопределил принятие Конвенции МДП Транспортным комитетом Европейской экономической комиссии в 1959 г. Уже в 1960 г. Конвенция вступила в силу. Первая Конвенция МДП была доработана в 1975 г. с учетом накопленного в процессе использования системы опыта, технических нововведений, изменений таможенных и транспортных правил.

Другой причиной модификации *Конвенции* послужили появившиеся в начале 60-х гг. новые виды транспортного оборудования: контейнеры для морских перевозок, чуть позднее – контейнеры, предназначенные для обменных перевозок автомобильным и железнодорожным видами транспорта.

Все эти нововведения значительно повысили эффективность международных перевозок. Появление же смешанных или мультимодальных перевозок сделало применение контейнеров просто необходимым. В настоящее время в рамках Конвенции МДП, 1975 грузы могут перевозиться не только автомобильным, но также железнодорожным, речным и даже морским видами транспорта при условии, что часть перевозки осуществляется автомобильным видом транспорта.

Зона действия Конвенции МДП охватывает всю Европу, часть Северной Африки, Ближнего и Среднего Востока. За океаном договаривающимися сторонами Конвенции МДП являются Соединенные Штаты Америки, Канада, а также Чили и Уругвай.

Чтобы обеспечить беспрепятственное перемещение грузов с минимальными задержками в пути и в то же время обеспечить максимальную безопасность с точки зрения таможенных органов государств транзита, система МДП строится на четырех основных *принципах*: надежные транспортные средства или контейнеры; наличие у перевозчика книжки МДП; взаимное признание мер таможенного контроля странами-участницами Конвенции МДП; международная система гарантий (рис. 6.1).

6.8. Международная система гарантий и преимущества системы МДП

Международная система гарантий была разработана в целях обеспечения уплаты национальным гарантийным объединением таможенных пошлин и сборов, которые могут быть не уплачены в ходе транзитных операций, если ответственность за нарушение операции МДП нельзя возложить на виновное лицо.

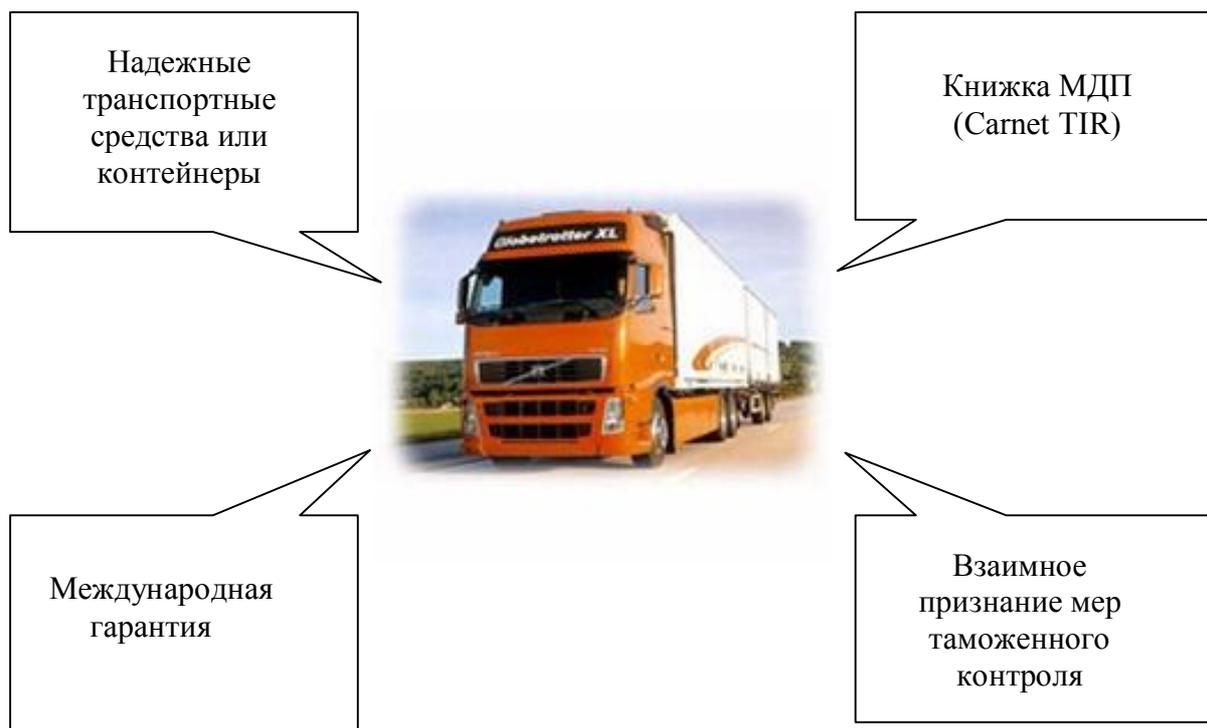


Рис. 6.1. Принципы системы МДП

Система гарантий МДП построена по следующему принципу. Каждое гарантийное объединение, представляющее перевозчиков в государстве-участнике Конвенции МДП, 1975 и признанное её таможенными органами, гарантирует уплату в этой стране пошлин и сборов, которые могут подлежать оплате в случае нарушений национального таможенного законодательства во время перевозки с применением книжки МДП. Это объединение несет солидарную ответственность по уплате таможенных платежей как с национальными, так и с иностранными перевозчиками, осуществляющими перевозки с применением книжки МДП, выданной национальным гарантийным объединением или аналогичным объединением другой страны. Таким образом, каждая страна имеет гарантию, предоставляемую на её территории в отношении всех операций с применением книжки МДП. Таким образом, таможенные органы имеют дело с национальным гарантом, к которому они могут обращаться в случае каких-либо нарушений на основе национального законодательства.

Гарантийная цепь МДП состоит из национального гарантийного объединения (в России – АСМАП), IRU и привлеченных страховых организаций. Они образуют международную систему гарантий,

управление и финансирование которой осуществляется Международным союзом автомобильного транспорта (IRU).

Гарантийная система задействуется, если в результате нарушения положений Конвенции МДП при перевозке грузов таможенные органы не могут взыскать с перевозчика или других лиц, непосредственно ответственных за нарушение, суммы таможенных платежей по недоставленным в таможенную назначения товарам. В таких случаях таможенные органы вправе потребовать уплаты указанных сумм с гарантийной цепи МДП.

6.9. Получение, заполнение и возврат книжек МДП

IRU выдает *книжки МДП* национальным гарантийным объединениям в соответствии с определенными им условиями. В свою очередь, каждое гарантийное объединение выдает книжки МДП перевозчикам в своей стране в соответствии с условиями, определенными в декларациях-обязательствах, подписанных перевозчиками с объединением.

В соответствии с Конвенцией книжка МДП может быть открыта не более чем в двух странах и закрыта не более чем в двух странах. Заполняет книжку МДП, как правило, грузоотправитель или экспедитор печатным способом или печатными буквами от руки на языке страны отправления.

Вместе с тем, как сказано в Конвенции МДП, таможенные органы других стран, по территории которых осуществляется перевозка, сохраняют за собой право требовать перевода данных, содержащихся в грузовом манифесте, на язык их страны.

Данные, указываемые в грузовом манифесте, должны соответствовать сведениям, содержащимся в товарно-транспортной накладной CMR и других документах, сопровождающих груз. В том случае, если в манифесте не хватает места для внесения данных о всех перевозимых грузах, ко всем оформленным листам книжки МДП прилагается приложение того же образца, что и сам манифест, или коммерческие документы с указанием всех сведений, которые приводятся в манифесте.

Заполненная книжка МДП должна быть представлена в таможенную для проверки и удостоверения того, что внесенные в нее данные действительно соответствуют тому, что содержится в грузовом отделе транспортного средства. Таможенные органы удостоверяют соответствие путем проставления номеров установленных пломб и личной

номерной печати таможенного инспектора, проводшего процедуру за-таможивания и открытия книжки МДП.

В ходе перевозки дорожное транспортное средство вместе с книжкой МДП должно быть представлено таможенным органам при выезде из страны, таможням транзитных стран и на последнем этапе – таможенным органам страны-места разгрузки груза.

6.10. Перевозка по процедуре МДП

Организация процесса перевозки грузов по системе МДП изображена на рис. 6.2.

Перевозка отдельных товаров с использованием процедуры МДП полностью запрещена, а некоторые товары, определяемые как «товары повышенного таможенного риска», могут перевозиться исключительно с соблюдением строгих правил и процедур. К указанным товарам относятся:

1. *Товары, запрещенные к перевозке с использованием книжечек МДП во всех странах-участницах Конвенции МДП*, независимо от количества товара и суммы таможенных платежей:

а) спирт и продукты его переработки, за исключением пива и вина (коды HS 22.07.10 и 22.08);

б) табак и продукты его переработки, за исключением табака-сырца (коды HS 24.02.10, 24.02.20 и 24.03.10).

2. *Товары, запрещенные к перевозке с использованием книжечек МДП на территории ЕС*, независимо от количества товара и суммы таможенных платежей:

а) мясо крупного рогатого скота замороженное;

б) молоко и сливки, концентрированные или содержащие добавки сахара или других подслащивающих веществ;

в) сливочное масло и другие жиры и масла, получаемые из молока;

г) бананы, включая плантайны, свежие или сушеные;

д) тростниковый или свекловичный сахар или химически чистая сахароза в твердой форме;

е) спирт этиловый неденатурированный с концентрацией спирта 80 об.% или более.

3. *Грузы, в настоящее время называемые грузами «повышенного риска»* в соответствии с правилами IRU:



Рис. 6.2. Перевозка грузов по системе МДП

- а) мясо любого типа или происхождения, включая домашний скот;
- б) молоко, молочный порошок, включая сухие молочные смеси для детского питания;
- в) масло и маргарин;
- г) сахар.

6.11. Таможенное оформление грузоперевозок

Таможенное оформление груза подразумевает подачу в таможенный орган определенного пакета документов и уплату установленных таможенных платежей. Именно на основании этих документов уполномоченный таможенный орган принимает решение о разрешении ввоза, вывоза или транзита груза по территории РФ.

Таможенное оформление состоит из двух основных этапов: предварительного и основного.

В ходе *предварительного этапа* таможенного оформления производятся следующие административные операции:

- 1) уведомление таможенных органов о пересечении таможенной границы государства или о намерении лица вывезти товары и транспортные средства за пределы таможенной территории государства;
- 2) предоставление товаров и транспортных средств таможенному органу;
- 3) предоставление таможенным органам всех необходимых для оформления документов.

Основная часть, или собственно таможенное оформление груза предполагает:

- 1) регистрацию представленных для таможенного оформления документов;
- 2) документальный контроль. В ходе него проводится проверка всех представляемых для таможенного оформления документов, в том числе проверка правильности определения кодов страны происхождения ввозимого или вывозимого товара;
- 3) валютный контроль. На данном этапе таможенные органы проверяют все финансовые документы, а именно: контракт, паспорт сделки, правильность определения уплачиваемых таможенных платежей. При этом очень важной характеристикой является таможенная стоимость товара, которая необходима для определения таможенных платежей или иных таможенных целей;

4) уплату таможенных платежей. Уплата наличных или списание безналичных денежных средств с платежного поручения организации на счета таможенного органа за таможенное оформление данного товара. Сюда входят таможенные пошлины, налоги, таможенные сборы, сборы за выдачу лицензий и другие платежи, которые изымаются в установленном законодательством порядке за таможенное оформление груза;

5) прохождение линии таможенного контроля. Здесь происходит окончательная проверка правильности проведенного оформления груза.

С 2002 г. таможенное оформление грузов происходит в режиме «реального времени», т.е. информация о прохождении каждого из этапов таможенного оформления мгновенно отправляется в вычислительный центр ГТК. Цена ошибки при таможенном оформлении на основе ст. 16.2 «Кодекса РФ об административных правонарушениях» влечет за собой потери для транспортного предприятия в размере «от одной второй до двукратной стоимости товаров и (или) транспортных средств...».

В связи с этим большинство транспортных фирм-участниц внешнеэкономической деятельности вопросы таможенного оформления своих грузов доверяют *таможенным брокерам*, которые производят и предоставляют все необходимые экономические расчеты по каждой товарной позиции (сроки и стоимость грузоперевозки, таможенной очистки грузов и т.д.), используя в качестве критерия при принятии решений минимизацию расходов предприятия.

Рекомендуемая литература: [2, 11].

Тема 7. Основные документы при выполнении международных автомобильных перевозок

Перечень документов, которые должны находиться на автотранспортном средстве при осуществлении международных перевозок и предъявляться в соответствующих случаях для проверки, утвержден главным государственным транспортным инспектором РФ А.М. Лагутиным 27 октября 1998 г. (приказ Минтранса РФ от 27.10.1998 г.) (<http://base.garant.ru/>).

7.1. Документы водителя

1. Служебный заграничный паспорт с действительными сроками въездных и выездных виз стран, по которым осуществляется поездка.
2. Медицинский страховой полис.
3. Удостоверение международного образца на право управления автомобилем в соответствии с Конвенцией о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. и национальное водительское удостоверение.
4. Командировочное удостоверение.
5. Справка на право вывоза иностранной валюты.
6. Личная медицинская книжка (при перевозке пищевых продуктов по СНГ).
7. Регистрационные листки (тахограммы), заполненные и незаполненные.
8. Свидетельство о подготовке (переподготовке).
9. Документ на таможенное оформление личных вещей.

7.2. Документы, относящиеся к транспортному средству

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 допусчении дорожного транспортного средства к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами (с прилагаемыми фото).
4. Свидетельство о допусчении к перевозке опасных грузов по Европейскому соглашению ADR.
5. Регистрационная карточка на перевозку опасных грузов.

6. Свидетельство (табличка) о допущении к перевозке скоропортящихся пищевых продуктов по Соглашению АТР (санитарный паспорт – для стран СНГ).

7. Свидетельства (сертификаты) об экологической и другой безопасности.

8. Страховка гражданской ответственности владельца транспортного средства («зеленая» или «синяя», или «оранжевая» карта, или на требуемый период по конкретному государству).

9. Страховка на транспортное средство (добровольная).

10. Разрешения (дозволы) двусторонние (на въезд-выезд), транзитные, в(из) третьи государства, универсальные (по некоторым государствам взамен двусторонних, транзитных и в(из) третьи страны), разрешения ЕКМТ, на автобусные перевозки регулярные и нерегулярные, а также специальные (негабаритные, тяжеловесные, опасные грузы).

11. Лицензионная карточка на право выполнения перевозок в международном сообщении.

12. Путевой лист (форма М-1).

13. Карты DKV, UTA, ESSO, SHELL (квитанции и т.п.) на заправку и сервисное обслуживание или гарантия оплаты за оказание технической и другой помощи.

14. Документы, подтверждающие плату за дороги, нахождение на территории, сборы и т.п.

15. Документ на таможенное оформление транспортного средства (при необходимости).

7.3. Документы, относящиеся к грузу

1. Товарно-транспортная накладная на условиях Конвенции CMR, заполненная (при перевозке) с прилагаемыми документами.

1.1. Отгрузочная спецификация (например, форма ТН-2).

1.2. Счет-фактура.

1.3. 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.

(Документы по позициям 2, 3 могут отсутствовать).

4. Книжка МДП или грузовая таможенная декларация.
5. Термограммы или лист контроля температурного режима груза.

Дополнительно при перевозке опасных (особо опасных) грузов:

6. Специальное разрешение на перевозку опасного (особо опасного) груза (в необходимых случаях) и маршрут перевозки опасного (особо опасного) груза.

7. Свидетельство о допуске водителя к перевозке опасного груза («ДОПОГ-свидетельство»).

8. Аварийная карточка системы информации об опасности.

Дополнительно при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных грузов:

9. Специальное разрешение на перевозку крупногабаритных, тяжеловесных грузов (маршрут перевозки при необходимости указывается в спецразрешении).

10. Пропуск ГУ ГИБДД к специальному разрешению.

7.4. Документы, необходимые при выполнении пассажирских перевозок

При регулярных пассажирских перевозках:

1. Разрешение (согласование) договаривающихся сторон стран на открытие регулярного маршрута.

2. Тариф на перевозки.

3. Схема маршрута движения с остановочными пунктами.

4. Расписание движения на маршруте.

При нерегулярных пассажирских перевозках:

1. Разрешение на проезд автотранспортного средства по территории иностранного государства, в том числе на следование транзитом через территорию страны, а также соответственно специальное разрешение (российское разрешение со специальной отметкой) на перевозку в/ из третьих стран.

2. Список пассажиров при проезде без разрешения в случаях, предусмотренных в международных договорах РФ.

Рекомендуемая литература: [7, 10, 11, 15].

Раздел IV. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Тема 8. Расчет затрат на выполнение международных перевозок

8.1. Затраты в рублях и валюте на международные автомобильные перевозки

Общая методика расчета затрат на выполнение международной перевозки представлена на рис. 8.1. Определимся с формулами, необходимыми для расчета суммарных эксплуатационных затрат.

1. Автомобильное топливо.

При расчете затрат на автомобильное топливо следует учесть, во-первых, влияние массы груза на расход топлива, во-вторых, наличие в затратах валютной составляющей. Поэтому затраты на топливо предлагается рассчитывать следующим образом:

а) определить норму расхода топлива автопоезда при различной нагрузке:

$$P_{m(an)i} = 0,01k_{об}(a_0 + kG_i), \quad (1)$$

где $k_{об}$ – обобщенный коэффициент, учитывающий надбавки и снижение базовой нормы расхода топлива при движении в различных условиях; a_0 – базовая норма расхода топлива автомобиля-тягача, л/100 км; k – норма расхода топлива на грузовую работу, л/100 ткм.

$$G_i = G_{n/n} + G_{конт} + G_{гр}, \quad (2)$$

где $G_{n/n}$ – собственная масса полуприцепа; $G_{конт}$ – собственная масса контейнера; $G_{гр}$ – масса груза, т.

б) определить оптимальные места заправок транспортного средства с учетом расхода топлива и ограничений на ввоз топлива в различные государства L_{ij} ;

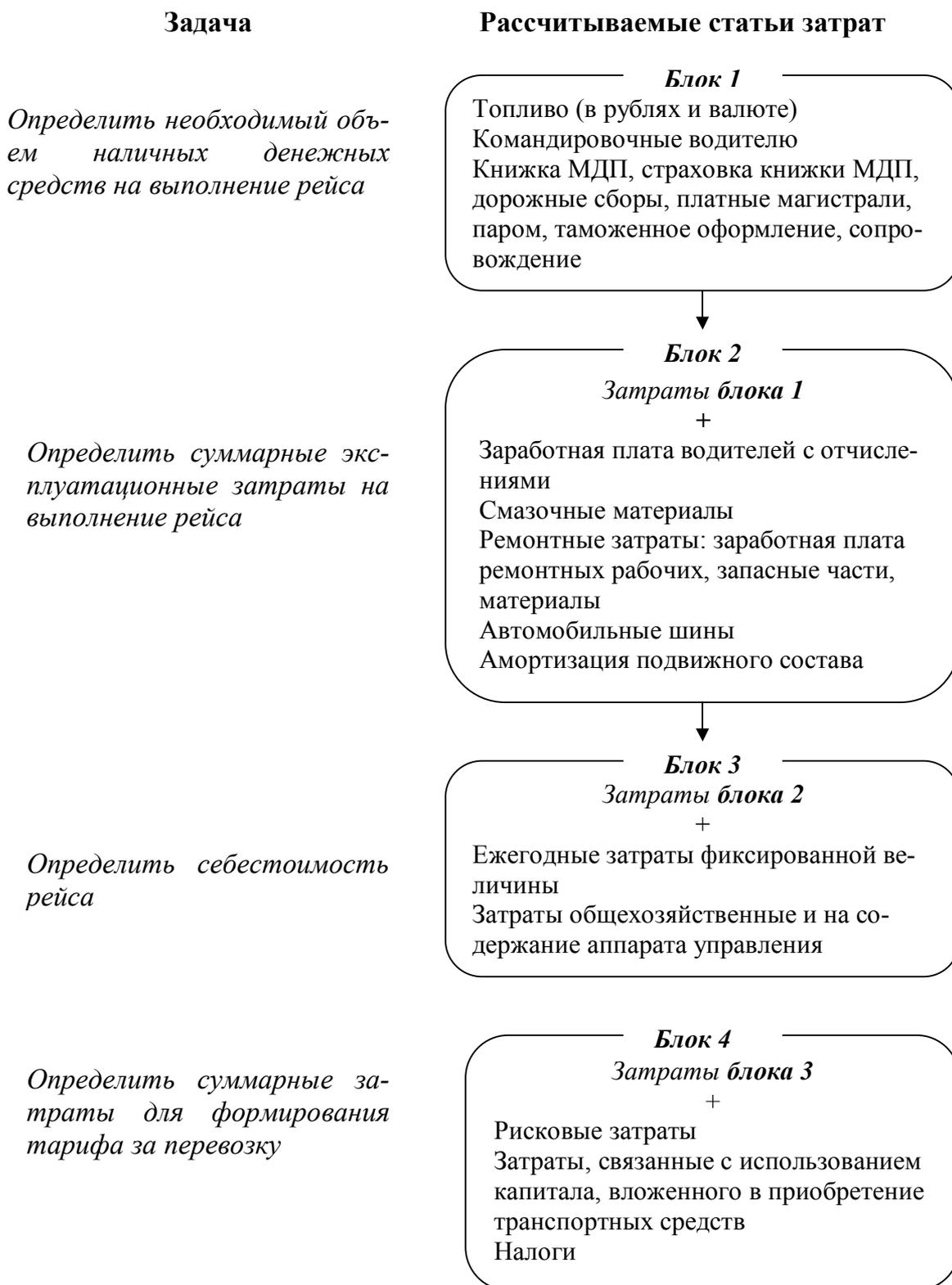


Рис. 8.1. Поэтапная методика расчета затрат в зависимости от решаемой плановой задачи

в) определить затраты на топливо в j -й валюте:

$$Z_{mj} = C_{mj} \sum_i (P_{m(an)i} L_{ij}), \quad (3)$$

где C_{mj} – стоимость 1 л топлива в j -й валюте.

Нормы расхода топлива и смазочных материалов публикуются в руководящих документах Министерства транспорта РФ и разрабатываются НИИАТом, срок их действия 5 лет. Для новых моделей и модификаций автомобильной техники, на которые Минтранс не утверждены базовые нормы расхода топлива, руководитель предприятия вправе ввести в действие приказом по предприятию временную норму сроком до двух лет, разрабатываемую НИИАТом в установленном порядке.

2. Смазочные материалы.

Затраты на смазочные материалы i -го вида предлагается определять по формуле

$$Z_{cmi} = 10^{-4} (H_{cmi} C_{cmi}) \cdot \frac{Z_{mi}}{P_{mi}}, \quad (4)$$

где H_{cmi} – нормы расхода i -го вида смазочных материалов (масло для двигателя, трансмиссионные масла и пр.), л/100 л общего расхода топлива; C_{cmi} – цена i -го вида смазочных материалов.

3. Техническое обслуживание и текущий ремонт автотранспортных средств.

Затраты по данной статье можно рассчитать следующим образом:

$$Z_{TOuTP} = 0,001 (H_{3П_{p.p}} + H_{3.ч} + H_{mat}) L, \quad (5)$$

где $H_{3П_{p.p}}$, $H_{3.ч}$, H_{mat} – нормы затрат на заработную плату ремонтных рабочих, запасные части и материалы соответственно, руб./1000 км; L – пробег автомобиля (автопоезда), км.

4. Автомобильные шины.

При определении затрат на восстановление износа и ремонт шин необходимо воспользоваться одной из следующих формул:

$$Z_{ш} = 0,001 \cdot 0,01 \cdot H_{ш} C_{ш} N_{ш} L, \quad (6)$$

где $H_{ш}$ – норма затрат на восстановление износа и ремонт шин, % на 1000 км; $C_{ш}$ – цена одного комплекта шин, руб.; $N_{ш}$ – количество шин, ед.

или

$$Z_{ш} = \left[\left(\frac{C_{ш.а}}{L_{ш.а}} n_{ш.а} \right) + \left(\frac{C_{ш.нр}}{L_{ш.нр}} n_{ш.нр} \right) \right] L, \quad (7)$$

где $C_{ш.а}$ и $C_{ш.нр}$ – цены шин, установленных на автомобиле (тягаче) и полуприцепе соответственно, руб.; $L_{ш.а}$ и $L_{ш.нр}$ – ходимость шин, установленных на автомобиле (тягаче) и полуприцепе соответственно, км; $n_{ш.а}$ и $n_{ш.нр}$ – количество шин, установленных на автомобиле (тягаче) и полуприцепе, ед.

5. Амортизация подвижного состава.

Затраты на амортизацию подвижного состава могут быть рассчитаны в зависимости от варианта амортизации, принятого на предприятии. В частности, учитывая особенности эксплуатации активной части основных фондов автомобильного транспорта, затраты на амортизацию автопоезда будут определены по следующей формуле:

$$Z_{ам} = 0,001 \cdot 0,01 C_{ам} H_{ам} L + 0,01 C_{нр} H_{нр} \frac{D_p}{D_k}, \quad (8)$$

где $C_{ам}$, $C_{нр}$ – балансовая стоимость автомобиля (тягача) и прицепа (полуприцепа) соответственно, руб.; $H_{ам}$, $H_{нр}$ – нормы амортизационных отчислений на полное восстановление автомобиля (тягача) (% /1000 км) и прицепа (полуприцепа) (%) соответственно; D_p – про-

должительность рейса, дн.; D_k – количество календарных дней в году, дн.

6. Заработная плата водителей с отчислениями.

В большинстве стран оплата труда водителей осуществляется за отработанное время (почасовая форма оплаты). В РФ используется несколько методов начисления заработной платы. При международных перевозках применяется оплата за километр пробега, в зависимости от числа отработанных дней, а также в виде определенного процента от валового дохода, полученного при выполнении перевозки.

7. Порейсовые затраты.

По своей сущности порейсовые затраты являются составной частью общехозяйственных расходов, однако, целесообразно выделять их в отдельную группу, так как данные затраты имеют определенную величину, непосредственно связанную с данным рейсом. В перечень порейсовых затрат включаются: стоимость книжки МДП, страхование ответственности перевозчика по операциям, попадающим под действие конвенции МДП, разрешений, дорожные сборы, плата за сопровождение, пользование платными магистралями, паромными переправами и другими объектами, оплата услуг терминалов.

8. Суточные и «квартирные» водителю.

Данная группа является составной частью порейсовых затрат, однако, учитывая ее сущность и величину, целесообразно рассматривать ее отдельно.

Затраты на суточные водителю зависят от двух основных факторов: дней пребывания на территории того или иного государства D_{H_i} и норм суточных при командировании сотрудников за рубеж $N_{сут_i}$. В формализованном виде сумму затрат можно представить в следующем виде:

$$Z_{сут} = \sum_{i=1}^n D_{H_i} \cdot N_{сут_i}, \quad (9)$$

где $Z_{сут}$ – затраты на суточные водителям.

Предельные нормы суточных устанавливаются Министерством финансов. Однако в случае превышения предельного значения разни-

ца выплачивается из прибыли, т.е. в себестоимость закладываются только предельные значения суточных.

Затраты по найму жилого помещения, или «квартирные», также зависят от продолжительности пребывания водителя на территориях иностранных государств, по которым проходит маршрут, и предельных норм возмещения расходов по найму жилого помещения в сутки, устанавливаемых Министерством финансов.

Затраты на выполнение рейса можно сгруппировать следующим образом.

I. Затраты в рублях:

1. Автомобильное топливо.
2. Смазочные материалы.
3. Техническое обслуживание и текущий ремонт.
4. Автомобильные шины.
5. Амортизация подвижного состава.
6. Суточные и «квартирные» водителю.

II. Затраты в валюте:

1. Автомобильное топливо.
2. Смазочные материалы.
3. Текущий ремонт.
4. Порейсовые затраты.
5. Суточные и «квартирные» водителю.

III. Заработная плата водителей с отчислениями:

1. Заработная плата водителей.
2. Отчисления на социальные нужды.

8.2. Затраты при выполнении международных перевозок грузов: анализ и структура

Автоперевозки, являясь звеном логистической цепочки, существенным образом влияют на общую эффективность транспортной схемы. По оценкам экспертов, в России доля затрат на транспортировку продукции в среднем в два раза выше, чем в странах ЕС, при этом производительность грузового автотранспорта в четыре раза ниже.

Рост основных составляющих себестоимости автоперевозок (цен на топливо и запчасти, затрат на заработную плату, повышение налогов и сборов и др.) привел к уменьшению рентабельности работы ав-

тотранспортных компаний. В то же время сильная конкуренция на рынке требует от автоперевозчиков поиска путей снижения издержек и повышения эффективности работы.

В первую очередь на ситуацию на рынке автотранспортных перевозок влияет рост цен на моторное топливо. Из-за инфляции увеличиваются расходы на зарплату, стоимость запасных частей. Не последнюю роль в формировании величины себестоимости играет транспортный налог. В итоге рентабельность международных перевозок по отдельным направлениям, несмотря на повышение тарифов, составляет 3–5%. Низкая рентабельность вынуждает транспортные компании сворачивать международные перевозки, на место российских перевозчиков приходят иностранные (рис. 8.2).

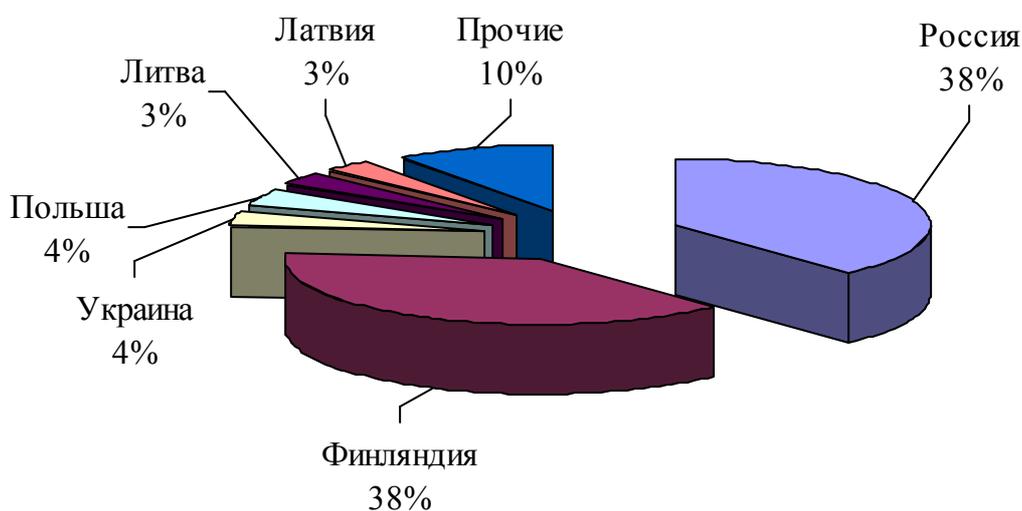


Рис. 8.2. Доля перевозчиков разных стран на рынке международных автомобильных перевозок Северо-Западного Федерального округа, %

Еще одной проблемой, влияющей на реальную себестоимость перевозок, являются поборы на дорогах, незаконно взимаемые с автоперевозчиков под разными предлогами. Участники интернет-конференции, проведенной представительством IRU в СНГ, признали, что поборы, взимаемые с автоперевозчиков на дорогах стран СНГ, наносят существенный экономический ущерб отрасли. Представите-

лями Казахстана было прямо заявлено, что 40% затрат при автоперевозках являются так называемыми «скрытыми затратами», попросту говоря, незаконными поборами. Хотя официально такие затраты в себестоимость не включаются, они существенно увеличивают издержки автотранспортных предприятий.

Главной особенностью сегодняшней конъюнктуры на рынке международных грузовых автоперевозок является то, что предложение перевозочных услуг превышает платежеспособный спрос. Как показывает сравнительный анализ структуры затрат перевозчиков России и стран ЕС на примере кругового рейса Россия – Германия, километр пробега у отечественных перевозчиков почти в полтора раза дешевле. Однако если исключить из перечня затрат зарплату, доля которой у российских участников меньше в 2,5 раза, то по всем остальным показателям, включая топливо, они проигрывают (табл. 8.1).

Таблица 8.1

Структура затрат на выполнение 1 км пробега российскими и иностранными перевозчиками (на примере маршрута Россия–Германия–Россия)

Статья себестоимости	Перевозчики	
	РФ	ЕС
1. Зарплата водителя	20,0	50,0
2. Топливо	38,0	20,0
3. Смазочные материалы	2,0	3,0
4. Шины	2,0	1,5
5. Амортизация	15,0	10,0
6. Налоги	3,0	0,5
7. Прочие	20,0	15,0
Итого	100,0	100,0

8.3. Влияние ряда факторов на себестоимость перевозок в международном сообщении

Величина затрат на перевозки зависит от многих факторов. Главными из них являются:

- 1) грузоподъемность автомобилей, применение автопоездов, тягачей с полуприцепами и прицепами, конструктивные и динамические качества транспортных средств;
- 2) условия эксплуатации, использование экономико-математических методов и вычислительной техники при рационализации перевозок, расстояние перевозок, структура груза, использование грузоподъемности транспортных средств;
- 3) концентрация и специализация парка автомобилей на предприятии, уровень централизованных перевозок;
- 4) уровень агрегатно-участкового метода текущего ремонта и технического обслуживания транспортных средств, состояние производственно-технической базы для их ремонта и обслуживания, соблюдение амортизационных сроков службы подвижного состава;
- 5) уровень оплаты и стимулирования труда водителей, ремонтных рабочих и административно-управленческого персонала;
- 6) уровень цен на транспортные средства, оборудование, топливо, запасные части, тепловую и электрическую энергию, воду, использование вторичных ресурсов;
- 7) развитие и состояние дорожной сети.

8.4. Пути сокращения затрат

Снижение себестоимости перевозок достигается за счет уменьшения удельных переменных $Z_{пер}$ и постоянных $Z_{пост}$ затрат вследствие изменения ряда технико-эксплуатационных показателей.

Важным мероприятием по снижению себестоимости перевозок является повышение *коэффициента использования пробега*. С помощью экономико-математических методов и электронно-вычислительной техники осуществляется оптимальное планирование перевозок грузов, что обеспечивает рост коэффициента использования пробега, а это, в свою очередь, оказывает влияние на снижение переменных и части постоянных расходов. Повышение коэффициента приводит к росту производительности автомобилей без увеличения пробега, а следовательно, без увеличения переменных расходов. Остаются неизменными и постоянные расходы.

Снижению себестоимости способствует повышение *показателей использования подвижного состава*: коэффициента выпуска автомобилей на линию, продолжительности их пребывания в наряде, коэф-

фициента использования грузоподъемности, технической скорости и времени простоя под погрузкой и разгрузкой.

Повышение *технического состояния транспортных средств* оказывает существенное влияние на снижение транспортных расходов. Оно во многом зависит от принятой системы технического обслуживания и текущего ремонта.

Существенное влияние на снижение себестоимости грузовых перевозок оказывают *дорожные условия*. При работе в плохих дорожных условиях увеличивается расход топлива и смазочных материалов, износ шин, сокращается периодичность проведения технического обслуживания подвижного состава, чаще возникает необходимость в текущем ремонте. Себестоимость перевозок на дорогах с усовершенствованным покрытием снижается на 12–15%.

К числу основных направлений снижения затрат на международные автомобильные перевозки также относят: сокращение затрат на *топливо* путем определения оптимальных мест заправки с учетом различной стоимости топлива в странах, а также разрешенного ввоза и вывоза топлива в страну или из страны; сокращение затрат на *суточные и квартирные* путем нормирования времени выполнения рейса и выплаты суточных и квартирных в соответствии с этим временем; сокращение *расходов на дорожные сборы* за счет выбора альтернативного маршрута во избежание пробега по данной территории, а также *применение смешанных* автомобильно-морских, автомобильно-железнодорожных *сообщений*; повышение *производительности труда*.

Рекомендуемая литература: [1, 4, 8, 11, 12].

Перечень тем докладов и рефератов

1. Рынок международных перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом в России.
2. Особенности конкуренции при международных автомобильных перевозках.
3. Развитие международных автомобильных перевозок в странах Центральной и Восточной Европы.
4. Развитие международных автомобильных перевозок в Западно-Сибирском регионе.
5. Развитие международных автомобильных перевозок с Казахстаном.
6. Развитие международных автомобильных перевозок с Китаем.
7. Международные транспортные коридоры и транзитный потенциал России.
8. Транспортно-экспедиционное обслуживание при международных автомобильных перевозках.
9. Терминальная система переработки грузов при международных перевозках.
10. Организация международных автобусных перевозок пассажиров.
11. Информатизация транспорта и реализация принципов логистики в международных перевозках.
12. Использование информационных технологий в диспетчерском управлении международными автомобильными перевозками.
13. Развитие информационных систем управления доставкой товаров автотранспортом в международном сообщении.
14. Интернет как средство информационного обеспечения и организации международных автомобильных перевозок.
15. Телематика и системы мобильной связи в международных автомобильных перевозках.
16. Международные транспортные организации.
17. Государственное регулирование международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров.
18. Организация международного автомобильного движения.
19. Лицензирование международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров.
20. Базисные условия договора поставки товара. «Инкотермс–2000».

21. Правовая основа регулирования международных перевозок грузов.
22. Правовая основа регулирования международных перевозок пассажиров.
23. Система международных конвенций и соглашений по транспорту.
24. Двусторонние межправительственные соглашения в области международных перевозок.
25. Национальное законодательство об осуществлении международных автомобильных перевозок грузов.
26. Международные автомобильные перевозки как система массового обслуживания.
27. Режим труда и отдыха водителей на международных перевозках.
28. Контроль за режимом труда и отдыха водителей на международных перевозках.
29. Транспортное страхование международных перевозок грузов.
30. Транспортное страхование международных перевозок пассажиров.
31. Таможенные системы и таможенные документы при перевозке грузов и пассажиров в международном сообщении.
32. Особенности пограничного контроля при перевозке грузов в международном сообщении.
33. Особенности пограничного контроля при перевозке пассажиров в международном сообщении.
34. Таможенная транзитная система «МДП».
35. Транзитная система ЕС.
36. Таможенная очистка при международной перевозке грузов.
37. Паспортно-визовые документы российских перевозчиков.
38. Основные документы при выполнении международных автомобильных перевозок грузов.
39. Требования к подвижному составу при выполнении международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров.
40. Основные экологические требования к автомобилям при выполнении международных перевозок.
41. Транспортный контроль за осуществлением международных автомобильных перевозок.
42. Перевозка опасных грузов в международном сообщении.

43. Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов в международном сообщении.

44. Перевозка скоропортящихся грузов в международном сообщении.

45. Затраты при международных автомобильных перевозках.

46. Дорожные налоги и сборы при выполнении международных автомобильных перевозок.

47. Влияние условий эксплуатации на себестоимость перевозок в международном сообщении.

Вопросы для подготовки к экзамену

1. Роль и место международных перевозок в экономическом комплексе страны.
2. Конкурентоспособность российских перевозчиков.
3. Структура экспортно-импортных перевозок грузов.
4. Участие регионов России в обеспечении внешнеторговых связей.
5. Международные транспортные коридоры.
6. Преимущества перевозок автомобильным транспортом.
7. Новые технологии в работе транспорта.
8. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН.
9. Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ).
10. Комиссия по транспорту Европейского сообщества.
11. Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ, IRU).
12. Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA).
13. Координационное транспортное совещание министров транспорта стран-участников СНГ (КТС).
14. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).
15. Основные положения Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ, CMR).
16. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающийся электронной накладной (e-CMR) (г. Женева, 20 февраля 2008г.).
17. Документы российского законодательства, регулирующие международные автомобильные перевозки.
18. Базисные условия договора поставки товара. «Инкотермс-2000».
19. Основные положения Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

20. Основные нарушения правил ЕСТР водителями, выполняющими международные перевозки на территории России и в странах Европы.

21. Контроль за соблюдением режимов труда и отдыха: виды и методы, оборудование.

22. Приказ Минтранса РФ от 7 июля 1998 г. № 86 «Об утверждении «Правил использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации».

23. Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». Основные виды нарушений и штрафы.

24. Разрешительная система на международные перевозки.

25. Международные конвенции и соглашения, регулирующие таможенные вопросы.

26. Виды пограничного контроля.

27. Существующие таможенные системы.

28. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, TIR).

29. Таможенная процедура МДП и сфера ее деятельности. Принципы системы МДП.

30. Международная система гарантий и преимущества системы МДП.

31. Получение, заполнение и возврат книжек МДП.

32. Перевозка по процедуре МДП.

33. Таможенное оформление грузоперевозок.

34. Формы и основные виды страхования.

35. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами (ОСАГО).

36. Полисы «зеленая» и «синяя» карты.

37. Медицинское страхование водителей.

38. Страхование автотранспортных средств (Авто-КАСКО).

39. Страхование ответственности экспедиторов.

40. Перестрахование.

41. Документы водителя, требующиеся при выполнении международных перевозок.

42. Документы, относящиеся к транспортному средству при выполнении международных перевозок.

43. Документы на груз при выполнении международных перевозок.

44. Дополнительные документы, требующиеся при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

45. Документы, требующиеся при выполнении международных пассажирских перевозок.

46. Затраты в рублях на международные автомобильные перевозки.

47. Определение затрат в валюте на международные перевозки.

48. Анализ и структура затрат при выполнении международных перевозок грузов.

49. Влияние ряда факторов на себестоимость перевозок в международном сообщении.

50. Пути сокращения затрат на международные перевозки.

Библиографический список

1. Атлас автомобильных дорог: Россия, страны СНГ, Европа, Азия [Карты]: атлас. – М.: Картография, 2004. – 328 с.
2. Геллер, В.Б. Таможня и таможенное право: что необходимо знать международному перевозчику /В.Б. Геллер; АСМАП. – М.: АСМАП, 2000. – 51 с.
3. Егиазаров, В.А. Транспортное право /В.А. Егиазаров. – М.: Юридическая литература, 2001. – 272 с.
4. Зоны стоянки грузовых автомобилей в Европе = Truck Parking Areas in Europe: путеводитель /ЕКМТ, МСАТ. – Geneva: IRU, 2000. – 88 с.
5. Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации: нормативно-технический материал. – М.: АСМАП, 2001. – 64 с.
6. Кокин, А.С. Международная транспортная экспедиция /А.С. Кокин, Г.А. Левиков. – М.: Дело, 2005. – 448 с.
7. Комментарии к ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки» /АСМАП. – Введ. с 01.01.2002 г. – М.: АСМАП, 2002. – 40с.
8. Кратчайшие расстояния от основных грузообразующих пунктов до пунктов перехода границы. Маршруты следования автомобилей. Таблицы продолжительности рейсов между пунктами отправления грузов и пунктами перехода границы /АСМАП. – М.: АСМАП, 1994. – 54 с.
9. Лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте /В.А. Бондаренко и др. – М.: Машиностроение, 2002. – 464 с.
10. Международные автомобильные перевозки в контейнерах и транспортных пакетах / АСМАП; сост. И.И. Батищев. – М.: АСМАП, 1995. – 38 с.
11. Международные автомобильные перевозки = МАП: профессионально-производственный журнал. – М.: АСМАП.
12. Межотраслевые нормы времени на погрузку, разгрузку вагонов, автотранспорта и складские работы: нормативно-технический материал / Центральное бюро нормативов по труду. – Офиц. изд. – Введ. с 17.10.2000 г. – М.: [б. и.], 2001. – 122 с.
13. Можгинский, В.С. Контроль за соблюдением режима труда и отдыха водителей на международных автомобильных перевозках: законы и законодательные акты / В.С. Можгинский; АСМАП. – 2-е изд., доп. – М.: АСМАП, 2000. – 76 с.
14. Опыт работы транспортно-экспедиционных фирм за рубежом, их роль в организации логистических систем / С.В. Домнина, М.В. Кириллова, О.В. Некрасова, Е.Е. Демчева; Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. – М.: АСМАП, 1994. – 44 с.
15. Основные документы при выполнении международных автомобильных перевозок: сборник / АСМАП. – 3-е изд., изм. и доп. – М.: АСМАП, 2005. – 52 с.
16. Сарафанова, Е.В. Международные автомобильные перевозки: основные положения / Е.В. Сарафанова, А.А. Евсеева. – М.: ИКЦ «МарТ»; Ростовн/Д: Издательский центр «МарТ», 2005. – 240 с.

Экспорт важнейших товаров (<http://www.gks.ru/>)

Товары	Январь-февраль 2010 г.			В том числе февраль 2010 г.		Справочно январь- февраль 2009 г.	
	млн долл. США	в % к январю- февралю 2009 г.	в % к итогу	млн долл. США	в % к январю 2010 г.	в % к январю- февралю 2008 г.	в % к ито- гу
1	2	3	4	5	6	7	8
Экспорт, всего	57980	160,3	100	30344	109,8	52,2	100
в том числе:							
1. Топливоно- энергетические товары, всего	42970	177,7	74,1	21962	104,5	49,0	66,9
из них:							
– нефть сырая	20303	175,2	35,0	10204	101,0	46,3	32,1
– газ природ- ный	9723	173,7	16,8	6696	в 2,2р.	44,9	15,5
2. Металлы и изделия из них, всего	5415	120,5	9,3	2848	111,0	56,3	12,4
из них:							
– черные ме- таллы и изде- лия из них	2875	104,9	5,0	1529	113,6	61,4	7,6
– цветные ме- таллы и изде- лия из них	2391	144,7	4,1	1239	107,6	50,5	4,6
3. Машины, оборудование и транспортные средства	1972	120,8	3,4	1359	в 2,2р.	58,8	4,5
4. Продукция химической промышленно- сти, каучук	3086	121,3	5,3	1691	121,2	63,6	7,0

Окончание прил. 1

1	2	3	4	5	6	7	8
5. Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	1253	121,5	2,2	679	118,3	54,7	2,9
6. Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	1366	116,6	2,3	750	121,9	108,3	3,2

Приложение 2

Импорт важнейших товаров (<http://www.gks.ru/>)

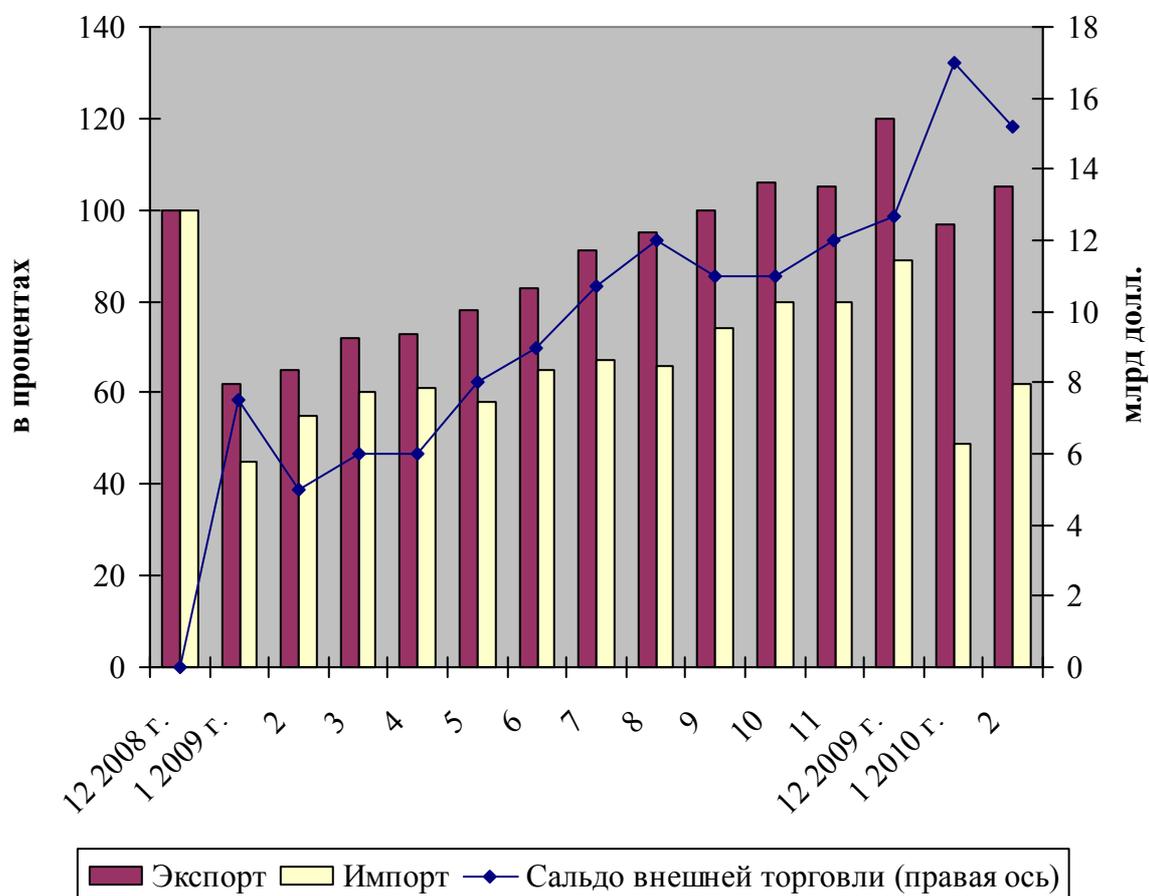
Товары	Январь-февраль 2010 г.			В том числе февраль 2010 г.		Справочно январь-февраль 2009 г.	
	млн долл. США	в % к январю-февралю 2009 г.	в % к итогу	млн долл. США	в % к январю 2010 г.	в % к январю-февралю 2008 г.	в % к итогу
Импорт, всего	23620	114,1	100	13952	144,3	62,2	100
в том числе:							
1. Машины, оборудование и транспортные средства	9186	102,0	38,9	5469	147,1	52,6	43,5
2. Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье для их производства	4346	123,1	18,4	2524	138,5	77,0	17,1
3. Продукция химической промышленности, каучук	4084	130,5	17,3	2403	142,9	68,8	15,1

**Внешнеторговый оборот Российской Федерации с основными
торговыми партнерами (<http://www.gks.ru/>)**

Страны	Январь-февраль 2010 г.			Справочно январь-февраль 2009 г.		
	млн долл. США	в % к		млн долл. США	в % к	
		январю- февралю 2009 г.	итогу		январю- февралю 2008 г.	итогу
1	2	3	4	5	6	7
Внешнеторго- вый оборот	81600	143,5	100	56857	55,4	100
в том числе:						
1. Страны даль- него зарубежья	70426	143,4	86,3	49108	56,1	86,4
1.1. Страны Ев- росоюза	43374	152,6	53,2	28416	51,3	50,0
из них:						
Нидерланды	8368	183,0	10,3	4572	49,6	8,0
Германия	6795	144,2	8,3	4713	47,8	8,3
Италия	5456	139,3	6,7	3916	48,2	6,9
Польша	3641	в 2,3р.	4,5	1605	41,0	2,8
Франция	2728	133,2	3,3	2048	64,6	3,6
Финляндия	2433	123,6	3,0	1968	61,9	3,5
Соединенное Королевство (Великобрита- ния)	2105	112,9	2,6	1864	65,3	3,3
Чешская Респуб- лика	1220	151,7	1,5	804	49,6	1,4
Испания	1151	167,7	1,4	686	45,2	1,2
Венгрия	1103	153,9	1,4	717	33,3	1,3
Румыния	595	в 3,1р.	0,7	193	25,7	0,3

Продолжение прил. 3

1	2	3	4	5	6	7
Болгария	328	77,7	0,4	422	99,8	0,7
1.2. Страны АТЭС	15700	125,9	19,2	12472	62,7	21,9
из них:						
Китай	7173	139,6	8,8	5137	64,9	9,0
Япония	2265	105,7	2,8	2142	63,7	3,8
США	2002	95,1	2,5	2105	65,4	3,7
Республика Корея	1851	168,0	2,3	1101	39,4	1,9
1.3. Турция	3890	134,9	4,8	2884	62,3	5,1
1.4. Швейцария	1501	189,3	1,8	793	55,6	1,4
2. Государства-участники СНГ	11174	144,2	13,7	7749	51,6	13,6
2.1. Страны ЕврАзЭС	6147	125,4	7,5	4901	58,1	8,6
из них:						
Беларусь	3533	118,1	4,3	2992	56,4	5,3
Казахстан	2073	147,1	2,5	1410	58,1	2,5
Узбекистан	285	111,0	0,3	257	65,1	0,5
Киргизия	148	113,2	0,2	131	71,5	0,2
Таджикистан	107	96,0	0,1	112	85,4	0,2
2.2. Страны ЕЭП	10001	150,6	12,2	6642	49,6	11,7
из них:						
Украина	4395	196,1	5,4	2241	39,6	3,9



Динамика экспорта и импорта Российской Федерации,
в % к декабрю 2008 г.

Для заметок

Учебное издание

Ирина Кузьминична Пустоветова

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Конспект лекций

Редактор И. Г. Кузнецова

Подписано к печати 8.02.2011г.

Формат 60×90 1/16. Бумага писчая

Оперативный способ печати

Гарнитура Times New Roman Cyr

Усл. п.л. 6,25, уч.-изд. л. 5,0.

Тираж 100 экз. Заказ

Цена договорная

Издательство СибАДИ

644099, г. Омск, ул. П. Некрасова, 10

Отпечатано в подразделении ОП издательства СибАДИ

