

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I»
(ФГБОУ ВО ПГУПС)

А. И. Гончаров

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА
ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

Учебное пособие

ISBN 978-5-7641-1659-4
© Гончаров А. И., 2021
© ФГБОУ ВО ПГУПС, 2021

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
2021

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I»
(ФГБОУ ВО ПГУПС)

А. И. Гончаров

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

Учебное пособие

ISBN 978-5-7641-1659-4
© Гончаров А. И., 2021
© ФГБОУ ВО ПГУПС, 2021

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

2021

УДК 656.2.073(075.8)
ББК У372
Г65

Рецензенты:

профессор кафедры «Экономика» факультета экономики и финансов
СЗИУ РАНХиГС, доктор экономических наук
О. Н. Мисько;
профессор, заведующий кафедрой «Управление эксплуатационной
работой» ФГБОУ ВО ПГУПС, доктор технических наук
А. Г. Котенко

Гончаров А. И.

Г65 Организация работы транспорта во внешнеэкономической сфере :
[электронное учебное пособие] / А. И. Гончаров. – Санкт-Петербург :
ФГБОУ ВО ПГУПС, 2021. – 49 с. – Системные требования : CD/DVD-
ROM дисковод.

ISBN 978-5-7641-1659-4

В издании представлены организация работы транспорта во внешней торговле, основы внешнеэкономической деятельности в сфере организации перевозок грузов в международном сообщении, основные понятия и определения, применяемые во внешнеэкономических отношениях, международных договорах купли-продажи товаров и услуг. Показано значение развития транспортных коридоров в едином экономическом пространстве, мероприятий по таможенному оформлению и декларированию товаров при перевозках железнодорожным транспортом.

Предназначено для обучающихся по специальности 23.05.04 «Эксплуатация железных дорог» (направление подготовки 38.03.02 «Менеджмент», профиль «Логистика»; направление подготовки 38.03.06 «Торговое дело», профиль «Коммерция» и др.) на лекционных и практических занятиях по дисциплинам «Внеэкономическая деятельность», «Организация и техника внешнеторговых операций», «Таможенное дело». Может быть использовано в дипломном проектировании при решении аналогичных вопросов.

УДК 656.2.073(075.8)
ББК У372

© Гончаров А. И., 2021
© ФГБОУ ВО ПГУПС, 2021

ISBN 978-7641-1659-4

Список сокращений

- ВВП – валовый внутренний продукт
ВТО – Всемирная торговая организация
ВЭД – внешнеэкономическая деятельность
ГТД – грузовая таможенная декларация
БЖД – болгарские железные дороги
ГАТТ – генеральное соглашение по тарифам и торговле
ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент
ЕТТ – единый транзитный тариф
ЕЭК – Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК)
- ЗССК – словацкие железные дороги
МАЖК – международная ассоциация железнодорожных конгрессов
МБРР – Международный банк реконструкции и развития
МВФ – Международный валютный фонд
МЖВС – международное прямое смешанное железнодорожно-водное грузовое сообщение
- МТК – международные транспортные коридоры
МТП – Международная торговая палата
МТТ – международный транзитный тариф
ОСЖД – организация сотрудничества железных дорог
ПКП – польские железные дороги
ППВ – правила пользования вагонами в международном сообщении
РЖД – российские железные дороги
СМГС – Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении
- ТД – транзитная декларация
ТК – Таможенный кодекс
ТП СНГ – тарифная политика железных дорог государств СНГ

Введение

Одним из важнейших видов жизнедеятельности человечества является производство и потребление товаров. Места потребления не всегда совпадают с местами их производства, что требует развития транспортных средств и коммуникаций. Так возникла транспортная отрасль, а затем и забота о снижении доли транспортной составляющей в цене товара при его доставке к месту назначения.

Мировая транспортная система относится к числу ключевых секторов мирового хозяйства, оказывающих сильное влияние на динамику экономических процессов, глобализацию хозяйственной деятельности. Транспорт в современных условиях играет важнейшую роль в осуществлении мирохозяйственных связей, и его производительная сила постоянно возрастает. Значение транспорта в обеспечении потребностей мировой экономики растет и будет постоянно расти, что подтверждают усиливающиеся процессы глобализации.

Сегодня внешнеэкономическая деятельность (ВЭД) развивается в условиях, когда государство упразднило собственную монополию на внешнюю торговлю, это обстоятельство является ключевым. Суть его состоит в том, что, как в сфере продаж, так и в сфере транспортного обеспечения, появились организаторы и участники, которых раньше не было. Существенно изменилась и правовая база в сфере купли-продажи и в сфере транспортных услуг.

Внешнеэкономические связи как совокупность направлений, методов и средств торгово-экономического сотрудничества разных стран включают в себя несколько основных форм – внешнюю торговлю, международное производственное сотрудничество, экономическое и техническое содействие. Транспортное обеспечение – основная часть внешней торговли. Транспорт обслуживает практически все виды международных экономических отношений. Транспортные услуги приносят стране значительные валютные поступления и по обеспечению экспорта. Условия транспортировки являются неотъемлемой частью любого международного контракта купли-продажи товаров. Транспортные операции начинают и завершают процесс реализации внешнеторговой сделки.

Условия осуществления ВЭД изменчивы и зависят от многочисленных факторов – текущей ценовой политики стран, таможенной политики, международных соглашений и пр. Всё это требует постоянного и глубокого изучения всеми участниками ВЭД.

В настоящем пособии показана важность развития транспортных коридоров как фактора развития и укрепления международных связей, спо-

собствующих развитию ВЭД. Сегодня наличие международных транспортных коридоров на территории каждого государства становится важным фактором его конкурентоспособности в борьбе за транзитные потоки.

Предлагаемое пособие призвано показать неразрывную связь между ВЭД как основной и ведущей в отношении организации поставок товаров, так и транспортной деятельностью, которая рассматривается как содействующая торговле. Отсюда необходимость знания всех операций и процедур, предусмотренных как в сфере купли-продажи товара, так и в сфере доставки груза.

1. Основы организации перевозок грузов во внешней торговле

1.1. Виды транспортных международных сообщений

Транспортное международное сообщение – это перевозки грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа одним или несколькими видами транспорта по территории двух и более государств.

При экспортной или импортной операции таможенные процедуры с грузом выполняются в пунктах отправления и назначения. Кроме того, груз может перевозиться по территории более чем одной транзитной страны.

Под **экспортной деятельностью** понимается коммерческая деятельность, связанная с продажей и вывозом за границу товаров, услуг и капиталов для передачи их в собственность иностранному покупателю.

При осуществлении экспортной операции для экспортера не важно, как будет использоваться товар импортером: последний может пустить товар в переработку, реализовать на внутреннем рынке или перепродать в третьи страны. В любом случае для продавца это будет экспортная операция. В практике международной торговли продавец именуется *экспортером*, а покупатель *импортером*.

Под **импортной операцией** понимается коммерческая деятельность, связанная с покупкой и ввозом иностранных товаров в страну покупателя для последующей их реализации на внутреннем рынке. При этом ввозимый в страну товар может быть как готовой продукцией, предназначенной для реализации, так и сырьем, полуфабрикатами, подлежащими переработке, объектами капитального строительства в виде инвестиционного капитала, лицензиями, ноу-хау и т. д.

Реэкспортная операция означает коммерческую деятельность, связанную с продажей и вывозом из страны ранее ввезенного в страну товара без его переработки. Следовательно, товар в стране реэкспорта не должен подвергаться переработке – это обязательное условие любой реэкспортной операции. Однако в соответствии с последними нормативными актами

Российской Федерации разрешается проведение незначительных операций (таких, как маркировка, упаковка, расфасовка) с целью, например, упрощения транспортировки товара через реэкспортную зону. Страна, которая ввозит, а затем вывозит товар, называется *реэкспортирующей страной*, а товар, транспортируемый таким образом, – *реэкспортным товаром*. Схема осуществления реэкспортной операции показана на рис. 1.

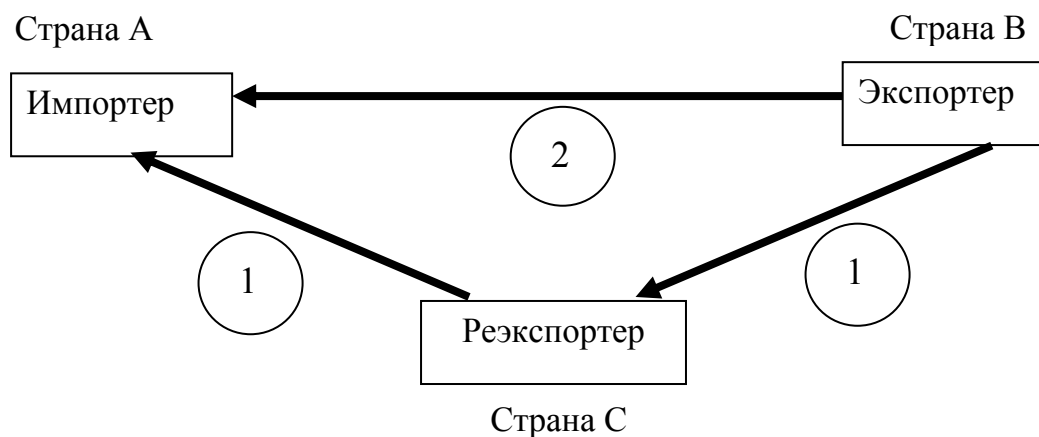


Рис. 1. Схема осуществления реэкспортной операции

Под **реимпортной операцией** понимается ввоз в страну ранее вывезенного из нее товара.

По существу, реимпортные товары нельзя назвать внешнеторговыми сделками, поскольку они не преследуют коммерческую цель и их никто специально не готовит и не осуществляет. По сути это несостоявшиеся экспортные операции. К реимпортным чаще всего относятся следующие операции:

- возврат забракованных покупателем товаров;
- возврат товаров, не проданных на аукционе;
- возврат товаров, не реализованных через склады.

Основой заключения внешнеторговой сделки является контракт, предметом которого могут быть купля-продажа (поставка) товара, аренда, мена и т. д.

Учитывая различную специфику международных сообщений, их можно классифицировать по следующим признакам:

1. По видам транспорта, осуществляющего перевозку:

1.1. Груз перевозится одним видом транспорта (*железнодорожным, автомобильным, воздушным, морским, речным, трубопроводным*).

1.2. Груз перевозится несколькими видами транспорта (*смешанное железнодорожно-водное, смешанное автомобильно-железнодорожное сообщение* и т. д. с различными вариациями).

2. По видам оформления перевозки:

2.1. *Прямое международное сообщение* – перевозка груза по территории двух и более государств, оформленная единым перевозочным документом на весь путь следования.

2.2. *Непрямое международное сообщение* – перевозка груза по территории двух и более государств, оформленная двумя и более перевозочными документами.

3. По направлениям перевозки:

3.1. *Экспортное* – груз вывозится с территории страны.

3.2. *Импортное* – груз ввозится на территорию страны.

3.3. *Транзитное* – груз следует через территорию страны без выполнения погрузочно-разгрузочных операций.

4. В зависимости от осуществления перегрузки (для железнодорожного транспорта):

4.1. *Перегрузочное* – груз перегружают из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи.

4.2. *Безперегрузочное* – грузы не подвергаются перегрузке, а вагон переставляют на тележки другой колеи или вагоны переходят из одной страны в другую, если ширина колеи одинакова (страны СНГ, Финляндия, Монголия, отдельные линии в Польше, Чехии, Словакии имеют ширину колеи 1520 мм).

1.2. Правовое регулирование перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении на территории России

Перевозка груза в международном сообщении – процесс сложный, многоступенчатый и связан не только с транспортировкой грузов. Профессиональные перевозчики предпочитают не брать на себя исполнение не свойственных им функций. Экспортеры и импортеры товаров всегда заинтересованы в скорейшем перемещении своей продукции. Во внешнеэкономических сделках учитываются состояние внутренних и международных транспортных и инфраструктурных рынков, транспортная политика отдельных государств и международных союзов, международное законодательство и национальные нормы отдельных стран, наличие и характеристика транспортных средств. Для учета интересов всех сторон необходимо правовое регулирование.

Первичными регуляторами торгово-экономического сотрудничества между странами служат межгосударственные соглашения о сотрудничестве в области торговли и транспортных связей. В зависимости от количества участников они бывают двухсторонними или многосторонними (СМГС, СИМ-COTIF):

1. *Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС, SMGS)*. Действует с 1 ноября 1951 г. В нем участвуют железные дороги восточно-европейских стран и стран Азии. СМГС устанавливает

ливают прямое железнодорожное сообщение для перевозок грузов между железными дорогами стран-участниц, а также содержит основные условия таких перевозок.

2. *Соглашение о едином транзитном тарифе (ЕТТ)*. Применяется для исчисления платы за перевозку грузов транзитом по дорогам – участницам СМГС.

3. *Соглашение о международном транзитном тарифе (МТТ)*. МТТ принят в дополнение к ЕТТ и действует с 1 октября 1977 г. МТТ имеет более гибкую систему построения тарифов, чем ЕТТ, что обуславливает его большую конкурентоспособность.

4. *Правила пользования вагонами в международном железнодорожном сообщении (ППВ)*. ППВ приняты между странами СМГС и содержат: характеристику и габариты вагонов, допускаемых к обращению в международном сообщении; условия обращения вагонов в международном сообщении.

5. *Соглашение о международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении (МЖВС)*. Заключено между правительствами восточно-европейских стран и устанавливает международное прямое смешанное железнодорожно-водное грузовое сообщение по железным дорогам договаривающихся сторон и по реке Дунай в пределах этих стран.

6. *Двусторонние соглашения о международных железнодорожных грузовых перевозках: Россия – Финляндия; Россия – Турция; Россия – Австрия; Россия – Сербия; Россия – Афганистан, Россия – Ирак*. Соглашения определяют условия транспортировки грузов, а также регулируют правовые вопросы при осуществлении перевозок в сообщении между двумя странами.

7. *Пограничные железнодорожные соглашения с дорогами стран, граничащих с Россией*. Эти соглашения устанавливают: перечень пограничных станций, на которых осуществляется передача грузов; условия, регулирующие работу пограничных станций; порядок движения поездов между пограничными станциями; порядок передачи грузов и вагонов и т. д.

Изменения и дополнения существующих соглашений, а также работа по созданию новых международных соглашений осуществляются в рамках международных транспортных организаций (*Международная ассоциация железнодорожных конгрессов (МАЖК)*, *Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)*, *Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК)* и др.).

1.3. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении. Основные положения

Основным документом, регулирующим перевозки грузов в прямом международном грузовом сообщении по территории России, является СМГС. Соглашение применяется ко всем станциями железных дорог стран-участниц, которые открыты для грузовых операций во внутренних сообщениях. Участниками СМГС является 21 страна:

- Азербайджанская Республика, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Латвийская Республика, Литовская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан, Эстонская Республика;
- Республика Албания, Республика Болгария, Республика Польша;
- Социалистическая Республика Вьетнам, Исламская Республика Иран, Китайская Народная Республика, Кореяская Народно-Демократическая Республика, Монголия.

СМГС содержит преамбулу, 8 разделов, включающих 41 статью и 20 приложений. В преамбуле приведен перечень стран, участвующих в соглашении. Разделы СМГС включают:

Раздел I. Общие положения.

Раздел II. Заключение договора перевозки.

Раздел III. Выполнение договора перевозки.

Раздел IV. Изменение договора перевозки.

Раздел V. Ответственность железных дорог.

Раздел VI. Претензии, иски. Претензионная и исковая давность.

Раздел VII. Расчеты между железными дорогами.

Раздел VIII. Общие постановления.

Раздел 1 устанавливает предмет соглашения, область применения соглашения, предметы, допускаемые к перевозке, в том числе с соблюдением особых условий, а также специальные положения по перевозкам отдельных грузов. В *разделе 2* закреплены основные положения, связанные с приемом груза к перевозке, в том числе оформление перевозочных документов, расчет сроков доставки грузов и т. д. В *разделе 3* рассмотрены основные операции, производимые с грузом в пути следования и на станции назначения при выдаче груза. *Раздел 4* рассматривает изменение сведений в накладной, которые могут быть внесены отправителем или получателем, а также порядок осуществления этих изменений. *Разделы 5 и 6* относятся к области транспортного права. В *разделе 7* рассмотрены расчеты между железными дорогами, связанные с уплатой провозных платежей, а также с возмещениями за несохранность груза. *Раздел 8* включает вопросы, связанные с функционированием СМГС, в частности устанавливает, что ос-

новным органом, уполномоченным на решение вопросов, связанных с соглашением, является комиссия ОСЖД.

Приложения к СМГС содержат правила перевозок отдельных видов грузов, а также образцы и правила заполнения перевозочных и других документов.

Основным документом, подтверждающим заключение договора перевозки груза и составленным на весь путь следования груза, является накладная СМГС.

Накладная СМГС состоит из пяти листов:

- 1) оригинал накладной;
- 2) дорожная ведомость;
- 3) дубликат накладной;
- 4) лист выдачи груза;
- 5) лист уведомления о прибытии груза,

а также необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости: двух экземпляров для дороги отправления; одного экземпляра для каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороги.

Листы 1, 2, 4, 5 накладной сопровождают груз до станции назначения. Лист 3 накладной возвращается отправителю после заключения договора перевозки. Листы 2, 4 остаются на станции назначения.

Бланки накладной печатаются на языке страны отправления, а также на одном из двух рабочих языков ОСЖД (китайском при перевозке в страны Азии, кроме Монголии, русском). Сокращения при заполнении накладной не допускаются.

1.4. Правовое регулирование перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении между Россией и странами Западной Европы

Межгосударственная унификация правового регулирования железнодорожных перевозок в Европе началась в конце XIX в. В 1890 г. была принята Бернская (г. Берн, Швейцария) конвенция о международных железнодорожных перевозках грузов (СІМ-СОТІФ). Конвенция была заключена девятью европейскими государствами, в том числе Россией, и вступила в силу 1 января 1893 г.

Бернская конвенция первой редакции насчитывала 60 статей, которые определяли основные условия договора международной железнодорожной перевозки грузов. Она содержала форму международной железнодорожной накладной и ее дубликат. В дальнейшем текст Конвенции дополнялся и совершенствовался, а круг ее участников расширялся. В настоящее время организация СОТІФ (КОТИФ) насчитывает 43 страны: все страны Европы, 5 стран Ближнего и Среднего Востока (Ирак, Иран, Сирия,

Турция, Ливан), 1 страна СНГ (Украина), страны Северной Африки (Алжир, Марокко, Тунис).

СОТИФ устанавливает следующий порядок урегулирования спорных вопросов между сторонами по договору международной железнодорожной перевозки грузов.

При просрочке в доставке груза претензия оформляется грузовладельцем в течение 60 дней с момента получения груза. Если применимое внутреннее право предусматривает претензионный порядок урегулирования споров, он должен соблюдаться и при международных перевозках.

Претензии и иски могут быть предъявлены только к одному из следующих перевозчиков: железной дороге отправления, железной дороге назначения или к железной дороге, на которой произошли утрата или повреждение груза.

Срок исковой давности составляет один год, а при наличии умышленных действий перевозчика, а также по спорам о возмещении за реализованный груз и в некоторых случаях – два года.

Соглашение СОТИФ, помимо основного текста соглашения, включает в себя:

- «Единые правовые предписания к договору о международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа (СIV)» (приложение А к Конвенции);
- «Единые правовые предписания к Соглашению о международных железнодорожных перевозках грузов (СIM)» (приложение Б к Конвенции).

СИМ-СОТИФ называется часть соглашения СОТИФ, регламентирующая международные железнодорожные перевозки грузов в странах-участницах.

В СИМ-СОТИФ включаются основной текст СОТИФ, приложение Б к соглашению, а также ряд дополнительных постановлений, а именно:

- приложение I «Регламент о международной железнодорожной перевозке опасных грузов» (RID);
- приложение II «Регламент о международной железнодорожной перевозке частновладельческих вагонов» (RIP)»;
- приложение III «Регламент о международной железнодорожной перевозке контейнеров» (RiCo);
- приложение IV «Регламент о международной железнодорожной перевозке товаробагажа» (RiX).

Перевозка грузов в соответствии с СИМ-СОТИФ должна осуществляться только по железнодорожным линиям, указанным в специальном перечне линий СИМ, открытых для международного грузового сообщения.

Железные дороги могут по взаимному согласию сосредоточить перевозку грузов по некоторым маршрутам через определенные пограничные переходные пункты и через определенные транзитные страны.

CIM-COTIF устанавливает прямое международное сообщение между странами-участницами, т. е. перевозка грузов осуществляется по единому перевозочному документу, составленному на весь путь следования.

Перевозочными документами CIM-COTIF являются:

1) *накладная* – следует с грузом на станцию назначения и выдается грузополучателю;

2) *дубликат накладной* – возвращается грузоотправителю после заключения договора перевозки;

3) *дополнительные формуляры накладной* – выполняют назначение, предусмотренное международными тарифами или правилами, действующими на железных дорогах, участвующих в перевозке.

Накладная CIM-COTIF является основным перевозочным документом. Единая форма накладной и ее дубликата установлена Правилами международного грузового сообщения (РІМ). Для определенных сообщений, прежде всего между соседними государствами, железные дороги могут предусматривать в тарифах применение накладной по упрощенному образцу.

Провозная плата и дополнительные сборы в соответствии с CIM-COTIF рассчитываются согласно действующим в момент заключения договора перевозки и официально опубликованным в каждом государстве международным тарифам. Международные тарифы могут быть *внутренними*, применяемыми для международных перевозок в пределах одной страны, или *сквозными*, которые действуют в пределах двух и более стран.

Уплата провозных платежей в соответствии с соглашением осуществляется отправителем на одном из следующих условий:

а) «франко провозная плата», если он обязывается оплатить только стоимость перевозки;

б) «франко провозная плата, включая...», если, кроме стоимости перевозки, он обязывается внести дополнительные платежи, указанные им в накладной;

в) «франко провозная плата до X» (X – полное наименование пункта перелома тарифа соседних стран);

г) «франко провозная плата, включая до X»;

д) «франко все платежи», если он обязывается оплатить все расходы (стоимость перевозки, дополнительные сборы, таможенные пошлины и прочие расходы);

е) «франко (сумма)», если он обязывается оплатить определенную сумму.

Помимо перечисленных положений соглашение CIM-COTIF содержит положения о приеме груза к перевозке, выдаче груза, изменении договора перевозки, ответственности железных дорог, отправителей и получателей, регламенте внесения изменений и дополнений и другие положения.

Основным обстоятельством, которое необходимо учитывать при осуществлении международного грузового сообщения между Россией и странами Европы, является функционирование в этих странах разных систем международного правового регулирования таких перевозок. В России и странах СНГ основной нормой правового регулирования является СМГС, в странах Западной Европы – СИМ-СОТИФ.

Каждое из этих соглашений предусматривает применение для оформления международных перевозок единых перевозочных документов по установленному образцу. В связи с этим главным условием оформления международной перевозки груза между Россией и страной Западной Европы является *переоформление перевозочных документов с одного образца на другой*.

Процедура переоформления установлена «Соглашением о международном транзитном тарифе (МТТ)» и учитывает участие отдельных государств Восточной Европы одновременно в СМГС и в СИМ-СОТИФ.

Согласно МТТ, переоформление перевозочных документов при перевозке груза из России в страны Западной Европы осуществляется на входных пограничных станциях польских (ПКП) или словацких (ЗССК) железных дорог. Если перевозка груза выполняется из страны Западной Европы в Россию, то переоформляющей станцией является выходная пограничная станция ПКП или ЗССК. Переоформление перевозочных документов при перевозке груза из России в Грецию и Турцию и обратно производится на пограничных станциях болгарских железных дорог (БЖД).

Платежи за перевозку груза по накладной СИМ-СОТИФ взимаются с отправителя на станции отправления, а за перевозку груза по накладной СМГС – с получателя на станции назначения.

На 34-й сессии совещания министров ОСЖД (Организация сотрудничества железных дорог), состоявшейся 13–15 июня 2006 г. в г. София, было принято решение о введении с сентября 2006 г. *унифицированной накладной ЦИМ/СМГС*. Накладная ЦИМ/СМГС создана с целью облегчения пересечения пограничных переходов и сокращения времени по передаче грузов на межгосударственных стыках. Руководство по накладной ЦИМ/СМГС опубликовано в приложении 22 к СМГС с дополнениями на 1 июля 2009 г. Оно включает в себя: общие положения по бумажной и электронной накладной ЦИМ/СМГС, образец накладной, пояснения по заполнению, ответственность сторон и т. д.

С учетом положений Руководства по накладной ЦИМ/СМГС накладная ЦИМ/СМГС в сфере действия ЦИМ применяется как накладная ЦИМ, а в сфере действия СМГС – как накладная СМГС. Это действует и для применения накладной ЦИМ/СМГС в качестве таможенного документа.

Накладная ЦИМ/СМГС состоит из шести листов: 1 – оригинал накладной, 2 – дорожная ведомость, 3 – дубликат накладной, 4 – лист вы-

дачи груза, 5 – лист уведомления о прибытии груза, 6 – лист уведомления об отправке груза.

Список участников ЦИМ и СМГС, использующих унифицированную накладную ЦИМ/СМГС:

1. Страны ЦИМ: Болгария, Румыния, Венгрия, Иран, Латвия, Литва, Германия, Польша, Австрия, Бельгия, Словакия, Италия, Украина, Люксембург, Швейцария, Словения.

2. Страны СМГС: Белоруссия, Болгария, Венгрия, Грузия, Кыргызская Республика, Латвия, Литва, Польша, Россия, Украина, Эстония.

Руководство ЦИМ/СМГС применяется только по маршрутам, указанным в соответствующем приложении к Руководству. Оно может также применяться и по другим маршрутам, согласованным между перевозчиками ЦИМ, железными дорогами СМГС, отправителями и получателями. Порядок согласования изложен в соответствующем пункте Руководства.

С целью упрощения процедуры оформления международных перевозок между Россией и странами Западной Европы 3 июля 2009 г. Госдумой был принят Закон о присоединении России к СОТИФ (КОТИФ). Согласно документу, присоединение России к Конвенции о международных железнодорожных перевозках СОТИФ (КОТИФ) позволит российским судоходным компаниям самостоятельно в инициативном порядке объявлять паромные линии между российскими и европейскими морскими портами.

Присоединение Российской Федерации к Конвенции СОТИФ (КОТИФ) направлено на правовое обеспечение организации железнодорожно-паромного сообщения между портами России и Германии.

Действие Конвенции направлено в основном на перевозки по Калининградской и Октябрьской железным дорогам. Оно также позволит при перевозке грузов в железнодорожно-паромном сообщении Россия – Европа по линии Балтийск – Зассниц/Мукран (Германия) и Усть-Луга – Зассниц/Мукран (Германия) и с другими портами Европы использовать единый перевозочный документ (накладную ЦИМ) как на железнодорожном участке пути, так и на морском.

В заключение следует отметить, что в Конвенции СОТИФ (КОТИФ) содержатся нормы, позволяющие осуществлять перевозку грузов в вагонах и в контейнерах на вагонах на паромах и судах по тем же самым перевозочным документам без переоформления стыковки паромных переправ с железной дорогой, если продолжение перевозки будет осуществлено также по железной дороге в рамках правового поля СОТИФ (КОТИФ).

В СМГС такая норма права не предусмотрена. Это означает, что имеются все основания считать: процесс сближения СОТИФ и СМГС будет продолжен.

2. Внешнеэкономическая деятельность

2.1. Участники и виды внешнеэкономической деятельности

ВЭД в целом и международная торговля не дают абсолютно одинаковой выгоды всем странам. Но есть примеры, которые могут рассматриваться как доказательство положительного влияния развития мирохозяйственных связей на экономический рост стран.

Доля торговли в составе валового внутреннего продукта (ВВП) России превышает 20 %. За последнее десятилетие торговля превратилась в одну из крупных бюджетообразующих отраслей.

Внешнеторговые операции – это комплекс методов, форм и средств по обмену товарами и услугами между странами, базирующийся на исторически сложившемся международном разделении труда и всеобщей интернационализации внутрихозяйственной жизни.

Внешнеторговая сделка – действие, направленное на установление правовых отношений в области внешней торговли, содержание которых составляют ввоз или вывоз (экспорт или импорт) товаров или совершение других операций (платежных, транспортных, страховых и т. д.).

Контрагенты – иностранные партнеры, являющиеся участниками внешнеторговой сделки.

Кроме субъектов внешнеэкономической деятельности с *организационно-правовой* формой, регулируемой Гражданским кодексом РФ, существуют субъекты с *посреднической* формой деятельности. Они подразделяются на виды в зависимости от выполняемых ими на товарном рынке функций, характера совершаемых с товаром операций, основных видов используемых договоров и др.

Организации, занимающиеся торгово-посреднической деятельностью, делятся на две группы:

- независимые оптовые торговые и посреднические организации, приобретающие право собственности на реализуемый с их участием товар;
- посреднические организации, не приобретающие прав собственности на товар, а оказывающие в качестве основного вида своей деятельности услуги по доведению товара от изготовителя к потребителю.

В группу независимых входят организации, приобретающие и реализующие товар от своего имени и за свой счет. С учетом характера совершаемых операций они делятся на фирмы – дилеры, трейдеры, торговые дома, дистрибьютеры и др. Прохождение через них товаров от изготовителей к потребителям оформляется цепочкой договоров.

Дилер – это оптовая организация, специализирующаяся на торговле товарами определенных видов (товарных групп). При принятии на себя

обязанностей продажи товаров какой-либо организации-изготовителя по соглашению с ней посредник становится ее *официальным дилером*. Дилер – самостоятельное юридическое лицо, которое от своего имени и за собственный счет совершает покупку и продажу товара. По договору с изготовителем он может принимать на себя сервисные обязанности, обеспечение покупателей сменными узлами и деталями к техническим изделиям.

Трейдерами, в отличие от дилеров, могут быть не только юридические лица, но и индивидуальные предприниматели. Другое важное отличие в том, что трейдеры специализируются на краткосрочных сделках, коротких операциях.

Международными соглашениями с участием России и нормативными актами ее субъектов предусматривается создание торговых домов для содействия выходу отечественных производителей на зарубежные рынки. Торговый дом – многофункциональная организация. Наряду с приобретением и последующей продажей товаров по широкой номенклатуре он осуществляет обработку, расфасовку, упаковку, подсортировку реализуемых товаров и т. п. **Торговый дом** – это либо единое юридическое лицо, либо контрактное объединение, т. е. связанное договорами о совместной деятельности сообщество торговых, производственных, складских, транспортных и иных организаций. Достоинство торговых домов заключается в том, что они оперативно реагируют на изменения конъюнктуры рынка, выполняют важные дополнительные функции, связанные с производством и сбытом товаров, объединяют мелкие и оптовые организации, достигая на этой основе снижения издержек обращения, стоимости маркетинговых исследований и рекламных мероприятий.

Дистрибьютеры также являются участниками внешнеторгового оборота, реализуя закупленный по импорту товар на территории своей страны. Их отношения с иностранными поставщиками носят долгосрочный характер. Дистрибьютеры создают свою сеть сбыта, формируют складские запасы товаров, занимаются изучением спроса и рекламой. Крупные производители и сбытовые фирмы нередко осуществляют реализацию своих товаров в других странах, подыскивая дистрибьютеров и заключая с ними дистрибьютерский контракт.

Распространенный вид посредников – **брокеры**. Они заключают договоры от имени и за счет заказчика. На биржах товары продаются в основном при посредничестве брокеров, нередко имеющих свою филиальную сеть. Брокер должен досконально знать спрос и предложение на определенные товары и оперативно выполнять поручения.

Функции торговых агентств и агентов состоят в поиске покупателей для фирмы-продавца, в пользу которой работает агент. **Агент** проводит переговоры с возможным покупателем и сообщает информацию фирме-продавцу для заключения договора.

Приведенный перечень основных форм посредничества не является исчерпывающим, однако показывает, что основное посредничество возникает на стыках между грузовладельцами и перевозчиками, грузовладельцами и предприятиями транспортной инфраструктуры, между предприятиями транспортной инфраструктуры и перевозчиками.

В последнее время в сфере железнодорожного транспорта России возник новый вид посредничества, связанный не только с выполнением экспедиторских и агентских функций посредника, но и с предоставлением грузоотправителям вагонов и контейнеров. Операторы подвижного состава и контейнеров не имеют статуса перевозчиков и поэтому осуществляют свои функции за пределами компетенции договора перевозки и часто являются агентами перевозчика. Так, например, известная фирма ОАО «ТрансКонтейнер» с 2006 г. является дочерним обществом ОАО «РЖД» и на собственных контейнерных терминалах выполняет также агентские функции по отношению к ОАО «РЖД». Эти функции состоят в приеме и выдаче груза, а также в выполнении погрузочно-разгрузочных работ и доставке контейнеров от склада отправителя до станции назначения от имени ОАО «РЖД» в соответствии с федеральным законом 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10 января 2003 г. ОАО «ТрансКонтейнер» развивает собственную сеть агентств и представительств на пространстве железных дорог государств – участников СНГ и стран Балтии, а также в дальнем зарубежье. Представительства ОАО «ТрансКонтейнер» открыты в Германии, Латвии, Белоруссии, Узбекистане. Агенты компании работают в Китае, Японии и Южной Корее. Это дает возможность оказывать сквозные услуги по перевозке контейнерных грузов железнодорожным транспортом на направлении Восточная/Центральная Европа – Россия.

Весь комплекс внешнеторговых операций может быть сгруппирован по пяти критериям классификации (рис. 2):

- направлениям торговли;
- видам товаров и услуг;
- степени готовности товаров;
- методам торговли;
- организационным формам торговли.

По критерию *«направления торговли»* все внешнеторговые операции могут быть поделены на четыре основные группы:

- экспортные;
- импортные;
- реэкспортные;
- реимпортные.

По *видам товаров и услуг* внешнеторговые операции могут быть подразделены на следующие группы:

- продукция машиностроения;
- сырьевые товары;

- продовольственные товары;
- потребительские товары;
- научно-техническая продукция (лицензии, ноу-хау, торговые знаки);
- услуги, включая инжиниринг, консалтинг, туризм, транспорт.

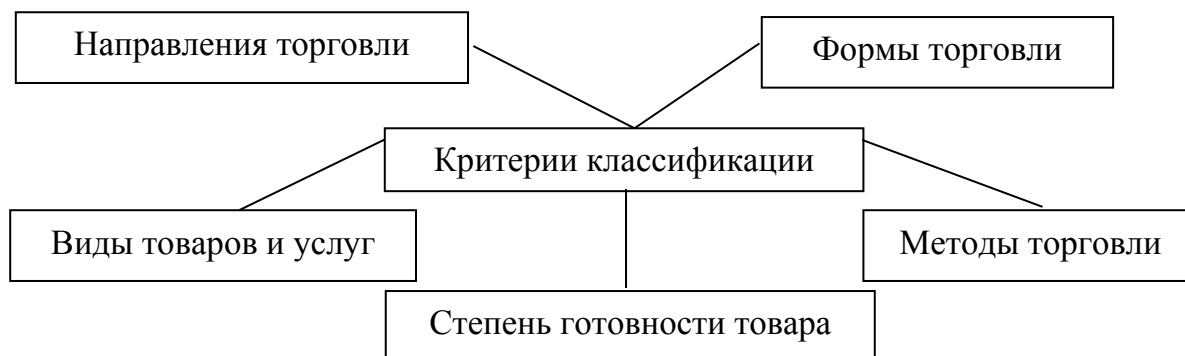


Рис. 2. Критерии классификации внешнеторговых операций

Деление внешнеторговых операций *по степени готовности товара* предполагает учет организационных и технических особенностей контрактов по следующим группам продукции:

- готовая продукция;
- запасные части и отдельные элементы;
- комплектное оборудование.

Критерий «*организационные формы торговли*» предполагают многообразие условий и возможностей проведения международных сделок, среди которых можно выделить: бартерные операции; встречные закупки; компенсационные сделки, в том числе так называемые крупномасштабные компенсационные сделки; операции на давальческом сырье; выкуп устаревшей продукции; промышленное сотрудничество, включая производственную и отраслевую кооперацию, создание совместных производств по освоению природных ресурсов.

Под критерием «*методы торговли*» понимаются либо прямые договоры, либо посреднические операции, которые также условно делятся на группы:

- прямой договор;
- торговля через посредников: дилеров, комиссионеров, брокеров и пр.;
- торговые фирмы и дома;
- биржевые операции;
- международный торг (тендерный метод);
- финансовый лизинг.

Основой заключения внешнеторговой сделки является контракт, предметом которого могут быть купля-продажа (поставка) товара, аренда, мена и т. д.

2.2. Международный контракт (договор) купли-продажи товаров как основа внешнеторговой сделки

Важнейшим документом во ВЭД любой фирмы является контракт (договор). Для всех видов договоров, оформляющих различные отношения ВЭД, роль базового выполняет договор международной купли-продажи товаров, в международной коммерческой практике называемый контрактом.

Международный контракт – основной правовой документ, определяющий взаимоотношения участников внешнеторговой сделки по поставке установленного количества товара в соответствии с согласованными условиями.

Объект контракта – материальные средства, подлежащие продаже.

Субъекты контракта – стороны, участвующие в сделке.

Процедура заключения международного контракта основана на положениях Венской конвенции, которая является основным правовым актом в области международного контрактного права. Конвенция вступила в силу 1 января 1988 г. в отношении ратифицировавших ее государств, а в декабре 1991 г. участником конвенции стала Россия.

Венская конвенция устанавливает:

1) последовательность операций по заключению международного контракта;

2) минимум условий, которые должны быть отражены в контракте;

3) обязанности продавца и покупателя;

4) типовую форму международного контракта купли-продажи товаров.

Процедура заключения контракта включает следующие основные этапы:

1. Подготовка контракта.

1.1. Направление оферты от продавца покупателю. **Оферта** – предложение одной из сторон о покупке другой стороной определенного количества товара на определенных условиях.

1.2. Направление акцепта от покупателя продавцу. **Акцепт** – официальное согласие на заключение контракта в соответствии с офертой.

1.3. Проведение деловых переговоров, в результате которых составляется рамочный договор (предварительное соглашение о намерениях сторон заключить сделку).

2. Составление контракта.

3. Выполнение контракта.

Основными условиями, отражаемыми в международном контракте купли-продажи товара, являются:

1) характеристика субъектов контракта (преамбула, раздел «Юридические адреса сторон» типовой формы контракта);

2) характеристика объекта контракта (разделы «Предмет контракта», «Количество товара», «Качество товара»);

3) общие условия поставки («Срок и дата поставки», «Сдача-приемка товара»);

4) финансовые условия («Цена», «Платеж»);

5) правовые условия («Страхование», «Рекламация», «Санкции», «Арбитраж», «Форс-мажор»);

6) транспортные условия («Упаковка и маркировка», «Порядок отгрузки»);

7) прочие условия («Другие условия»).

«Условия платежа» – один из ключевых разделов внешнеэкономического контракта. Этот раздел контракта содержит согласованные сторонами условия платежей, определяет способ и порядок расчетов между ними. При определении условий платежа в контракте устанавливаются:

1) валюта платежа;

2) срок платежа;

3) способ платежа и форма расчетов (наличный или безналичный платеж с авансом, погашение аванса, платеж в кредит).

При заключении контракта устанавливается, в какой валюте будет производиться оплата товаров. Такой валютой может быть валюта страны-импортера, страны-экспортера или третьей страны.

Под **валютным риском** понимается опасность валютных потерь при изменении курса иностранной валюты по отношению к национальной денежной единице при проведении внешнеторговых, валютных, кредитных и иных операций.

С точки зрения валютного риска интересы сторон не совпадают: экспортер стремится зафиксировать цену в относительно устойчивой валюте, а импортер, наоборот, заинтересован в том, чтобы установить цену в валюте, подверженной обесценению.

Экспортер несет убытки при понижении курса валюты контракта по отношению к национальной валюте в период осуществления платежа по нему. Импортер, напротив, несет убытки в связи с повышением курса валюты контракта.

Если валюта цены и валюта платежа совпадают, то фактически валютного риска нет.

Важнейшим элементом международного контракта купли-продажи являются транспортные условия. В контракте помимо условий, рассмотренных в соответствующих разделах, должны быть оговорены следующие транспортные условия, которые могут быть внесены в отдельные параграфы и статьи по всему тексту договора:

1) вид, способ и сроки транспортировки груза;

2) наименования перевозчиков;

- 3) пункты погрузки, выгрузки, перевалки груза;
- 4) пункт поставки (передачи) груза;
- 5) порядок уведомления о приходе транспорта в пункт передачи груза.

Транспортные условия контракта основаны на *базисных условиях поставки*, которые выработаны международной практикой в целях обобщения моментов, связанных с доставкой товара от продавца к покупателю.

2.3. Базисные условия поставки товаров. Общие положения. «Инкотермс 2020»

«Инкотермс 2020» (Incoterms 2020) – это 11 международных правил, применяемых в международной торговле, которые определяют права, обязанности и ответственность сторон по договору купли-продажи во время транспортировки в части доставки товара от продавца к покупателю (условия поставки товаров).

Incoterms ® (*англ.* International commerce terms) является товарным знаком Международной торговой палаты (International Chamber of Commerce, ICC). Правила «Инкотермс ICC» предназначены для использования торговых терминов в национальной и международной торговле.

В связи с необходимостью обеспечить коммерсантов международными правилами толкования торговых терминов, наиболее часто используемых во внешней торговле, Международная торговая палата (МТП) в 1936 г. опубликовала первое издание правил «Инкотермс». Далее, с изменением параметров торговли и увеличением различных способов доставки товаров, менялись и международные правила «Инкотермс». Изменения и поправки были сделаны в 1953, 1967, 1976 гг., а с 1980 г. «Инкотермс» стал периодически пересматриваться каждые 10 лет и обновлялся в 1990, 2000, 2010 гг.

10 сентября 2019 г. был опубликован девятый выпуск правил «Инкотермс 2020» (вступил в силу с 1 января 2020 г., издание ICC № 723). Новые правила «Инкотермс 2020» представляют собой обновленную версию правил «Инкотермс 2010», которые были разработаны комитетом экспертов – редакционной группой МТП. В данный комитет вошли юристы из США, Великобритании, Франции, Турции, Германии, а также впервые представители Китая и Австралии.

Международные правила «Инкотермс 2020» могут применяться с 1 января 2020 г., но можно продолжить использование правил «Инкотермс 2010» или «Инкотермс 2000» и даже более ранние версии «Инкотермс». Поэтому в международных контрактах купли-продажи при указании условия поставки необходимо точно указать версию «Инкотермс».

Важно знать, что правила «Инкотермс» не заменяют договор купли-продажи, а лишь позволяют сократить его. Условия поставки «Инкотермс» не определяют переход прав собственности на товар, не указывают цену

за товар и способ оплаты или последствия нарушения договора. «Инкотермс» лишь отражают распределение обязанностей между продавцом и покупателем, ответственности и финансовых затрат, таких как перевозка товара, его погрузка и разгрузка с транспортного средства; таможенное оформление; оплата налогов, пошлин и сборов; страхование, а также переход рисков утери и повреждения товара.

МТП (ИСС) предлагает следующий шаблон для применения правила «Инкотермс» в контрактах: «[Выбранное условие поставки Инкотермс] [название порта, пункта или места] Инкотермс [год публикации]». Например: Условие поставки – «FCA Москва Россия Инкотермс 2020».

«Инкотермс 2020» не претерпел существенных изменений. Ни один термин не был удален и ни один термин не был добавлен, но одно из условий поставок было переименовано. «DAT Инкотермс 2010» («Доставка на терминале») переименован в условия поставки «DPU «Инкотермс 2020» (Delivered Named Place Unloaded/«Доставка на место выгрузки»). Причина этого изменения состояла в том, чтобы обеспечить большую гибкость в определении места доставки товара.

Условие поставки «FCA Инкотермс 2020» (Free Carrier/«Франко перевозчик») является наиболее распространенным правилом «Инкотермс» (около 40 % международных коммерческих операций проходит с этим торговым термином). Это универсальное правило, позволяющее отгружать товары в различных местах (например, по адресу, на терминале, в порту, аэропорту и т. д.) в стране покупателя.

Условия поставки CIF Инкотермс 2020 (Cost Insurance and Freight/«Стоимость, страхование и фрахт») и условия поставки «CIP Инкотермс 2020» (Carriage and Insurance Paid to/«Перевозка и страхование оплачены до...»), являются двумя правилами «Инкотермс», которые обязуют продавца приобрести страховку в пользу покупателя для экспорта товаров.

В новой редакции «Инкотермс 2020» для условий поставок CIF, как и ранее в правилах «Инкотермс 2010», требуется минимальное страховое покрытие. Стороны могут согласовать в контракте более высокие уровни покрытия, если того пожелают.

Для условий поставки «CIP Инкотермс 2020» теперь продавец обязан застраховать товар от всех рисков с максимальным страховым покрытием и страховой суммой не менее 110 % от стоимости товара. Стороны могут согласиться в контракте на более низкий уровень страхового покрытия, если того пожелают. Условие поставки «CIP Инкотермс 2020» – это мультимодальный термин, часто используемый для доставки промышленных товаров, которые могут требовать более высокого уровня страхового покрытия.

Международные правила «Инкотермс 2010» были составлены исходя из предположения, что при перевозке товаров от продавца к покупателю они будут перевозиться сторонним перевозчиком, нанятым продавцом или

покупателем. При этом не учитывалась ситуация, когда сторонний перевозчик фактически не требовался, поскольку продавец или покупатель использовали свой собственный транспорт при доставке товара. Новые правила «Инкотермс 2020» учитывают такие ситуации, когда можно использовать свой собственный транспорт для доставки товаров или заключить договор перевозки.

Базисные условия поставки определяют:

1) момент перехода обязанностей по дальнейшей доставке товара с продавца к покупателю, который также определяет переход рисков, связанных с доставкой;

2) момент перехода расходов, связанных с доставкой товара, от продавца к покупателю;

3) обязанности контрагентов по заключению договоров перевозки и страхования;

4) документ, подтверждающий выполнение продавцом условий договора, на основании которого он может получить причитающиеся ему платежи.

Целью «Инкотермс» является обеспечение комплекта международных правил по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области транспортировки товаров во внешней торговле. Таким образом, можно избежать или, по крайней мере, в значительной степени сократить неопределенность различной интерпретации таких терминов в различных странах:

Группа E (Отгрузка) (табл. 1):

Условия поставки EXW.

Группа F (Основная перевозка оплачена покупателем) (табл. 2):

Условия поставки FCA.

Условия поставки FAS.

Условия поставки FOB.

Группа C (Основная перевозка оплачена продавцом) (табл. 3):

Условия поставки CFR.

Условия поставки CIF.

Условия поставки CIP.

Условия поставки CPT.

Группа D (Доставка) (табл. 4):

Условия поставки DAP.

Условия поставки DPU.

Условия поставки DDP.

Фрахт – обусловленная договором или законом плата за перевозку груза. С развитием мировой транспортной системы понятие «фрашт» распространилось и на воздушный транспорт.

Мультимодальная перевозка – перевозка груза двумя и более видами транспорта.

Интермодальная перевозка – последовательная перевозка груза двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице (транспортном модуле) или в автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

Таблица 1

Группа E (Отгрузка)

Базисное условие поставки

№ п/п	Базис «Инкотермс 2020»	Отличительные особенности
1	EXW (Франко завод) – указанное название места	<i>Продавец обязан:</i> предоставить готовый к отгрузке товар. <i>Покупатель обязан:</i> выполнить экспортное, импортное таможенное оформление и доставить товар. Риски переходят в момент передачи товара на складе продавца. Основное отличие – базис поставки EXW возлагает на продавца минимальные обязанности.

Таблица 2

Группа F (Основная перевозка оплачена покупателем)

Базисное условие поставки

№ п/п	Базис «Инкотермс 2020»	Отличительные особенности
1	FCA (Франко перевозчик) – указанное название места	<i>Продавец обязан:</i> выполнить экспортное таможенное оформление и отгрузить товар перевозчику, назначенному покупателем. <i>Покупатель обязан:</i> доставить товар и выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в момент передачи продавцом товара перевозчику.
2	FAS (Свободно вдоль борта судна) – указанный порт отгрузки	<i>Продавец обязан:</i> выполнить экспортное таможенное оформление и разместить товар в порту отгрузки вдоль борта судна, указанного покупателем. <i>Покупатель обязан:</i> погрузить товар на судно и доставить в порт разгрузки, а также выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в порту в момент размещения товара вдоль борта судна.
3	FOB (Свободно на борту) – указанный порт отгрузки	<i>Продавец обязан:</i> выполнить экспортное таможенное оформление, доставить товар в порт отгрузки и погрузить на борт судна, указанного покупателем. <i>Покупатель обязан:</i> доставить товар в порт разгрузки, а также выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят на борту судна с момента полной погрузки.

Группа С (Основная перевозка оплачена продавцом)**Базисные условия поставки**

№ п/п	Базис «Инкотермс 2020»	Отличительные особенности
1	CFR (Стоимость и фрахт) – указанный порт назначения	<i>Продавец обязан:</i> выполнить экспортное таможенное оформление, погрузить товар на борт судна и доставить в порт разгрузки. <i>Покупатель обязан:</i> разгрузить и принять товар в порту разгрузки, а также выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят на борту судна с момента полной погрузки. Вид транспорта может быть любым, включая мультимодальную перевозку товара.
2	CIF (Стоимость, страхование и фрахт) – указанный порт назначения	<i>Продавец обязан:</i> выполнить экспортное таможенное оформление, застраховать, погрузить товар на борта судна и доставить в порт разгрузки. <i>Покупатель обязан:</i> разгрузить и принять товар в порту разгрузки, а также выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят на борту судна с момента полной погрузки.
3	CIP (Фрахт/перевозка и страхование оплачены до) – указанное название места назначения	<i>Продавец обязан:</i> выполнить экспортное таможенное оформление, застраховать и доставить товар в согласованное место назначения. <i>Покупатель обязан:</i> разгрузить товар и выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в момент передачи продавцом товара перевозчику.
4	CPT (Фрахт/перевозка оплачены до) – указанное название места назначения	<i>Продавец обязан:</i> выполнить экспортное таможенное оформление и доставить товар в согласованное место назначения. <i>Покупатель обязан:</i> разгрузить товар и выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в момент передачи продавцом товара перевозчику.

Группа D (Доставка)**Базисные условия поставки**

№ п/п	Базис «Инкотермс 2020»	Отличительные особенности
1	DAP (Поставка в пункте) – указанное название места назначения	<i>Продавец обязан:</i> выполнить экспортное таможенное оформление и доставить товар до согласованного пункта назначения. <i>Покупатель обязан:</i> разгрузить товар и выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в пункте назначения.
2	DPU (Поставка на место выгрузки) – указанное название места назначения	<i>Продавец обязан:</i> выполнить экспортное таможенное оформление, доставить товар до места назначения и выгрузить его.

№ п/п	Базис «Инкотермс 2020»	Отличительные особенности
		<i>Покупатель обязан:</i> принять товар и выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в месте назначения после полной выгрузки.
3	DDP (Поставка с оплатой пошлины) – указанное название места назначения	<i>Продавец обязан:</i> выполнить экспортное таможенное оформление, доставить товар до согласованного места назначения и выполнить импортное таможенное оформление с уплатой пошлин. <i>Покупатель обязан:</i> разгрузить и принять товар. Риски переходят в месте назначения. Основное отличие – базис поставки DDP возлагает на продавца максимальные обязанности.

В процессе ВЭД возникает необходимость осуществления сложного и специфического комплекса транспортных операций, связанных с перемещением масс разнообразных товаров на значительные расстояния из сферы производства в сферу потребления.

Выбор базисных условий поставки во многом определяется наиболее приемлемым видом транспорта и способом перевозки товара.

Стороны контракта, договорившись о выборе базисного условия поставки, могут внести него любые оговоренные изменения и дополнения.

Важность международных правил «Инкотермс» для торговли не вызывает сомнений. Чтобы избежать неопределенности и споров, торговые компании должны убедиться, что они знают новые правила «Инкотермс 2020», и внести необходимые изменения в свои контракты.

«Инкотермс 2020» – правила, которые, как ожидается, будут действовать в течение десятилетия, до 2030 г. Следующий пересмотр правил «Инкотермс» должен произойти в 2029 г. В настоящее время можно ожидать технологических поправок, отражающие события, связанные с цифровой торговлей, и все более широкого использования контрактов на интеллектуальную собственность, которая отсутствует в «Инкотермс 2020».

3. Международные транспортные коридоры

Развитие ВЭД неразрывно связано с развитием международных транспортных коридоров (МТК) как фактора развития и укрепления международных связей.

Под МТК понимается 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, работающие на данном направлении,

а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок.

Цель организации МТК – унификация национальных законодательств, гармонизация транспортных систем Востока и Запада, создание международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок как основы развития внешней торговли.

Для эффективной работы транспортного коридора необходимо иметь соответствующую транспортную инфраструктуру (транспортные коммуникации, терминалы, грузовые и пассажирские станции и пр.), перевозочные средства (железнодорожный и автомобильный подвижной состав, флот, грузовые единицы), правовую базу, позволяющую организовывать международные перевозки, в частности смешанные, информационную систему, позволяющую собирать, хранить и обрабатывать информацию о выполняемых перевозках, операторов перевозок, предоставляющих необходимый уровень услуг потребителям транспортной продукции.

Современная система МТК Евразийского континента на сегодняшний день включает в себя:

- в Европе – Критские коридоры;
- в Азии – коридоры Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО);
- Евразийские железнодорожные направления ОСЖД;
- коридоры Север – Юг.

Началом создания различных транспортных коридоров на территории Евразийского континента стала прошедшая в марте 1994 г. вторая Общеевропейская конференция по транспорту на о. Крит, где была принята система транспортных коридоров (критских), соединяющих страны Западной, Центральной и Восточной Европы.

Линии (направления) трансъевропейских транспортных коридоров и основные принципы будущей европейской политики перевозок были приняты представителями 42-х европейских министерств. На этой конференции была утверждена система панъевропейских коридоров, которая включала в себя 9 направлений, выделенных в качестве МТК. В 1997 г. в Хельсинки во время Третьей панъевропейской конференции количество коридоров увеличили до 10 и одновременно были представлены рекомендации по расширению существующих. Определенные на Крите и в Хельсинки МТК затрагивают в основном три вида транспорта: железнодорожный, автомобильный и водный. Одновременно были согласованы станции перехода, пункты остановок транспорта и перевалки грузов.

Система трансъевропейских транспортных коридоров с учетом решений, принятых на двух этих конференциях, представлена в табл. 5.

Система трансъевропейских транспортных коридоров

№	Маршруты	Протяженность, км
I	Хельсинки – Таллинн – Рига – Калининград – Гданьск/Каунас – Варшава	1000
II	Берлин – Варшава – Минск – Москва	2200
III	Берлин/Дрезден – Вроцлав – Катовице/Краков – Львов – Киев	1640
IV	Дрезден/Нюрнберг – Прага – Вена/Братислава – Дьер – Будапешт – Арад – Констанца/Крайова – София – Фессалоники/Пловдив – Стамбул	3285
V	Триест Любляна – Будапешт – Львов/Братислава	1595
VI	Гданьск – Катовице – Жилина	615 – ж.д. 805/825 – шоссе
VII	Река Дунай: Германия – Австрия – Словакия – Венгрия – Румыния – Болгария – Молдавия	Около 1600
VIII	Дурресс – Тирана – Скопье – София – Пловдив – Бургас – Варна	905
IX	Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва/Псков – Киев – Любашевка – Кишинев – Бухарест – Дмитровград – Александруполис + Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград + Любашевка – Одесса	Около 3400
X	Зальцбург – Любляна – Загреб-Белград – София/Скопье-Салоники	1000

Предназначением транспортного коридора было и остается до настоящего времени ускорение перемещения грузов и облегчение пересечения границ, т. е. максимальное сокращение задержек товара в пути следования от поставщика (продавца) до получателя (покупателя), что является важным шагом по сокращению доли транспортной составляющей в конечной цене товара в местах его потребления.

Первенство в создании МТК принадлежит железнодорожному транспорту.

Первоначально интермодальные маршруты формировались как продолжение морского плеча перевозки по инициативе операторов морских перевозок на основе заключения соответствующих договоров, как правило, с железными дорогами и реже с предприятиями автомобильного транспорта. Именно по такому принципу в системе отечественного железнодорожного транспорта был создан крупнейший в мире железнодорожный транспортный коридор в сообщении Дальний Восток – Западная Европа, основу которого составляет Транссибирская магистраль.

Россия является сухопутным мостом между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, между Китаем и Европой, между Европой и странами Ближнего Востока. Россия, кроме того, сама имеет устойчивые торговые связи со странами этих регионов. Поэтому транспортные

коридоры Восток – Запад и Север – Юг, которые проходят по нашей территории, имеют для нас важное значение. Сегодня наличие МТК на территории каждого государства становится важным фактором их конкурентоспособности в борьбе за транзитные потоки. В будущем эта борьба только обострится. Россия, используя свое выгодное географическое положение и геополитические факторы, способна дополнительно получать доходы за счет увеличения объема экспорта транспортных услуг.

По территории России проходят три критических коридора – I, II и IX (рис. 3). Железнодорожная часть этих коридоров представлена следующими участками:

- Коридор I: Советск – Калининград – Мамоново;
- Коридор II: Красное – Москва – Нижний Новгород;
- Коридор IX: Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Суземка.



Рис. 3. Международные транспортные коридоры на территории России

Формирование МТК на территории России направлено на повышение эффективности и качества российских внешнеторговых перевозок, включая обслуживание транзитных перевозок третьих стран.

На Международной евроазиатской конференции по транспорту, состоявшейся в Санкт-Петербурге в 2000 г., были приняты для формирования приоритетные евроазиатские направления, два из которых проходят по территории России. Эти направления получили названия «Север – Юг»

и «Запад – Восток», на них и расположены основные транспортные коммуникации России.

На направлении Север – Юг перевозка транзитных грузов осуществляется по следующим основным магистралям:

1. Граница с Финляндией – Санкт-Петербург – Москва – Киев – порты Украины на Черном море.

2. Санкт-Петербург – Псков – Невель – Витебск – Киев – порты Украины на Черном море. Оба эти коридора являются российскими частями МТК № 9.

3. Москва – Лиски – Ростов-на-Дону – Новороссийск.

4. Москва – Саратов – Волгоград – Астрахань – Самур (граница с Азербайджаном).

5. Мурманск – Петрозаводск – Волховстрой – Тверь – Москва.

6. Архангельск – Вологда – Ярославль – Москва.

7. Внутренние водные пути, включающие Волго-Балтийский и Беломорско-Балтийский каналы, реку Волгу, с последующим выходом через Каспийское море к портам Ирана, Азербайджана, Казахстана, Туркменистана, через Волго-Донской канал к портам Черного и Средиземного морей.

В поле постоянного внимания ОАО «РЖД» находится МТК «Север – Юг», который призван обеспечить развитие транзитных евроазиатских перевозок по российским транспортным коммуникациям с выходом на Индию и страны Персидского залива.

На направлении Запад – Восток задействованы следующие основные магистрали для перевозки транзитных грузов:

1. Граница с Белоруссией – Москва – Нижний Новгород (российская часть МТК № 2) – Пермь – Екатеринбург (с последующим выходом по Транссибу к морским портам Дальнего Востока).

2. Москва – Муром – Казань – Екатеринбург (с последующим выходом по Транссибу к морским портам Дальнего Востока).

3. Москва – Рязань – Самара – Уфа – Челябинск – Омск (с последующим выходом по Транссибу к Казахстану и Китаю).

4. Санкт-Петербург – Вологда – Котельнич – Пермь – Екатеринбург (с последующим выходом по Транссибу к морским портам Дальнего Востока).

5. Провинции Северо-Восточного Китая – российские порты Южного Приморья – Япония – Западное побережье США и Канады.

6. Северный морской путь.

С целью повышения конкурентоспособности на мировом рынке контейнерных перевозок ОАО «РЖД» разработало инновационный транспортный продукт под названием «Транссиб за 7 суток». Для его реализации создана специальная «Программа действий по развитию железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали

на период до 2015 года». В ней запланировано поэтапное повышение маршрутной скорости и сокращение сроков доставки транзитных грузов в контейнерах на маршруте Находка – Красное (граница с Белоруссией) с существующих 1400 км/сут в 2012 г. до 1500 км/сут – к 2015 г. Сейчас груз от восточных до западных границ России доставляется за 7 суток, а к 2015 г. за 7 суток будет преодолеваться расстояние до Бреста (белорусско-польская граница).

Одна из ведущих мировых логистических компаний Weiss Rohlig – совместное предприятие Gebuder Weiss Group (Австрия) и Rohlig group (Германия) запускает новый транссибирский контейнерный сервис, который соединит Китай и страны Юго-Восточной Азии с Россией и СНГ. Предполагается, что грузы с Дальнего Востока, вместо транспортировки по морю до Северной Европы, будут идти по железной дороге до Москвы, а далее перемещаться в регионы России, страны СНГ и Центральную Азию.

В последние годы активизировалось взаимодействие ОАО «РЖД» с японскими грузоотправителями. Интерес к перевозкам по Транссибу проявляют концерны Nissan, Honda, Toyota, Matsushita Electric Industrial (Panasonic), Sony, Mitsubishi, а также торговый дом Mitsui и экспедиторская компания Nissin. В процессе нескольких опытных перевозок были достигнуты ожидаемые положительные результаты – обеспечена 100%-я сохранность комплектующих для автомобильных производств в России. Достигаются экономические цели – дешевизна, быстрота, надежность.

Транссибирская магистраль является одним из элементов международной транспортной инфраструктуры, это основа Евроазиатского сухопутного транспортного моста (рис. 4). Усилению международного значения Транссиба способствует решение о продлении 2-го общеевропейского транспортного коридора Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород до Екатеринбурга с соответствующим приведением транспортной инфраструктуры дороги к международным стандартам и дальнейшим развитием здесь скоростного движения.

Транссибирская магистраль – это мощная двухпутная магистраль, электрифицированная на всем протяжении и оборудованная современными видами автоматики, связи и информационными технологиями, протяженностью около 10 тыс. км, технические возможности которой позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 млн т в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и Центральную Азию. Магистраль соединяет территории двадцати субъектов Российской Федерации, пяти федеральных округов и обслуживается шестью железными дорогами.

На всем протяжении Транссиб обеспечивает внутригосударственные и внешнеэкономические связи предприятий промышленности и сельского хозяйства, потребности населения регионов в пассажирских перевозках.

В регионах, обслуживаемых магистралью, сосредоточено более 80 % промышленного потенциала страны, добывается более 65 % производимого в России угля, осуществляется почти 20 % нефтепереработки и 25 % выпуска деловой древесины. Указанные регионы имеют большой экспортный потенциал и развиваются более быстрыми темпами, чем другие.

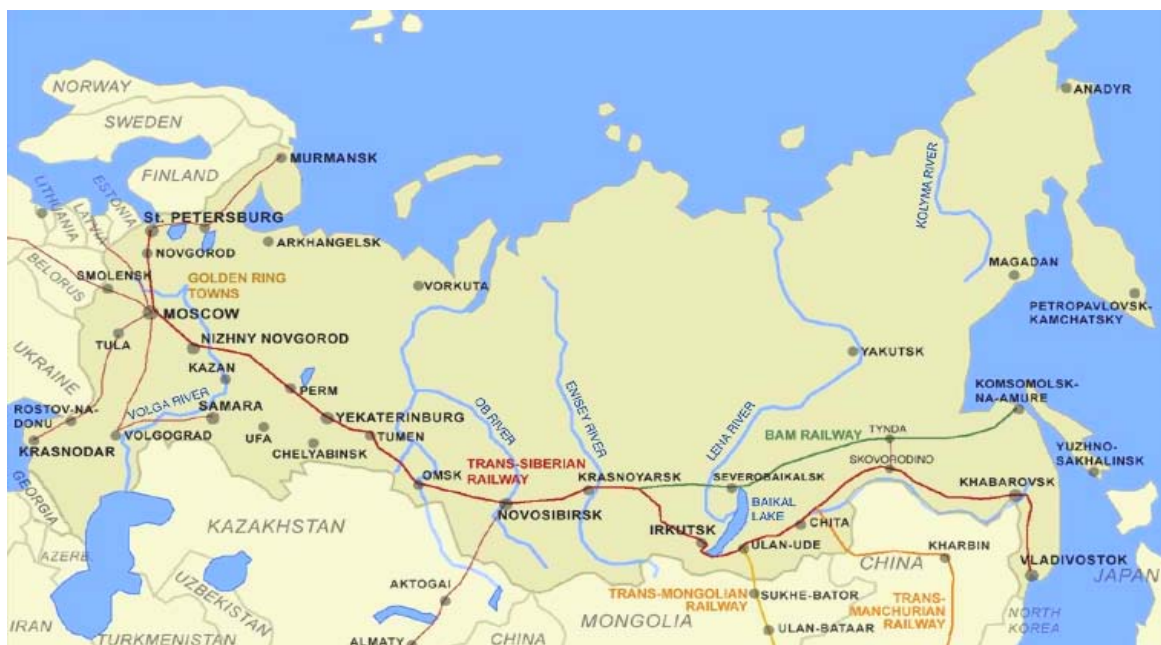


Рис. 4. Схема Транссибирской магистрали

На перевозки грузов с участием Транссибирской магистрали приходится около 45 % от внутригосударственных перевозок, осуществляемых железнодорожным транспортом. Транссиб, имея выход на востоке на сеть железных дорог Республики Корея, Корейской Народно-Демократической Республики, Китая и Монголии, а на западе – в европейские страны, обеспечивает транспортно-экономические связи стран Азиатско-Тихоокеанского региона с европейскими странами и странами Центральной Азии.

Одним из главных условий эффективного функционирования МТК является применение экономически обоснованных транзитных тарифов, которые в равной мере должны отражать интересы государств и перевозчиков транзитных стран с одной стороны, грузовладельцев и экспедиторов – с другой.

Главной помехой в использовании территории России в качестве коридора для транзита грузов между Европой и Азией является дробная система тарификации и предъявление разной стоимости за прогон. Создание единой сквозной услуги по территории страны даст определенные конкурентные преимущества и позволит привлекать на порядок больше объемов грузов.

4. Регулирование тарифов на перевозки грузов в международном сообщении

4.1. Оплата провозных платежей в международном грузовом сообщении

Провозные платежи за перевозку груза в международном сообщении подразделяют на два вида: провозную плату и дополнительные платежи.

Основным соглашением об условиях перевозок, действующим на российских железных дорогах, является «Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении» (СМГС).

Порядок исчисления и уплаты провозных платежей определяется следующим образом:

1. При перевозках между странами, имеющими соглашение об условиях перевозок грузов, – в соответствии с положениями данных соглашений.
2. При перевозках между странами, не имеющими соглашений об условиях перевозок грузов, – в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах, участвующих в перевозке.

Провозные платежи взимаются:

- 1) за перевозку по железным дорогам отправления – с отправителя на станции отправления или в соответствии с действующими на железных дорогах отправления внутренними правилами;
- 2) за перевозку по железным дорогам назначения – с получателя на станции назначения или в соответствии с действующими на железных дорогах назначения внутренними правилами;
- 3) за перевозку по транзитным железным дорогам – с отправителя на станции отправления или с получателя на станции назначения; с отправителя или получателя через плательщика (экспедиторскую компанию, фрахтового агента), имеющего договор с каждой транзитной железной дорогой на оплату провозных платежей.

Провозные платежи исчисляются по тарифам, действующим на день заключения договора перевозки.

Соглашение СМГС устанавливает следующие дополнительные платежи:

- за перегрузку груза в вагоны другой колеи;
- перестановку вагонов на тележки другой колеи;
- таможенный досмотр груза в пути следования;
- паромную переправу груза.

В целях согласованного применения тарифов между администрациями железных дорог заключаются тарифные соглашения, которые устанавливают базовые принципы формирования тарифов на перевозки грузов в пределах стран – участниц соглашения.

4.2. Регулирование тарифов на экспортно-импортные перевозки грузов по российским железным дорогам

Железнодорожная администрация российских железных дорог (компания ОАО «РЖД») на основе тарифной политики СНГ утвердила тарифную политику РЖД, положения которой входят в тарифное руководство – Прейскурант 10-01. В прейскуранте имеются базовые ставки и правила определения тарифов на экспортно-импортные перевозки грузов по РЖД. В зависимости от экономических условий тарифы могут меняться. Изменения тарифов с учетом экономических условий осуществляются путем индексации (умножением ставок на установленный ОАО «РЖД» коэффициент индексации). Коэффициент ориентируется на величину инфляции в стране на действующий период.

Прейскурант 10-01 содержит ставки провозной платы и дополнительных платежей, а также правила расчета провозных платежей при перевозке экспортных и импортных грузов по РЖД в международном железнодорожном сообщении. Ставки провозной платы приняты в рублях на основе положений тарифной политики СНГ и объединены в тарифные схемы, применяемые для различных категорий грузов.

К ставкам провозной платы применяются три группы поправочных коэффициентов:

- 1) коэффициент на перевозку массовых грузов;
- 2) коэффициент в зависимости от направления и дальности перевозки;
- 3) коэффициент в зависимости от направлений и условий перевозки.

К ставкам провозной платы применяется также коэффициент на перевозку груза в собственном вагоне (контейнере) или скидка с тарифа, определенная по тарифному руководству, при перевозке груза в вагоне или контейнере общего парка.

Помимо ставок провозной платы в Прейскуранте 10-01 содержатся ставки дополнительных платежей, а именно:

- 1) сбора за перестановку вагонов на тележки другой колеи;
- 2) сборов за переоформление перевозочных документов.

5. Основные принципы перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу

5.1. Основы таможенного регулирования в Российской Федерации

В соответствии с Конституцией таможенное регулирование находится в ведении Российской Федерации и заключается в установлении порядка и правил, при соблюдении которых реализуется право на перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу России.

Международные договоры Российской Федерации в области таможенного дела (имеют первостепенное значение по отношению к Таможенному кодексу (ТК) и актам таможенного законодательства). Исполнение таможенного законодательства возложено на таможенные органы:

- Федеральную таможенную службу;
- Региональные таможенные управления;
- таможни;
- таможенные посты.

Таможенное регулирование осуществляется в соответствии с таможенным законодательством и законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности. Таможенное регулирование призвано защитить национальную экономику от неблагоприятного воздействия иностранной конкуренции. С помощью таможенного регулирования решается задача рационализации товарной структуры российского импорта. Таможенное регулирование используется для поддержания рационального соотношения вывоза и ввоза товаров.

Протекционистская функция таможенного регулирования заключается в создании благоприятных условий для развития отечественного производства и внутреннего рынка.

Таможенное регулирование выполняет *фискальную функцию*. Таможенные платежи (таможенные пошлины, НДС, акцизы, таможенные сборы и др.) являются источниками формирования доходов федерального бюджета.

Таможенной границей являются пределы:

- таможенной территории Российской Федерации;
- территорий, находящихся в исключительной экономической зоне Российской Федерации и на континентальном шельфе искусственных островов;
- территорий особых экономических зон.

Таможенная граница совпадает с государственной границей Российской Федерации при перевозке грузов в международном железнодорожном и автомобильном сообщении, проходит в пунктах отправления грузов при их перевозке в международном воздушном, морском, речном, трубопроводном сообщении.

5.2. Задачи и способы таможенного регулирования

Таможенная система России имеет богатый опыт защиты экономического суверенитета и безопасности государства, внутреннего рынка, отечественной торговли и промышленности, неразрывно связана с проводимой в стране таможенной политикой, являющейся составной частью как внешней, так и внутренней политики государства.

Направленность целей таможенного регулирования на защиту российского рынка товаров и на стимулирование развития национальной экономики обуславливает тесную связь с внутренней политикой российского государства. Будучи составной частью внешней политики государства, таможенное регулирование России призвано реализовывать внешнеэкономические интересы государства, не только защищать национальную экономику, но и способствовать проведению ее структурной перестройки с целью оживления, оздоровления и последующего подъема.

Таможенное регулирование предполагает наличие двух методов его достижения – протекционизма и фритредерства.

Протекционизм предполагает меры, направленные на защиту собственной промышленности, сельского хозяйства от иностранной конкуренции на внутреннем рынке. Для него характерны высокие ввозные таможенные тарифы и ограничение импорта. К протекционизму относят как *тарифные*, так и *нетарифные меры ограничений*.

Фритредерство – это политика свободной торговли. Она устраняет всякие помехи во внешнеторговых отношениях и достигается путем минимизации каких-либо ограничений внешнеторгового оборота, что ведет к его росту, а также способствует более выгодному международному разделению труда и удовлетворению потребностей рынка.

Во всех странах регулирование внешней торговли осуществляется в той или иной мере государством в зависимости от стоящих экономических, социальных и политических задач в стране. Любое государство стремится защитить свои интересы, интересы отечественных производителей, а следовательно, заинтересовано в политике протекционизма.

Нетарифные ограничения – это комплекс мер ограничительно-запретительного характера, препятствующих проникновению иностранных товаров на внутренние рынки. В число нетарифных ограничений могут входить:

- антидемпинговые пошлины;
- консульские формальности;
- требования к таре;
- маркировке товаров;
- лицензии;
- экспортные сборы и др.

Они могут использоваться как методы *прямого* или *косвенного ограничения* внешнеэкономической деятельности предприятий. Нетарифные

ограничения почти не регулируются международными соглашениями, и, используя их в своей торговой политике, правительство чувствует себя свободнее, чем при введении тарифных ограничений, которые регулируются Всемирной торговой организацией (ВТО). ВТО выступает против количественных ограничений в торговле и за замену их тарифами, обеспечивающими эквивалентный уровень защиты (так называемая тарификация).

В мире действуют официальные классификационные схемы нетарифных мер регулирования внешнеторговой деятельности, разработанные ГАТТ/ВТО, ЮНКТАД, Международным валютным фондом (МВФ), Мировым банком, МБРР, Международной торговой палатой (МТП) и рядом других авторитетных организаций. В принятой ООН классификации нетарифных методов регулирования они делятся на три вида.

К первому виду относятся методы, направленные на прямое ограничение импорта:

- 1) лицензирование и квотирование импорта;
- 2) антидемпинговые пошлины;
- 3) компенсационные сборы.

Второй вид включает методы, непосредственно не направленные на ограничение внешней торговли и относящиеся больше к административно-бюрократическим процедурам, действие которых, тем не менее, ограничивает торговлю:

- 1) таможенные формальности;
- 2) технические стандарты и нормы;
- 3) санитарные и ветеринарные нормы;
- 4) требования к упаковке и маркировке, розливу и т. п.

К третьему виду относятся методы, непосредственно не направленные на ограничение импорта или стимулирование экспорта.

К числу наиболее распространенных инструментов прямого регулирования импорта (а иногда и экспорта) относят *лицензии* и *квоты*. Система лицензирования и квотирования импорта и экспорта, устанавливая жесткий контроль над внешней торговлей некоторыми товарами, во многих случаях оказывается более гибкой и эффективной, чем экономические рычаги внешнеторгового таможенного регулирования. Лицензирование и квотирование заняло прочное место в арсенале средств таможенного регулирования ВЭД.

Специфический тип квотирования, который полностью запрещает торговлю, называется *эмбарго*. Эмбарго обычно вводятся в политических целях, но последствия могут быть экономическими.

5.3. Таможенное оформление и таможенный контроль. Распоряжение товарами и транспортными средствами, перевозимыми через границу

Все товары и транспортные средства, которые перевозятся через таможенную границу, подлежат таможенному оформлению и таможенному контролю в порядке и на условиях, которые предусмотрены ТК.

Таможенное оформление – это совокупность таможенных процедур, совершаемых с товаром, включая его декларирование, помещение под таможенный режим, временное хранение, внутренний таможенный транзит, выпуск товара.

Таможенный контроль – это совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том числе с использованием системы управления рисками, в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства государств – членов Таможенного союза.

Понятие «таможенный контроль» определено в Справочнике таможенных терминов Всемирной таможенной организации как «меры, применяемые для обеспечения соблюдения законов и положений, исполнение которых возложено на таможенные органы». К таким действиям относятся: досмотр товаров, проверка наличия и правильности заполнения документов, проверка бухгалтерских счетов и других записей, досмотр транспортных средств, досмотр багажа и личных вещей, подача официальных запросов и др.

Значение таможенного контроля в регулировании внешнеторговой деятельности базируется на стандартном правиле 6.1 Киотской конвенции, которое предусматривает, что все товары, включая транспортные средства, ввозимые на таможенную территорию или вывозимые с нее, независимо от того, облагаются ли они таможенными пошлинами и налогами, подлежат таможенному контролю.

Таможенный контроль объединяет меры *административного и финансового* характера. Государства – члены Таможенного союза стремятся ускорить и упростить порядок таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза, и обеспечить соблюдение таможенного законодательства, опираясь на принцип выборочности таможенного контроля:

- взимают таможенные пошлины, налоги, антидемпинговые, специальные и компенсационные пошлины, таможенные сборы, контролируют правильность исчисления и своевременность уплаты указанных пошлин, налогов и сборов, принимают меры по их принудительному взысканию;
- обеспечивают соблюдение запретов и ограничений в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза;

- ведут борьбу с контрабандой и иными преступлениями, административными правонарушениями в области таможенного дела, пресекают незаконный оборот через таможенную границу наркотических средств, психотропных веществ, оружия и боеприпасов, культурных ценностей, радиоактивных веществ, видов животных и растений, находящихся под угрозой исчезновения;
- осуществляют в пределах своей компетенции контроль за валютными операциями, связанными с перемещением товаров и транспортных средств через границу Таможенного союза, в соответствии с международными договорами государств – членов Таможенного союза и национальным законодательством;
- ведут таможенную статистику внешней торговли и специальную таможенную статистику.

От эффективности осуществления таможенного контроля зависят состояние экономики государств – членов Таможенного союза, их внешнеэкономические связи, статус и авторитет.

При осуществлении таможенного оформления и таможенного контроля таможенные органы и их должностные лица не вправе устанавливать требования и ограничения, не предусмотренные актами таможенного законодательства или иными правовыми актами Российской Федерации.

Требования таможенных органов, предъявляемые при осуществлении таможенного оформления и таможенного контроля, не могут служить препятствием для перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу.

После выпуска товаров и транспортных средств пользование и распоряжение ими осуществляется в соответствии с заявленным таможенным режимом.

5.4. Зона таможенного контроля. Виды таможенных режимов

Зонами таможенного контроля являются места перемещения товаров через таможенную границу территории складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли, и иные места, определенные законодательством государств – членов Таможенного союза (ст. 97 ТК ТС). Зоны таможенного контроля создаются для проведения таможенного контроля в формах таможенного осмотра и таможенного досмотра товаров и транспортных средств, их хранения и перемещения под таможенное наблюдение.

Назначение экспертизы. Таможенная экспертиза товаров, транспортных средств или документов, содержащих сведения о товарах и транспортных средствах либо о совершении операций в отношении их, назначается в случаях, если для разъяснения возникающих вопросов при

осуществлении таможенных операций требуются специальные познания (ст. 138 ТК ТС). Таможенная экспертиза назначается таможенными органами и проводится таможенными экспертами, а также экспертами иных уполномоченных организаций.

Взятие проб и образцов. Должностное лицо таможенного органа при проведении таможенного контроля вправе брать пробы или образцы товаров, необходимые для проведения таможенной экспертизы (ст. 144 ТК ТС). Заинтересованные лица и контролирующие государственные органы с разрешения таможенного органа вправе отбирать пробы и образцы товаров в случаях, установленных ТК ТС и законодательством государств – членов Таможенного союза (ст. 155 ТК ТС).

Привлечение специалистов. Таможенные органы вправе привлекать специалистов и экспертов из других государственных органов для оказания содействия при проведении таможенного контроля (ст. 102 ТК ТС). Специалист и эксперт не должны быть заинтересованы в результатах заключения, кроме того, специалист должен обладать специальными знаниями и навыками, необходимыми для оказания содействия таможенным органам, в том числе при применении технических средств. Специалисты и эксперты, привлекаемые из других государственных органов, обязаны не разглашать сведения, составляющие государственную, коммерческую и иную охраняемую законом тайну, а также конфиденциальную информацию, касающуюся участников ВЭД.

Наложение ареста на товары или изъятие товаров. Согласно ст. 134 ТКТС налагать арест на товары и изымать их необходимо в порядке, установленном законодательством государств – членов Таможенного союза. При обнаружении таможенными органами товаров, незаконно перемещенных через таможенную границу, что влечет за собой неуплату таможенных пошлин, налогов или несоблюдение запретов и ограничений, установленных в соответствии с ТКТС, законодательством государств – членов Таможенного союза, налагается на них арест либо товары подлежат изъятию и помещению на временное хранение.

В целях таможенного регулирования в отношении товаров устанавливаются следующие *виды таможенных режимов*.

Основные таможенные режимы:

- выпуск для внутреннего потребления;
- экспорт;
- международный таможенный транзит.

Экономические таможенные режимы:

- переработка на таможенной территории;
- переработка для внутреннего потребления;
- переработка вне таможенной территории;
- временный ввоз;

- таможенный склад;
- свободная таможенная зона (свободный склад).

Завершающие таможенные режимы:

- реимпорт;
- реэкспорт;
- уничтожение;
- отказ в пользу государства.

Специальные таможенные режимы:

- временный вывоз;
- беспошлинная торговля;
- перемещение припасов;
- иные специальные таможенные режимы.

Выпуск для внутреннего потребления – таможенный режим, при котором ввезенные на таможенную территорию Российской Федерации товары остаются на этой территории без обязательства об их вывозе с этой территории.

Экспорт – таможенный режим, при котором товары, находящиеся в свободном обращении на таможенной территории Российской Федерации, вывозятся с этой территории без обязательства об обратном ввозе.

Международный таможенный транзит – таможенный режим, при котором иностранные товары перемещаются по таможенной территории Российской Федерации под таможенным контролем между местом их прибытия на таможенную территорию Российской Федерации и местом их убытия с этой территории.

Переработка на таможенной территории – таможенный режим, при котором ввезенные товары используются на таможенной территории Российской Федерации в течение установленного срока для их переработки при условии вывоза продуктов переработки с таможенной территории Российской Федерации в определенный срок.

Переработка для внутреннего потребления – таможенный режим, при котором ввезенные товары используются на таможенной территории Российской Федерации в течение установленного срока для их переработки при условии выпуска продуктов переработки для свободного обращения.

Переработка вне таможенной территории – таможенный режим, при котором товары вывозятся с таможенной территории Российской Федерации для их переработки в течение установленного срока с последующим ввозом продуктов переработки на таможенную территорию Российской Федерации.

Временный ввоз – таможенный режим, при котором иностранные товары используются в течение определенного срока на таможенной территории Российской Федерации при условии их обратного вывоза.

Таможенный склад – таможенный режим, при котором ввезенные на таможенную территорию Российской Федерации товары хранятся под таможенным контролем.

Таможенными складами являются специально выделенные и оборудованные для этих целей помещения и (или) открытые площадки, соответствующие требованиям, установленным ТК.

Уничтожение – таможенный режим, при котором иностранные товары уничтожаются под таможенным контролем.

Отказ в пользу государства – таможенный режим, при котором товары безвозмездно передаются в федеральную собственность.

Временный вывоз – таможенный режим, при котором товары, находящиеся в свободном обращении на таможенной территории Российской Федерации, могут временно использоваться за пределами таможенной территории Российской Федерации при их обратном ввозе.

Беспошлинная торговля – таможенный режим, при котором иностранные товары, ввезенные на таможенную территорию Российской Федерации, или российские товары продаются в розницу физическим лицам, выезжающим за пределы таможенной территории Российской Федерации, непосредственно в магазинах беспошлинной торговли.

Перемещение припасов – таможенный режим, при котором товары, предназначенные для использования на морских (речных) судах, воздушных судах и в поездах, осуществляющих международную перевозку грузов или пассажиров, перемещаются через таможенную границу.

Иные таможенные режимы устанавливаются в отношении товаров предназначенных для посольств Российской Федерации, воинских частей, товаров для предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и т. д.

Временное хранение груза при таможенном оформлении в таможенных органах отправления и назначения осуществляется на таможенных складах при наличии структурного подразделения таможенного органа на железнодорожной станции или на складах временного хранения при отсутствии такого подразделения.

По запросу железной дороги допускается временное хранение грузов непосредственно в транспортных средствах, находящихся на железнодорожных путях, расположение которых согласовано с таможенными органами. Указанные места являются зоной таможенного контроля.

С разрешения таможенного органа временное хранение может осуществляться на складе получателя товаров.

6. Россия и Всемирная торговая организация. История вступления в ВТО

История присоединения России к ВТО началась еще в 1944 г., когда состоялась знаменитая Бреттон-Вудская конференция. Идея организации международного института регулирования торговли воплотилась в 1947 г. в Генеральном соглашении по тарифам и торговле (ГАТТ), преобразованное в 1995 г. в ВТО (Всемирная торговая организация). Среди 44-х стран антигитлеровской коалиции, принимавших участие в этой конференции, был и СССР. Таким образом, наша страна стояла у истоков создания будущей ВТО, но от членства в системе Бреттон-Вудских институтов (МВФ – Международный валютный фонд, МБРР – Международный банк реконструкции и развития) Советский Союз отказался.

Рост экспорта (в основном вследствие роста мировых цен на нефть и другие сырьевые товары), валютных поступлений и возросшие возможности по импорту в 1970-х гг. повысили заинтересованность в развитии взаимоотношений с ГАТТ. Первая половина 1980-х гг. характеризовалась, скорее, отдалением начала каких-либо контактов с ГАТТ, но растущая зависимость экономики нашей страны от импорта и экспорта товаров привела к изменению отношения к ГАТТ. В конце 1980-х гг. СССР начинает сближаться со структурами из числа Бреттон-Вудских институтов. Но только в 1991 г. СССР получает официальный статус наблюдателя в ГАТТ. После распада СССР в 1991 г., в середине 1992 года Россия получила статус наблюдателя в ГАТТ, формально унаследовав данный статус от бывшего СССР.

В 1993 г. Правительством России было сделано официальное заявление о намерении присоединиться к ГАТТ в качестве полноправного участника. Была образована Межведомственная комиссия по ГАТТ, создана рабочая группа по присоединению России к ГАТТ. В 1994 г. в секретариат ГАТТ был передан меморандум о внешнеторговом режиме Российской Федерации, что явилось практическим шагом в процессе присоединения.

Основополагающими принципами и правилами ГАТТ/ВТО являются:

- торговля без дискриминации, т. е. взаимное предоставление режима наибольшего благоприятствования в торговле;
- взаимное предоставление национального режима товарам и услугам иностранного происхождения;
- регулирование торговли преимущественно тарифными методами;
- отказ от использования количественных и иных ограничений;
- транспарентность торговой политики; разрешение торговых споров путем консультаций и переговоров и т. д.

Все страны – члены ВТО принимают обязательства по выполнению основных соглашений и юридических документов, объединенных термином

«Многосторонние торговые соглашения». Таким образом, с правовой точки зрения система ВТО представляет собой своеобразный многосторонний контракт (пакет соглашений), нормами и правилами которого регулируется примерно 97 % всей мировой торговли товарами и услугами.

Реальный переговорный процесс по присоединению России к ВТО начался в секретариате ВТО в Женеве в 1995 г. В августе 1998 г. в России случился дефолт, после чего ВТО заявила, что откладывает рассмотрение российской заявки до урегулирования ситуации с суверенным долгом. После предоставления Россией первоначальных предложений по доступу на рынок товаров и по уровню поддержки сельского хозяйства начались переговоры на двухстороннем уровне. В 1999 г. членам ВТО была передана первая редакция перечня специфических обязательств по доступу на рынок услуг и проект списка изъятий из режима наибольшего благоприятствования. Переговоры касались «коммерчески значимых» уступок, которые присоединяющаяся страна будет готова предоставить членам ВТО по доступу на ее рынки (фиксируются в двусторонних протоколах по доступу на рынки товаров и услуг), а также по формату и срокам принятия на себя обязательств по соглашениям, вытекающим из членства в ВТО. С учетом перечней национальных обязательств по доступу на рынки товаров и услуг полный пакет документов ВТО в настоящее время составляет около 30 тыс. страниц.

Общие преимущества от членства в ВТО можно суммировать следующим образом:

- создание более благоприятных условий доступа на мировые рынки товаров и услуг на основе предсказуемости и стабильности развития торговых отношений со странами – членами ВТО, включая транспарентность их внешнеэкономической политики;
- доступ к механизму ВТО по разрешению споров, обеспечивающему защиту национальных интересов, если они ущемляются партнерами, и, таким образом, устранение дискриминации;
- возможность реализации своих текущих и стратегических торгово-экономических интересов путем эффективного участия в Международной торговой палате (МТП) при выработке новых правил международной торговли.

Высшим органом ВТО является Министерская конференция, объединяющая представителей всех участников организации. Сессии конференции проходят не реже одного раза в два года, на них обсуждаются и принимаются решения по принципиальным вопросам, связанным с пакетом соглашений Уругвайского раунда.

Структура и функции ВТО выглядит следующим образом. Между сессиями министерских конференций по мере необходимости (8–10 раз в год) для решения текущих и процедурных вопросов созывается Генераль-

ный совет, состоящий из представителей всех участников организации. Кроме того, Генсовет администрирует деятельность органа по разрешению споров и органа по обзору торговой политики. Министерская конференция ВТО учреждает Комитет по торговле и развитию, Комитет по ограничениям в целях обеспечения равновесия платежного баланса, Комитет по бюджету, финансам и администрации, а также Комитет по торговле и окружающей среде, Комитет по региональным торговым соглашениям и ряд других органов. Министерская конференция (или Генсовет) назначает генерального директора ВТО. Исполнительным органом организации является Секретариат ВТО в Женеве (Швейцария), в структурных подразделениях которого занято 635 человек. Минимальный взнос стран, имеющих незначительную долю в международной торговле, установлен размере 27,075 швейцарских франков. Рабочие языки ВТО – английский, французский и испанский.

Начиная с 2000 г. переговоры стали носить полномасштабный характер, т. е. охватывать все аспекты процесса присоединения России к ВТО. Наиболее сложно они проходили с США, Евросоюзом и Китаем. Разногласия с Евросоюзом удалось урегулировать в 2005 г., после того как Россия присоединилась к Киотскому протоколу. В 2005 г. перестал видеть препятствия для членства России в ВТО и Китай. Дольше всего – шесть лет – продолжались переговоры с США. Основные разногласия касались финансовых рынков, поставок в Россию сельхозпродукции и защиты прав интеллектуальной собственности. В итоге Россия и США подписали протокол о присоединении Российской Федерации к ВТО 20 ноября 2006 г. в Ханое. К 2006 году казалось, что процесс почти завершен. Оставались лишь четыре страны, выразившие несогласие с членством России в ВТО. С тремя из них удалось договориться. Но начинался конфликт с четвертой – Грузией. Кроме того, в 2006-м истекал 12-летний срок, предусмотренный уставом ВТО для рассмотрения заявок. В критической ситуации США не ратифицировали свое соглашение, чем вынудили Россию начинать переговоры заново. Они начались, и с большинством стран совместные протоколы удалось довольно быстро перезаключить. Однако в августе 2008 г. началась война между Россией и Грузией в Южной Осетии, и Грузия свое согласие отозвала. В ответ Россия фактически свернула переговоры по ВТО, а в начале 2009 года заявила о возможном отказе от вступления в эту организацию. В то же время Россия активизировала усилия на заключении Таможенного союза с Беларуссией и Казахстаном. А после того, как эти усилия увенчались успехом, Россия в октябре 2009 г. заявила, что будет вступать в ВТО не индивидуально, а вместе с Таможенным союзом. Но, уже в июне 2010-го, во время газового конфликта с Беларуссией, Россия фактически отозвала свое прежнее заявление, сказав, что выберет тот путь вступления в ВТО, который окажется короче, и вот 1 октября 2010 г. окончательно стало известно, что последние двусторонние переговоры между

Россией и США о вступлении России в ВТО с успехом закончены. Комиссия ВТО должна подготовить специальный доклад о присоединяющейся стране. Доклад должен быть одобрен членами ВТО – большинством в 2/3 голосов. Именно этот документ официально установит список мер, которые должна принять Россия, чтобы соответствовать требованиям ВТО.

16 декабря 2011 г. в Женеве был подписан протокол присоединения России к ВТО, а с 22 августа 2012 г. наша страна стала ее полноправным членом. Вступление в ВТО было одной из главных задач России на протяжении многих лет.

Конкретными целями присоединения для России можно считать следующие:

- получение лучших в сравнении с существующими и недискриминационных условий для доступа российской продукции на иностранные рынки;
- доступ к международному механизму разрешения торговых споров;
- создание более благоприятного климата для иностранных инвестиций в результате приведения законодательной системы в соответствие с нормами ВТО;
- расширение возможностей для российских инвесторов в странах – членах ВТО, в частности в банковской сфере;
- создание условий для повышения качества и конкурентоспособности отечественной продукции в результате увеличения потока иностранных товаров, услуг и инвестиций на российский рынок;
- участие в выработке правил международной торговли с учетом своих национальных интересов;
- улучшение имиджа России в мире как полноправного участника международной торговли.

В свою очередь, присоединившаяся страна получает права, которыми обладают все другие члены ВТО, что означает прекращение ее дискриминации на внешних рынках. Неотъемлемой частью ВТО является уникальный механизм разрешения торговых споров. В случае противоправных действий со стороны какого-либо члена организации любая страна сможет обращаться с соответствующей жалобой в орган по разрешению споров, решения которого обязательны для безусловного исполнения на национальном уровне каждым участником ВТО.

В соответствии с установленной процедурой результаты всех переговоров по либерализации доступа на рынки и условия присоединения оформляются следующими официальными документами:

- докладом рабочей группы, где изложен весь пакет прав и обязательств, которые страна-соискатель примет на себя по итогам переговоров;

- списком обязательств по тарифным уступкам в области товаров и по уровню поддержки сельского хозяйства;
- перечнем специфических обязательств по услугам и списком изъятий из режима наибольшего благоприятствования;
- протоколом о присоединении, юридически оформляющим достигнутые договоренности на двух- и многостороннем уровнях.

Одним из главных условий присоединения новых стран к ВТО является приведение их национального законодательства и практики регулирования ВЭД в соответствие с положениями пакета соглашений Уругвайского раунда по состоянию на 22 августа 2012 г. членами ВТО являлись 156 стран, по состоянию на август 2020 г. членами ВТО являются 164 страны из 196; 36 стран – членов ВТО имеют статус наименее развитых стран, 2/3 из всех членов ВТО имеют статус развивающихся стран.

Библиографический список

1. Баскаков, П. В. Опыт организации контейнерных перевозок ОАО «ТрансКонтейнер» – национального оператора России / П. В. Баскаков. – Текст : непосредственный // Материалы Международной научно-практической конференции «Контейнеризация России, развитие логистических терминалов и погрузочно-разгрузочных работ». – Москва, 2009. – 45 с.
2. ВТО: механизм взаимодействия национальных экономик. Угрозы и возможности в условиях выхода на международный рынок / под редакцией С. Ф. Сутырина. – Москва : Эксмо, 2008. 400 с. – (Профессиональные издания для бизнеса). – Текст : непосредственный.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации : принят Государственной Думой : ч. 1 (1 января 1995 года), ч. 2 (1 марта 1996 года), ч. 3 (1 марта 2001 года, ч. 4 (8 декабря 2011 года). – Москва : Омега-Л, 2009. – 476 с. – Текст : непосредственный.
4. Иванов, М. Ю. Внешнеэкономическая деятельность : учебное пособие / М. Ю. Иванов, М. Б. Иванова. – 3-е изд. – Москва : Изд-во РИОР, 2009. – 122 с. – Текст : непосредственный.
5. Комментарии к Таможенному кодексу Российской Федерации. – Москва : Экзамен, 2005. – 768 с. – Текст : непосредственный.
6. Колесниченко, А. Н. Основы организации работы транспорта во внешней торговле / А.Н. Колесниченко ; под общей редакцией В. Л. Малькевича. – Москва : Общество сохранения лит. наследия, 2011. – 280 с. – Текст : непосредственный.
7. Международный координационный совет по транссибирским перевозкам : проспект. – Москва : Пресса, 2011. – 37 с. – Текст : непосредственный.
8. Морозов, Н. В. Кластерная организация международных транспортных коридоров на основе логистических центров / Н. В. Морозов. – Москва : ВИНТИ РАН, 2009. – 450 с. – Текст : непосредственный.
9. Прокушев, Е. Ф. Внешнеэкономическая деятельность : учебник / Е. Ф. Прокушев. – Москва : Дашков К, 2005. – 424 с. – Текст : непосредственный.
10. Таможенное дело : учебник / А. В. Толкушкин. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва : Изд-во «Юрайт» ; ИД Юрайт, 2010. – 537 с. – Текст : непосредственный.
11. Экономика и организация внешнеторговых перевозок : учебник / под редакцией профессора К. В. Холопова. – Москва : Юрист, 2000. – 684 с. – Текст : непосредственный.
12. Инкотермс – 2020: новые изменения / Юрист компани. – URL: <https://www.law.ru/article/22686-inkotermis-2020-novye-izmeneniya>. – Текст : электронный.
13. Инкотермс 2020: что изменилось в новой редакции правил международной торговли / OnlogSystem. – URL: <https://onlogsystem.com/blog/incotermis-2020-cto-izmenilos-v-novoy-redaktsii>. – Текст : электронный.
14. Инкотермс 2010 – расшифровка терминов условий поставки / Каспико. – URL: <https://kaspiko.ru/info/inkotermis-2010-rasshifrovka-terminov-usloviy-postavki>. – Текст : электронный.
15. Новые правила Инкотермс 2020 (INCOTERMS 2020 / Научная электронная библиотека Elibrary.ru. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37277360>. – Текст : электронный.

Оглавление

Список сокращений	3
Введение.....	4
1. Основы организации перевозок грузов во внешней торговле.....	5
1.1. Виды транспортных международных сообщений.....	5
1.2. Правовое регулирование перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении на территории России	7
1.3. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении. Основные положения	9
1.4. Правовое регулирование перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении между Россией и странами Западной Европы	10
2. Внешнеэкономическая деятельность	15
2.1. Участники и виды внешнеэкономической деятельности	15
2.2. Международный контракт (договор) купли-продажи товаров как основа внешнеторговой сделки	19
2.3. Базисные условия поставки товаров. Общие положения. «Инкотермс 2020».....	21
3. Международные транспортные коридоры	26
4. Регулирование тарифов на перевозки грузов в международном сообщении	33
4.1. Оплата провозных платежей в международном грузовом сообщении	33
4.2. Регулирование тарифов на экспортно-импортные перевозки грузов грузов по российским железным дорогам.....	34
5. Основные принципы перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу	35
5.1. Основы таможенного регулирования в Российской Федерации	35
5.2. Задачи и способы таможенного регулирования	36
5.3. Таможенное оформление и таможенный контроль. Распоряжение товарами и транспортными средствами, перевозимыми через границу	38
5.4. Зона таможенного контроля. Виды таможенных режимов	39
6. Россия и Всемирная торговая организация. История вступления в ВТО.....	43
Библиографический список.....	48

Учебное издание

ГОНЧАРОВ Александр Иванович

**ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА
ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ СФЕРЕ**

Учебное пособие

Редактор и корректор *И. А. Шабранская*

Компьютерная верстка *М. С. Савастеевой*

План 2021 г., № 91

Подписано в печать с оригинал-макета 19.07.2021.
Формат 60×84¹/₁₆. Усл. печ. л. 3,0. 1869 Кб. Тираж 5 экз.

Заказ

ФГБОУ ВО ПГУПС. 190031, СПб., Московский пр., 9.
Типография ФГБОУ ВО ПГУПС. 190031, СПб., Московский пр., 9.