

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Таможенное дело»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА

Рецензент, начальник транспортного
отдела ООО «СПЕЦАВТОТРАНС»

_____ П.Д. Банников
_____ 2020 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, к.э.н.

_____ Е.А. Степанов
_____ 2020 г.

Особенности перемещения грузовых транспортных средств
через таможенную границу ЕАЭС

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 38.05.02.2020.000.ПЗ ВКР

Руководитель работы
профессор, д.э.н.

_____ А.В. Боброва
_____ 2020 г.

Автор работы
студент группы ЭУ– 617

_____ О.В. Белова
_____ 2020 г.

Нормоконтролер
старший преподаватель

_____ А.В. Кардапольцева
_____ 2020 г.

Челябинск 2020

АННОТАЦИЯ

Белова, О.В. Особенности перемещения грузовых транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС. – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ, 2020, 94 с., 18 ил., 8 табл., библиогр.список – 53 наим., 11 л.раздаточного материала ф.А4.

Объектом выпускной квалификационной работы являются грузовые транспортные средства перемещаемые через таможенную границу ЕАЭС.

Цель выпускной квалификационной работы – разработка мероприятий по совершенствованию перемещения грузовых транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС.

В выпускной квалификационной работе проведен анализ регулирования перемещения грузовых транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС, раскрыты особенности перемещения грузовых транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС на примере транспортного предприятия ООО «Спецавтотранс». Выявлены проблемы и направления развития международных грузоперевозок на макроуровне. Предложены мероприятия по совершенствованию международных перевозок на микроуровне.

Результаты выпускной квалификационной работы имеют практическую значимость для транспортных компаний, осуществляющих международные перевозки грузов.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	7
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ.....	9
1.1 Сущность и правовая основа осуществления международных перевозок.....	9
1.2 Порядок перемещения грузовых транспортных средств международных перевозок.....	20
2 ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС В ООО «СПЕЦАВТОТРАНС».....	32
2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «Спецавтотранс».....	32
2.2 Анализ организации международных перевозок в ООО «Спецавтотранс».....	37
2.3 Оценка эффективности международных перевозок в ООО «Спецавтотранс».....	52
3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ООО «СПЕЦАВТОТРАНС».....	59
3.1 Проблемы и направления развития международных грузоперевозок на макроуровне.....	59
3.2 Проблемы и направления совершенствования международных грузоперевозок в ООО «Спецавтотранс».....	72
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	84
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	89
ПРИЛОЖЕНИЕ	
ПРИЛОЖЕНИЕ А Декларация на товары.....	95
ПРИЛОЖЕНИЕ Б Заявка на международную перевозку.....	96

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Одним из наиболее важных элементов системы экономических отношений является как транспорт в целом, так и российский автомобильный рынок международных перевозок в частности. В связи с развитием международного экономического сотрудничества происходит увеличение объема международного экспедирования грузов.

Транспорт обслуживает достаточно большую сферу международных отношений.

Развитие связей в международном сотрудничестве, повышение мотивации интеграционных процессов и объемов грузоперевозок через границу Таможенного союза способствуют развитию необходимых требований для обеспечения бесперебойных грузовых транзитных потоков, которые связаны с межгосударственными экономическими связями. Увеличение объемов международных грузоперевозок создает возможность для роста эффективности национальной транспортной системы, ее стимулирования, воспроизводства и совершенствования.

Осуществляя международные грузоперевозки у экспедиторов, неизменно, возникает комплекс проблем, которые требуют нормативного регулирования. Это касается в первую очередь порядка перемещения транспортных средств через границу государства, выполнении унифицированного порядка пользования транспортными магистралями, соблюдения требований к транспортным средствам, их техническому состоянию, экологической безопасности при эксплуатации.

Наиболее остро встают вопросы регулирования международных грузоперевозок различными конвенциями и соглашениями правовых отношений между участниками международного перевозочного процесса.

Объект выпускной квалификационной работы – грузовые транспортные средства перемещаемые через таможенную границу ЕАЭС.

Предмет выпускной квалификационной работы – таможенное регулирование перемещения грузовых транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС.

Цель выпускной квалификационной работы – разработка мероприятий по совершенствованию перемещения грузовых транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС.

Задачи выпускной квалификационной работы:

- раскрыть особенности регулирования международных грузоперевозок,
- провести анализ развития перемещения грузовых транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС,
- выявить проблемы осуществления международных грузоперевозок и предложить пути их решения.

В ходе исследования использовались следующие методы: анализ и синтез, графический, расчетно-конструктивный, экономико-статистический, методы статистического наблюдения, вычисления обобщающих показателей.

В качестве теоретической и методологической базы при выполнении исследования были применены научные работы ведущих отечественных и зарубежных ученых в области таможенного, международного и транспортного права.

Нормативно-правовой и статистической основой исследования являются Федеральные законы РФ, приказы Министерства финансов РФ, аналитические обзоры по проблематике исследования, информационные статьи, опубликованные в научных и периодических источниках, прочие документы открытого доступа.

Результаты выпускной квалификационной работы могут способствовать развитию перемещения грузовых транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС как на уровне таможенных органов ЕАЭС, так и на уровне транспортных компаний, осуществляющих перевозки в международном сообщении.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ

1.1 Сущность и правовая основа осуществления международных перевозок

Российская система транспортного обслуживания может быть определена тремя подсистемами, а именно общественного транспорта, коммерческий транспорт и индивидуального транспорта.

Общественный транспорт характеризуется доступностью и востребованностью широкими массами населения и коммерческими структурами. Он удовлетворяет потребности многих секторов экономики и населения государства в перевозках грузов и пассажиров. Видами общественного транспорта являются автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный и трубопроводный [7, с.118].

Перевозки, осуществляемые коммерческим транспортом, определяют своей целью генерирование прибыли. Собственниками коммерческого транспорта являются негосударственные предприятия. Наиболее часто они выполняют функцию транспортного обеспечения различных производственных систем.

К индивидуальным транспортным средствам относятся транспортные средства, находящиеся в собственности граждан и используемые ими в личных целях.

Каждый вид транспорта характеризуется своими особенностями и особенно в сфере грузовых перевозок.

Транспортные средства различаются по видам транспортных средств: автомобильный, воздушный, водный и железнодорожный.

Особенностью автомобильного транспорта является достаточно высокая маневренность и неограниченность географии перевозок. Различные виды перевозок автомобильным транспортом могут быть осуществлены без привлечения дополнительных посредников, как говорится от двери к двери. Кроме того автотранспорт достаточно универсален благодаря широкому диапазону видов подвижного состава от марки автомобиля до грузоподъемности. Характерной особенностью автотранспорта является различный уровень комфортабельности

средства, что определяется удобством и возможностью оказания дополнительных услуг, так как выбор класса автомобиля и профессионализма водителя [10, с.52]. Недостатки применения грузового автотранспорта при перемещении через таможенную границу ЕАЭС является большой документооборот.

Основные технико-экономические особенности авиатранспорта свидетельствуют о его преимуществе перед другими видами транспорта: высокая скорость перевозок грузов и пассажиров, мобильность и автономность, большая дальность полетов. Более того, на открытие новых авиамаршрутов требуется меньше капиталовложений. Однако есть и недостатки: это малая грузоподъемность и пассажироместимость, а также высокая себестоимость грузоперевозок [12, с.22].

Экономическое преимущество водного транспорта в России – низкая себестоимость грузоперевозок, в противоположность авиатранспорту. Экономико-географическое положение – выход к 13 морям – создает благоприятные условия для развития этого вида транспорта в России. Технико-экономические особенности водной транспортной системы обусловлены естественным (а не антропогенным) характером водных путей. Пропускная способность морских путей не ограничена; себестоимость перевозок по сравнению с другими видами транспорта более низкая; скорость доставки невысокая; срок окупаемости сооружений механизации порта длительный, так как в период сезонных работ механизмы простаивают; за счет извилистости рек длина речных путей большая [12, с.128].

Преимущества здесь следующие:

– Экономичность – морские перевозки по праву считаются самым экономичным видом транспортировки товарных грузов на большие расстояния;

– Универсальность – морским видом транспорта осуществляется доставка всех категорий грузов, не зависимо от характеристик, веса и габаритных размеров (сырье и автомобили, нефть и газ, крупно габаритное производственное и технологическое оборудование, а также все группы промышленных товаров и

продукты длительного хранения);

- Высокий уровень безопасности перевозки и сохранности грузов в пути.

Что касается России, то в нашей стране морские перевозки осуществляют комплексный интегрированный подход и позиционирование морского транспорта России на мировом рынке транспортных услуг [7, 8] и используются главным образом для экспорта. Так, за Страна Протяжённость дорог США 240 тыс. км КНР 124 тыс. км Канада 90 тыс. км Россия 86 тыс. км 140 первое полугодие 2016 года, по данным аналитического ресурса «Евростатика», по морю из Европы было ввезено 2 млн тонн груза, а вывезено — почти 120 млн тонн [23, с.499].

Железнодорожный транспорт способен перевозить совершенно любые грузы: габаритные, негабаритные, твердые, мягкие, сыпучие и др. В основном, использование железнодорожного транспорта в качестве перевозчика требуется бизнесменам. В таком случае перевозят все, начиная от строительной техники и заканчивая горючими материалами. Компании перевозчики при таком варианте предлагают весь спектр своих услуг:

- предоставление контейнеров различной конструкции и вместительности. (Под каждый перевозимый груз требуется определенный вид «коробки» в которой будет транспортироваться груз);

- все виды погрузочно-разгрузочных работ. Вам загрузят и выгрузят груз именно там, где ваш потребуетея и все это без Вашего участия;

- страхование любой сложности (это неотъемлемая часть ведения любого бизнеса, а перемещения груза транспортной компанией и вовсе);

- информирование о состоянии груза на любом участке движения [19, с.25].

Грузовые перевозки железнодорожным транспортом - это еще и экономично, конечно если только вы не соберетесь перевозить «небольшую сумку с вещами».

Железнодорожные перевозки осуществляется между городами в пределах одной области, между городами в пределах одной страны и между странами, независимо от погодных условий. В последнем случае (международные перевозки) перемещение грузов регулируется весьма сложными правовыми и

технологическими системами актов, норм и требованиями.

Железнодорожные перевозки грузов являются самыми востребованным и экономичным способом перемещения любых видов груза. Огромный оборот всех товаров зарубежного и российского производства доставляется именно таким способом, что накладывает свое прямое и косвенное влияние не только на экономическую составляющую многих стран, но и на укрепление связей между государствами [24, с.18].

Можно выделить ряд основных особенностей, характеризующих железнодорожный транспорт: протяженность сети, парк подвижного состава, грузооборот, пассажирооборот, число занятых, а также финансовые показатели, такие как выручка и прибыль.

Для владельцев относительно небольших партий товарных грузов железнодорожные перевозки в настоящее время остаются пока невыгодным вариантом, поскольку невозможна оперативная доставка «от двери до двери» в необходимое договорное время, трудно планировать из - за больших сроков, необходимо нести существенные расходы на погрузку и разгрузку товара при мультимодальных перевозках. Основными преимуществами же являются следующие:

- относительно недорогие тарифы — по сравнению с авиа - и автотранспортом, стоимость ЖД доставки грузов по протяженному маршруту будет дешевле;

- скорость доставки — перевозки ЖД транспортом практически не зависят от погодных условий, времени суток и загруженности автотрассы, поэтому грузы доставляются вовремя;

- гарантии сохранности груза во время транспортировки — использование специальных контейнеров и специальных систем контроля обеспечивает безопасную и бережную доставку;

- универсальные возможности — наличие платформ, различных видов специальных вагонов, цистерн, рефрижераторов, термосов позволяет перевозить грузы любого типа, включая крупногабаритные, опасные и нестандартные [5, с.13].

Недостатками использования железнодорожного транспорта при перемещении через таможенную границу ЕАЭС является высокая стоимость перевозок на короткие маршруты.

Грузоперевозки в международном сотрудничестве – достаточно сложный вид услуг, который характеризуется многоаспектными специфическими свойствами. Различие с междугородними перевозками внутри страны состоит в том, что география международных перевозок предусматривает перемещение транспортных средств между государствами. Именно это различие значительно усложняет характер транспортных правоотношений в международных отношениях [8, с.123].

Особенностями международных перевозок является то, что перевозчик при исполнении своей деятельности обязан опираться не только на таможенное законодательство своей страны, но и знать и исполнять законы стран, территорию которых он пересекает, и международные таможенные законы.

Проблема выбора грузовых способов перевозки является одной из исходных в формировании и последующем развитии международного сотрудничества. Это связано с тем, что международная транспортная система стран отличается друг от друга в силу таких особенностей, как: география, расположение природных ресурсов, экономические и социальные приоритеты. В результате выбор вида международной перевозки грузов в конкретных и уже известных обстоятельствах происходит с помощью анализа преимуществ и недостатков каждого вида транспорта в контексте построенного маршрута [20, с.196].

При анализе различных факторов при выборе вида транспорта для осуществления международного экспедирования грузов можно обозначить наиболее приоритетные из них: безопасность и надежность, соблюдение графика движения транспорта, транспортные расходы, а также спектр комфорта и сервиса. При этом следует учитывать тот факт, что в каждом конкретном случае ранжирование факторов осуществляется в соответствии с требованиями заказчиков грузоперевозок.

Взаимоотношения между сторонами, которые возникают при международном экспедировании грузов посредством транспортных средств, являются предметом регулирования российского законодательства государств и международных договоров.

Правовой основой регулирования международных перевозок являются межправительственные соглашения, многосторонние Конвенции и соглашения, разрабатываемые под эгидой ООН, нормы внутреннего законодательства (таблица 1).

Таблица 1 – Основные интернациональные транспортные соглашения

Тип транспорта	Название документа либо конвенции	Дата принятия либо ратификации	Организация, занимающаяся подготовкой	География действия
Морской	Международная конвенция об унификации прав некоторых норм права, касающихся коносаментов	25.08.1924. Вступил в силу 2 июня 1931-го г.	Международный морской комитет	Всемирный
Морской	Конвенция при ООН о морской перевозке грузов (1978)	31.03.1978	Комиссия ООН по праву международной торговли	Всемирный (Россия не подписала)
Воздушный	Конвенция об унификации прав некоторых правил, касающихся прав воздушных перевозок (т.н. Варшавская конвенция) прав	Был принят 12 октября 1929-го года, а вступил в силу 13 февраля 1933-го года.	Международный технический комитет прав авиационных экспертов- прав юристов	Всемирный

Окончание таблицы 1

Тип транспорта	Название документа либо конвенции	Дата принятия либо ратификации	Организация, занимающаяся подготовкой	География действия
Воздушный	Гаагский прав протокол	Принят 28.09.1955, был ратифицирован 1.08.1963	ИКАО прав	Всемирный
Воздушный	Монреальский	25.09.1975, в	ИКАО	Всемирный

	протокол (номер 4)	силу не вступил		
Железнодорожный	Международная конвенция о прав железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) прав	Дата принятия – 7 февраля 1970-го года, дата прав ратификации – 1.01 1975г.	Центральное бюро прав международных железнодорожных перевозок прав (Швейцария, Берн) прав	Европа, Западная Азия, а также Северная Африка
Железнодорожный	Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ), добавление «В» (ЦИМ)	Был принят 9 мая 1980 г., дата прав вступления в силу – 1 мая 1985-го.	Центральное бюро прав международных железнодорожных перевозок (Швейцария, город Берн)	Страны Европы, Северной Африка, а также Западной Азии
Железнодорожный	Соглашение прав относительно прав интернационального грузового прав сообщения по железным дорогам (СМГС) прав	Приняли 1.11.1951, в последней редакции прав вступил в силу 1.07.1966.	Организация сотрудничества железных дорог	Государства Восточной Европы и Азии
Автомобильный	Конвенция о договоре прав международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) прав	Дата принятия – 19 мая 1956, в силу вступил 2 июля 1961-го.	Экономическая комиссия для Европы	Европейские государства
Смешанный	Конвенция ООН о международных смешанных прав грузоперевозках	В силу не вступил, но был принят 24 мая 1980 г.	Конференция ООН по вопросам торговли и развития	Всемирный
Операторы конечных пунктов	Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле	В силу не вступил, был принят 19 апреля 1991-го года.	Международный институт по унификации частного права	Всемирный

ТК ЕАЭС (38 глава в особенности) – основной источник права, который устанавливает порядок перемещения товаров, в том числе транспортных средств для личного пользования через таможенную границу ЕАЭС. Вопросы, не нашедшие отражения в ТК ЕАЭС, регулируются иными договорами государств-членов Таможенного союза и решениями Евразийской экономической комиссии о

перемещении через таможенную границу таможенного союза товаров физическими лицами. Одновременно с ТК ЕАЭС начали действовать и несколько международных соглашений, развивающих его нормы [1].

Регулированию подвергаются следующие аспекты международных перевозок: организация движения, унификация и упрощение таможенных процедур, юридические аспекты выполнения международных грузоперевозок, система налогообложения, организация международных грузоперевозок некоторых специфических грузов.

В октябре 2018 года вступил в силу приказ Минтранса России от 12 марта 2018 г. № 90, которым утвержден порядок установления постоянного маршрута тяжеловесного и/или крупногабаритного транспортного средства в рамках перемещения груза через таможенную границу. Под постоянным маршрутом понимается маршрут, по которому осуществляется движение тяжеловесных и/или крупногабаритных транспортных средств, не требующее выполнения специальных процедур, а также ограничений по организации движения [16, с.118].

Постоянный маршрут может быть установлен сроком на 1 год. Для получения разрешения на указанный маршрут перевозчик должен удовлетворять следующему критерию: им должно быть получено не менее 150 специальных разрешений на движение тяжеловесных и/или крупногабаритных транспортных средств по заявляемому маршруту в предшествующие подаче заявки 12 месяцев.

Мера направлена на упрощение получения специальных разрешений на международные перевозки крупногабаритных грузов. Ранее согласно приказу Минтранса России от 21 сентября 2016 г. № 272 можно было получить специальное разрешение на проезд тяжеловесного и крупногабаритного транспортного средства по определенному маршруту на количество поездок не более 10 и на срок до 3 месяцев. Для транспортного средства, нагрузка на ось которого превышает норму на 2–10 %, документом была предусмотрена возможность получения разрешения в виде электронного документа на 1 поездку сроком на 1 месяц [18, с.217].

4 декабря 2018 года вступил в силу соответствующий приказ Минтранса России

от 10 августа 2018 г. № 300. Указанная накладная представляет собой документ, применяемый для удостоверения заключения договора воздушной перевозки груза, информация в котором представлена в электронной форме.

Возможность оформления документов для грузовых авиаперевозок в электронном виде была впервые в Российской Федерации введена Федеральным законом от 27 ноября 2017 г. № 338-ФЗ.

ФАС России приказами от 10 сентября 2018 г. № 1273/18 и от 30 октября 2018 г. № 1482/18 установила индексы к действующим тарифам, ставкам и сборам ОАО «Российские железные дороги» за оказываемые услуги перевозки и пользования принадлежащей ему инфраструктурой на 2019–2025 годы. Указанные тарифы, ставки и сборы рассчитываются в соответствии с Прейскурантом № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденным постановлением ФЭК России от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 [26, с.19].

На мировом уровне создана сеть организаций, которая обеспечивает соблюдение правовой основы международной перевозки грузов.

Перечислим организации, деятельность которых направлена на регламентацию и унификацию порядка взаимодействия участников внешнеэкономической операции. В первую очередь, это конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), орган Генеральной Ассамблеи ООН. Эта конференция впервые созывалась в 1964 г., на текущий момент ее участниками являются представители из 168 стран, включая РФ. Деятельность этой организации стимулирует развитие международной торговли, основанной на равноправном и взаимовыгодном сотрудничестве между государствами. Для этого ЮНКТАД формулирует рекомендации по функционированию международных экономических отношений и т.д. [27, с.60].

Далее отметим международную торговую палату (МТП) – независимая некоммерческая международная организация, созданная в 1919 году [2]. Является автором таких практически важных документов как сборник базисных условий

поставок Инкотермс – 2010, правила осуществления документарного аккредитива, документарного инкассо.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций является организатором:

–(ФИАТА) – автор международных документов, применяемых для оформления экспедиторских услуг, и типовых правил, регулирующих деятельность экспедиторов.

–Объединения перевозчиков по видам транспорта [30, с.59].

Перевозки грузов могут осуществляться одним или несколькими видами транспорта. Перевозка грузов двумя и более видами транспорта относят к смешанным перевозкам. Когда такие перевозки осуществляются между двумя и более странами их называют международными смешанными перевозками. Потребность в смешанной перевозке возникает в тех случаях, когда нет прямой транспортной связи между пунктами отправления и назначения грузов или смешанные перевозки являются более выгодными, чем перевозка одним видом транспорта. На конференции ЮНКТАД (англ. – UNCTAD) в 1996 году были сформулированы и рекомендованы для применения четыре вида перевозок смешанного сообщения:

- мультимодальная перевозка (англ. – Multimodal Transport);
- интермодальная перевозка (англ. – Intermodal Transport);
- сегментарная перевозка (англ. – Segmented Transport);
- комбинированная перевозка (англ. – Combined Transport).

Мультимодальная перевозка – это перевозка несколькими видами транспорта, когда перевозчик (оператор) организует транспортировку груза на всем пути следования от пункта отправления через один или несколько промежуточных пунктов до конечного пункта назначения (от двери до двери), берет ответственность на себя за всю перевозку, и он же выписывает документ на мультимодальную перевозку, покрывающий весь путь следования груза [31, с.53].

Интермодальная перевозка – перевозка несколькими видами транспорта, когда

один перевозчик (оператор) организует транспортировку груза от пункта отправления через один или несколько промежуточных пунктов до конечного пункта назначения. В зависимости от распределения ответственности за перевозку выписываются различные виды транспортных документов. ЮНКТАД относит этот вид перевозок к родовому понятию для всех перечисленных [32, с.58].

Сегментарная перевозка – означает организацию транспортировки груза на всем пути следования (от двери до двери) одним перевозчиком (оператором), но отвечает только за ту часть, которую он выполняет собственными силами. Оператор может выписывать единый интермодальный или комбинированный транспортный коносамент [26, с.19].

Комбинированная перевозка – означает перевозку грузов на одной и той же транспортной единице (контейнере, ролл-трейлере и др.) с использованием нескольких видов транспорта. На конкретном виде транспорта издаются свои транспортные документы, что отличает такую перевозку по своим понятиям от мультимодальной и интермодальной. До настоящего времени нет однозначного применения указанных определений [8, с.123].

1.2 Порядок перемещения грузовых транспортных средств международных перевозок

Основными участниками (элементами) международных цепей поставок являются: поставщик экспортера, экспортер товаров (услуг), таможенный представитель, импортёр товаров (услуг), конечный потребитель, транспортно-экспедиционные компании, складские комплексы, торговые посредники, таможни, банки, страховые компании (рисунок 1).

Участники процесса перемещения транспортных средств международной перевозки через таможенную границу
--



Рисунок 1 – Участники процесса перемещения транспортных средств международной перевозки через таможенную границу

Традиционными элементами в международной цепи поставки товаров являются логистические (транспортные) компании, которые осуществляют грузоперевозку, складирование, хранение, а также коммиссионирование грузов. Транспортировка как логистический процесс включает собственно перемещение, экспедирование, перевалку, упаковку, сортировку, передачу прав собственности, страхование рисков, таможенные процедуры и другие операции [11, с.54].

На сегодняшний день в международной цепи поставки товаров логистические (транспортно-экспедиционные) компании занимают промежуточную позицию между производителем и сырьём, а также между производителем и рынком. В список услуг, которые предоставляют логистические компании входит: перевозка грузов различными видами транспорта, таможенное оформление товаров, экспресс-доставка, потовые услуги, охрана товара, управление логистической

инфраструктурой, финансовый контроль сделок и многое другое.

В международной цепочке поставки товаров логистические компании выполняют определённый перечень транспортных операций, которые могут считаться международными, если перемещение внешнеторговых грузов происходит на внешних относительно страны-продавца и страны-покупателя участках маршрута перевозки и на взаимосогласованных условиях.

Международные транспортные операции необходимо разделить на три группы:

- операции, которые предшествуют реализации внешнеторговой сделки;
- операции, которые выполняются в процессе реализации данной сделки;
- операции, осуществляемые после реализации внешнеторговой сделки.

В первую группу транспортных операций входит: планирование перевозок (внешнеторговых), планирование транспортных расходов, анализ конъюнктуры транспортных рынков, тарифов и условий перевозки товаров.

Вторая группа транспортных операций включает в себя: подготовку товара к транспортировке, (маркировка, упаковка, затаривание), оформление и заключение договоров перевозки, подготовку транспортной документации, расчёт покупателя или продавца с перевозчиком, организацию контроля за процессом движения груза, страхование, а также оформление пограничных, санитарных, таможенных, ветеринарных операций.

Третья группа транспортных операций предполагает, что после завершения внешнеторговой сделки между перевозчиком и грузополучателем, импортёром и экспортёром возможно разрешение споров, исков и претензий в установленном порядке [9, с.194].

В международной цепи поставки товаров производители продукции, потребители, посредники, продавцы, покупатели и логистические компании вступают в определённые взаимоотношения, которые требуют регламентации, но основе соответствующих договоров и соглашений, базирующихся на международных и национальных правовых нормах.

Среди большого многообразия документов, регулирующих перевозки грузов на

различных видах транспорта выделяется группа документов, которая характеризует коммерческо-правовую направленность этих документов и непосредственно определяет взаимоотношения участников перевозки в отношении груза. Актуальность таких документов объясняется многовековой историей торговых отношений. Для ведущих государств, в условиях ограниченного мирового пространства в торговом отношении, выявилась необходимость защиты своих интересов, интересов отдельных организаций и отдельных граждан своей страны в правовом отношении. Это послужило предпосылкой для выработки международных конвенций, правил и обычаев [6, с.58].

Международное сотрудничество ведущих и других стран в первую очередь проявилось в разработке унифицированных правил перевозок грузов и регулирования других основных проблем торгового мореплавания, сухопутных и воздушных сообщений. Некоторые из них имеют черты, характерные для всех видов транспорта, другие – характерны для каждого из них.

Соотношение между международными и национальными нормативными актами в России согласно ст. 15 Конституции РФ основывается на следующем принципе: если государство участвует в международном соглашении, а в нем установлены иные правила, чем правила внутреннего законодательства, применяются правила международного соглашения. Такое же положение содержится и в п. 2 ст. 7 Гражданского Кодекса РФ [14, с.59].

Внутреннее национальное законодательство по перевозкам применяется к международным перевозкам грузов, если не противоречит международным соглашениям.

Основными международными источниками правового регулирования перевозок являются международные договоры, которые могут быть публично-правовыми или частично-правовыми (в сфере транспорта они обычно называются конвенциями). В транспортных конвенциях определены основные условия перевозок грузов в международном сообщении, установлены международные тарифы, а также порядок и условия ответственности перевозчика. Нормы данных

конвенций подлежат обязательному применению на территории стран их участниц. Международные документы регулируют деятельность перевозчиков по видам транспортировки [17, с.20].

Следует иметь в виду, что международные соглашения и конвенции предусматривают лишь наиболее общие условия перевозок грузов. В случаях, когда рассматриваемая норма не поименована в международном акте, основанием для регулирования конкретных условий международных перевозок являются нормы внутреннего законодательства соответствующей страны.

Применение международных норм, которые носят рекомендательный характер, возможно путем включения соответствующего условия в договор перевозки или в перевозочный документ. Ссылка на соответствующие международные нормы, не являющиеся международным соглашением государства, к которому относится сторона договора перевозки, имеет место в коммерческой практике, однако эта сторона теряет право полноценной защиты со стороны своего государства [34, с.54].

В статье 150 Таможенного кодекса ЕАЭС определены обязанности перевозчика при перевозке груза, при установлении таможенной процедуры – таможенный транзит. В статье говорится о том, что вне зависимости от условия декларирования товара перевозчик обязан:

- обеспечить доставку груза и документов на него в определенный таможенным органом период в место разгрузки груза, по определенному заданному маршруту экспедирования, при условии что он был согласован с заказчиком грузоперевозки;
- обеспечить сохранность вверенного груза, таможенных пломб и печатей или прочих инструментов идентификации, в случае их применения [36, с.105].

Кроме того, согласно второго пункта статьи 151 таможенного кодекса ЕАЭС в месте грузополучения товаров до окончания действия таможенной процедуры таможенного транзита, груз должен располагаться в зоне таможенного контроля, в том числе без его выгрузки из транспортного средства, на котором они были

доставлены.

Несомненно, с течением времени происходит гармонизация правил перевозки грузов и нивелирование острых углов при взаимодействии участников смешанной перевозки на каждом конкретном виде транспорта, особенно в части определения ответственности сторон, пределов ответственности, сроков исковой давности, порядка предъявления и рассмотрения претензий и исков по случаям утраты и повреждения груза. Разработка, внедрение и популяризация правил, регламентирующих смешанную перевозку грузов, зависит в большей степени от:

- правительственных, межправительственных и неправительственных организаций, т. е. тех, которые пишут законы и другие регламентирующие документы;

- поставщиков транспортных услуг – перевозчиков, экспедиторов, операторов смешанных перевозок и организаций, которые их представляют;

- пользователей транспортных услуг – грузоотправителей, грузополучателей, экспортеров, импортеров и организаций, которые их представляют [29, с.71].

Обобщая вышесказанное следует отметить, что отдельные коммерческо-правовые акты, применяемые в международных смешанных перевозках, могут иметь общий характер для всех видов транспорта или распространяться только для отдельного вида транспорта.

В таможенном кодексе ЕАЭС временный ввоз транспортных средств при международных грузоперевозках закреплен в главе 38. В данной главе регулируются такие вопросы, как:

- порядок перемещения транспортных средств международной грузоперевозки;

- временный ввоз транспортных средств международной грузоперевозки;

- сроки временного ввоза транспортных средств международной грузоперевозки;

- операции с временно ввезенными транспортными средствами международной грузоперевозки;

- временный вывоз транспортных средств международной грузоперевозки;
- сроки временного вывоза транспортных средств международной грузоперевозки;
- операции с временно вывезенными транспортными средствами международной грузоперевозки;
- ввоз временно вывезенных транспортных средств международной грузоперевозки;
- таможенное декларирование транспортных средств международной грузоперевозки [39, с.54].

В системе федеральных подзаконных источников, регулирующих деятельность международных перевозчиков, наибольшей юридической силой обладают указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации и огромное количество ведомственных инструкций, положений, правил и приказов, принимаемых различными органами исполнительной власти. Правительство Российской Федерации издаёт постановления, имеющие нормативный характер, на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных законов, нормативных указов Президента России. Например, Постановление Правительства Российской Федерации от 16.10.2001 № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок», так как российские перевозчики имеют право получить специальное разрешение на международные автомобильные перевозки, другими словами – получить доступ к осуществлению этих перевозок. Данное положение определяет порядок предоставления российским перевозчикам специальных разрешений. Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок производит Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, а также её территориальные органы. Согласно положению, существуют некоторые условия для того чтобы российский перевозчик был допущен к международным автомобильным перевозкам:

– транспортные средства должны соответствовать международным техническим стандартам и принадлежать перевозчику на праве собственности, или ином законном основании;

– лица, которых перевозчик назначил ответственными за осуществление международных автомобильных перевозок, должны соответствовать квалификационным требованиям по организации перевозок в международном сообщении;

– у перевозчика должно быть устойчивое финансовое положение (наличие в собственности имущества стоимостью не менее 600 тыс. рублей при использовании только одного транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки, и не менее 350 тыс. рублей в расчете на каждое дополнительное транспортное средство) [40, с.67].

После того как будет принято решение о допуске российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам ему выдается удостоверение допуска, а также карточка допуска на каждое транспортное средство. Российским перевозчикам, подавшим заявление впервые, удостоверение выдается на один год. Если же у российского перевозчика закончился срок действия данного удостоверения, ему выдается новое – на пять лет (если в заявлении не указан меньший срок). Получив удостоверение допуска, российский перевозчик получит от компетентного органа иностранного государства разрешение на проезд определённых транспортных средств по территории этого государства.

Помимо этого удостоверение допуска является обязательным документом для того, чтобы перевозчик был допущен к процедуре международной автомобильной перевозки с применением книжки МДП. Если юридическое лицо будет ликвидировано или прекратит свою деятельность в результате реорганизации, за исключением преобразования, или прекращения действия свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя, удостоверение и карточки допуска потеряют юридическую силу и будут считаться аннулированными.

Каждый пользователь книжки МДП подписывает декларацию об обязательствах перевозчика по отношению к гарантийному объединению.

Данная декларация возлагает на перевозчика следующие обязательства:

- по требованию гарантийного объединения предоставлять гарантию либо депозит в сумме, которая подлежит определению данным объединением;
- выполнять все положения Конвенции, которые регулируют использование книжек МДП;
- регистрировать полученные и возвращённые книжки МДП после их использования вместе с печатями таможенных органов (если книжка МДП вообще не была использована её необходимо вернуть после истечения срока ее действия);
- не использовать книжки МДП, которые не заполнены (например для того чтобы перепродать ее);
- при использовании книжек МДП нести ответственность за свои действия и упущения, а также за действия и упущения других лиц, услугами которых он воспользовался;
- строго соблюдать все таможенные формальности, которые требуют на таможнях;
- требовать от сотрудников таможенных органов наложения печатей и подписей, которые необходимы для выполнения перевозки с применением книжки МДП, или требовать сертификат, если окажется что получить печати и подписи невозможно;
- проверять, все ли данные, которые записаны в манифесте книжки МДП, соответствуют характеру груза, погруженного на транспортное средство;
- совместно с таможенными органами принимать всевозможные меры по правильному осуществлению перевозки груза с применением книжки МДП;
- решать любой спор с таможенными органами, который возникает при использовании книжки МДП, и уплачивать любую сумму, которую потребуется;
- возмещать любую сумму, уплату которой может потребовать Международный союз автомобильного транспорта или страховщики,

относительно выданных книжек МДП [41, с.28].

Как видно из представленных данных после получения допуска к МПД, перевозки осуществляются в соответствии с процедурой таможенного транзита только автотранспортом, а таможенный перевозчик может осуществлять перевозку грузов через таможенную границу всеми видами транспортных средств, то есть организовать мультимодальные перевозки. Следует также выделить следующее преимущество таможенного перевозчика: таможенный перевозчик имеет право на перевозку грузов по всей территории Таможенного союза, без применения мер по обеспечению уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров, что облегчает перевозчику его деятельность, ведь достаточно предъявить свидетельство и можно перевозить все, что угодно под таможенным контролем, но не забывая при этом раз в год обновлять обеспечение уплаты таможенных пошлин и налогов в ФТС России (рисунок 2) [42, с.111].

Транспортно-экспедиционные операции при завозе (вывозе) грузов выполняются на основании договора на перевозку и обслуживание между грузоотправителями, грузополучателями и операторами смешанных перевозок (перевозчиками, экспедиторами). К смешанной перевозке принимаются грузы за исключением опасных и наливных грузов по железнодорожным станциям, опасных грузов – в портах, пристанях, а также тяжеловесных (массой свыше 20 т) и негабаритных грузов, если иное не предусмотрено договорами.



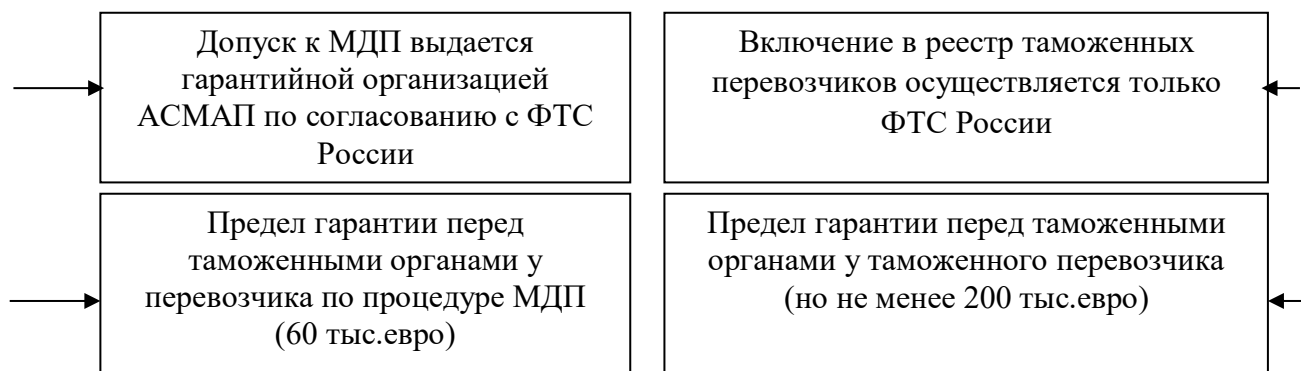


Рисунок 2 – Сравнение характеристик процедуры МДП и статуса таможенного перевозчика

Правовые основы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности предусматривают следующие правила: транспортно-экспедиционная деятельность осуществляется на основании договоров транспортной экспедиции об организации перевозок грузов, перевозки груза, фрахтования, хранения и иных договоров, заключаемых участниками транспортно-экспедиционной деятельности в соответствии с российским законодательством; участники транспортно-экспедиционной деятельности свободны в выборе договора, определении его условий, если иное не установлено законодательством [46, с.65].

Вывод по главе 1

Таким образом, международные транспортные операции являются необходимым звеном в логистической цепи международного товародвижения.

На сегодняшний день в международной цепи поставки товаров логистические (транспортно-экспедиционные) компании занимают промежуточную позицию между производителем и сырьём, а также между производителем и рынком. В список услуг, которые предоставляют логистические компании входит: перевозка грузов различными видами транспорта, таможенное оформление товаров,

экспресс-доставка, потовые услуги, охрана товара, управление логистической инфраструктурой, финансовый контроль сделок и многое другое.

К грузовым транспортным средствам перемещаемым через таможенную границу ЕАЭС относятся автотранспорт, водный транспорт, авиатранспорт, железнодорожный транспорт. Каждый вид транспорта имеет как преимущества, так и недостатки. Наиболее популярным грузовым транспортным средством, перемещаемым через таможенную границу является автотранспорт.

Транспортно-экспедиционные операции при завозе (вывозе) грузов выполняются на основании договора на перевозку и обслуживание между грузоотправителями, грузополучателями и операторами смешанных перевозок (перевозчиками, экспедиторами).

Основными участниками (элементами) международных цепей поставок являются: поставщик экспортера, экспортер товаров (услуг), таможенный представитель, импортёр товаров (услуг), конечный потребитель, транспортно-экспедиционные компании, складские комплексы, торговые посредники, таможни, банки, страховые компании.

Международное сотрудничество ведущих и других стран в первую очередь проявилось в разработке унифицированных правил перевозок грузов и регулирования других основных проблем торгового мореплавания, сухопутных и воздушных сообщений. Некоторые из них имеют черты, характерные для всех видов транспорта, другие – характерны для каждого из них.

Основными международными источниками правового регулирования перевозок являются международные договоры, которые могут быть публично-правовыми или частично-правовыми (в сфере транспорта они обычно называются конвенциями). В транспортных конвенциях определены основные условия перевозок грузов в международном сообщении, установлены международные тарифы, а также порядок и условия ответственности перевозчика. Нормы данных конвенций подлежат обязательному применению на территории стран их участниц.

Международные документы регулируют деятельность перевозчиков по видам транспортировки.

Организация транспортировки, таким образом, является частью межорганизационной координации в управлении цепью поставки товаров. Организационная координация формализуется в нормативных документах и сформировавшихся практиках коммуникации. В логистике большую роль отводят анализу тех инструментов, которыми организация может воспользоваться для управления международной цепью поставки товаров, что очевидно. Тем не менее, каналом для координации остаётся правовое поле, оформленное многочисленными национальными и наднациональными актами.

2 ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС В ООО «СПЕЦАВТОТРАНС»

2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия

ООО «Спецавтотранс» работает на рынке перевозок грузов с 2019 года.

Документами, подтверждающими правовой статус Общества являются: свидетельство о постановке на учет Российской организации в налоговом органе по месту нахождения на территории Российской Федерации; Свидетельство о государственной регистрации юридического лица; Устав общества с ограниченной ответственностью «Спецавтотранс».

Единственным учредителем общества является физическое лицо, он же - директор предприятия, таким образом, предприятие является частной коммерческой структурой.

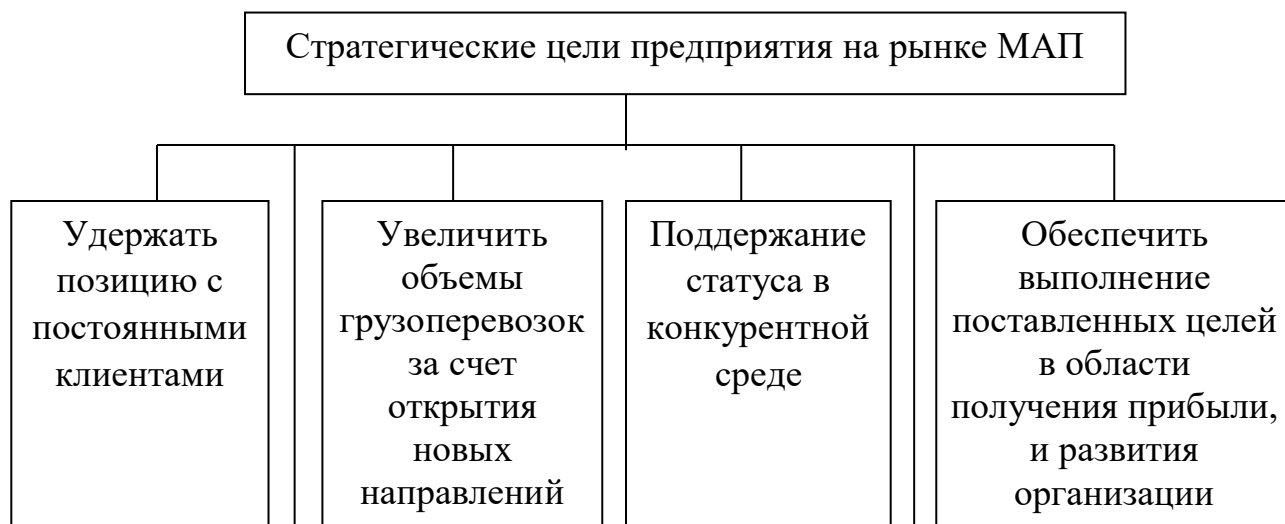
Перевозка различных грузов на дальние расстояния, оказание услуг, отвечающих требованиям заказчиков, соответствующих требованиям стандартов и нормативных документов и удовлетворяющей требованиям и ожиданиям потребителей, а также получение прибыли - основная деятельность компании. Перевозка грузов осуществляется по России и странам ближнего зарубежья.

В компании работают целеустремлённые сотрудники, стремящиеся к достижению общих целей. Высокая квалификация водителей и постоянная связь с диспетчером позволяет фирме гарантировать точную и аккуратную перевозку в оговоренный срок.

Первоочередной задачей своей деятельности ООО «Спецавтотранс» ставит удовлетворение потребностей клиентов. Основными клиентами предприятия являются коммерческие предприятия.

Миссия ООО «Спецавтотранс»: «Удовлетворение потребности клиентов в осуществлении грузовой перевозки прямыми и смешанными путями сообщения, в установленные сроки и по договоренной цене. Обеспечение надлежащего качества выполнения предлагаемых услуг. Решая задачи удовлетворения потребности производителей продукции в последующей перевозке, мы обеспечиваем торговые процессы материальными потоками».

Стратегические цели предприятия ООО «Спецавтотранс» удобнее проиллюстрировать (рисунок 3).



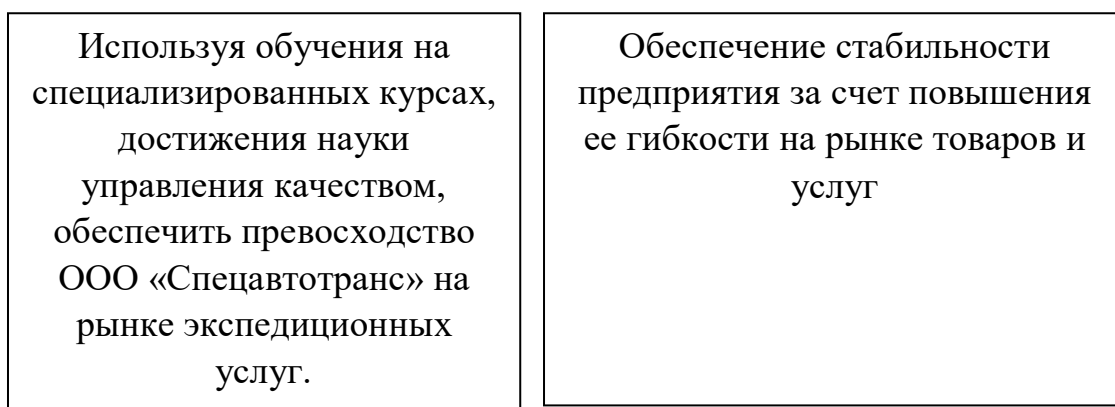


Рисунок 3 – Стратегические цели предприятия ООО «Спецавтотранс» на рынке МАП

Организационная структура и организационный механизм во всем многообразии их проявлений образуют организационные формы управления (рисунок 4).

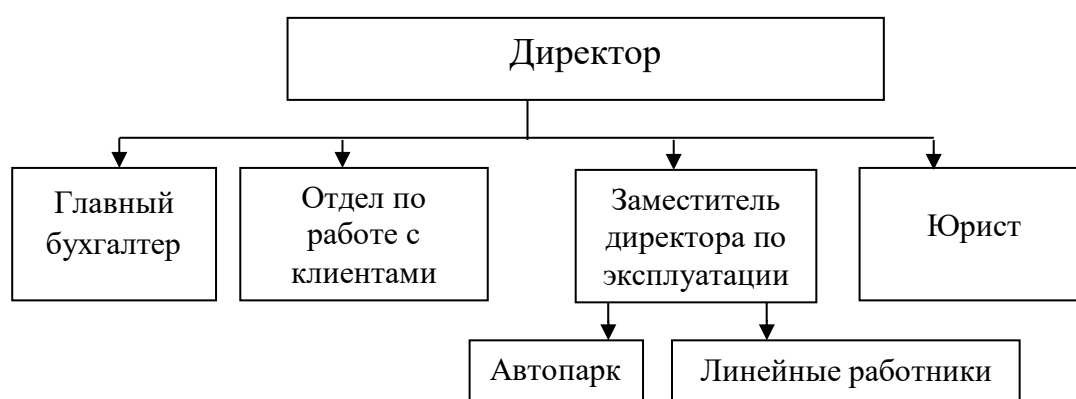


Рисунок 4 – Организационная структура управления ООО «Спецавтотранс»

Директор представляет ООО «Спецавтотранс» интересы предприятия во всех организациях различных правовых форм, осуществляет управление имуществом, от имени предприятия без доверенности заключает договора, издает приказы во всех сферах деятельности общества согласно установленным полномочиям.

Заместитель директора по эксплуатации организует работу автоколонны и линейных работников.

Главный бухгалтер ведет учет хозяйственных операций, возникающих в результате деятельности предприятия, организует управленческий и налоговый учет, формирует и представляет в контролирующие органы налоговую и бухгалтерскую отчетность.

В обязанности юрисконсульта входит организация работы юридического отдела и отдела договоров. В работу отдела входит юридическое оформление документации, консультирование, представление организации в арбитражном и гражданском судах. Кроме того юрист занимается приемом сотрудников на работу, их увольнением, ведет кадровый учет.

Старший менеджер отдела по работе с клиентами организует поиск потенциальных покупателей, рекламные кампании, исследования рынков сбыта, снабжение организации материально-производственными запасами.

Обязанности по организации международных перевозок возложены на менеджера по работе с клиентами. В рамках данной сферы деятельности менеджер организует и курирует процесс трансграничных грузоперевозок автотранспортом организации полный цикл организации международных перевозок (сборные грузы, Европа-РБ), поддержание актуальной клиентской базы, взаимодействие с заказчиками ТЭуслуг, сотрудничество с перевозчиками, продвижение услуг компании, наработка клиентской базы для организации международных перевозок (собственный автопарк и привлеченный транспорт, направление - Европа, РФ, сборные грузы), заключение договоров, ведение переговоров с заказчиком, ведение документального сопровождения перевозки.

Так как предприятие стало осуществлять свою деятельность с 2019 года, то в

таблице 2 представлены итоги работы предприятия за 2019 год и 1 квартал 2020.

Таблица 2 – Итоги деятельности ООО «Спецавтотранс» за 2019 год

Наименование показателя	Значение	
	2019 год	1 квартал 2020
Объем доходов от основной деятельности, тыс. руб.	45085	16551
Расходы по текущей деятельности, тыс. руб.	31979	12350
Расходы на управленческие нужды, тыс. руб.	9457	3590
Чистая прибыль, тыс. руб.	1554	611
Среднесписочная численность персонала, чел.	15	15
В том числе водители, чел.	9	9
Средняя заработная плата работающих, руб./мес.	27805	28024
Выработка, тыс. руб./чел.:		
- на одного работающего	3006	1103,4
- на одного водителя	5009	1839
Среднегодовая стоимость основных средств, тыс. руб.	9089	9089
Фондоотдача основных средств, руб./руб.	4,96	1,82
Фондоемкость продукции, руб./руб	0,202	0,55
Фондовооруженность труда рабочих, тыс. руб./чел.	605,93	605,93
Рентабельность продукции, %	3,75	3,83
Рентабельность предприятия, %	3,45	3,69

В 2019 году ООО «Спецавтотранс» оказало транспортных услуг на сумму 45085 тыс. руб. Расходы предприятия на перевозки грузов составили 31979 тыс. руб., доля расходов по текущей деятельности в структуре выручки предприятия составила 74,38% (рисунок 5). Управленческие расходы в общей сумме расходов составляют 22,8%, доля расходов по управленческой деятельности в структуре выручки предприятия составила 22%. В результате осуществления деятельности была получена прибыль в сумме 1554 тыс. руб.

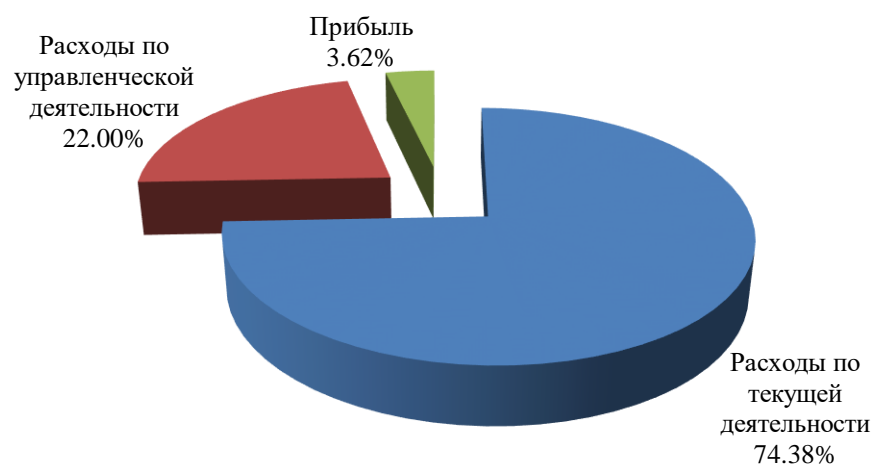


Рисунок 5 – Структура выручки в 2019 году ООО «Спецавтотранс»

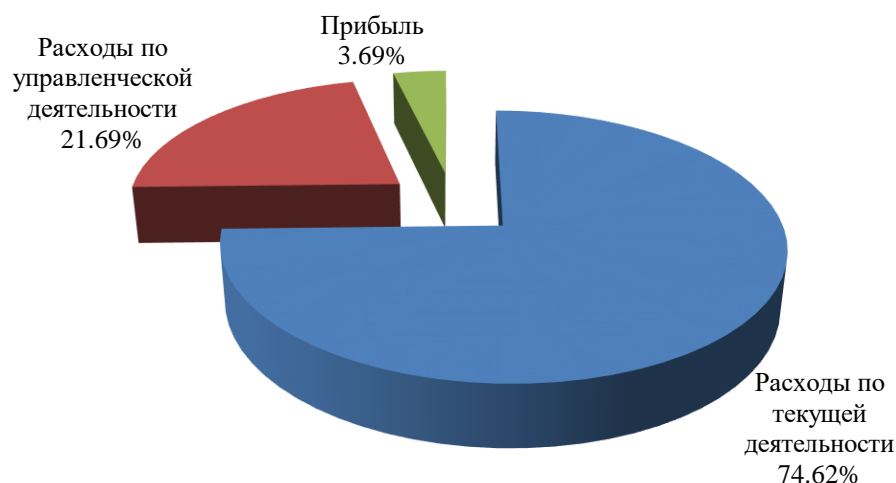


Рисунок 6 – Структура выручки в 1 кв. 2020 году ООО «Спецавтотранс»

В 1 квартале 2020 года произошли незначительные изменения в структуре выручки, так доля расходов на текущую деятельность увеличилась до 74,62%, доля расходов на управленческую деятельность сократилась на 0,31%, доля прибыли выросла на 0,08% (рисунок 6).

Численность предприятия составляет 15 человек, из них 9 человек водители. Средняя заработная плата работников предприятия в 2019 году составила 27805 рублей в месяц. Производительность труда водителей составила 5009 тыс. руб. Основные средства предприятия представлены транспортными средствами, все

транспортные средства приобретены в лизинг. Фондоотдача по итогам работы в 2019 году составила 4,96 руб.

Рентабельность предприятия составила 3,45%.

Компания «Спецавтотранс» в работе располагает такими инструментами, методами работы и активами:

- компетентность, надежность и безопасность;
- предоставление транспорта в течение 24-х часов;
- гарантированная доставка в установленный срок;
- собственный автотранспортный парк 5 единиц;
- двухъярусные и двузонные рефрижераторы для перевозки грузов в заданном температурном режиме (плюс/минус);
- перевозка опасных грузов в соответствии с положениями SQAS.

2.2 Анализ организации международных перевозок

ООО «Спецавтотранс» оказывает услуги грузоперевозок не только по России, но и на территории стран ближнего зарубежья, а именно Казахстана, Узбекистана, Белоруссии.

Грузоперевозки осуществляются собственным автотранспортом ООО «Спецавтотранс». Процесс международных перевозок достаточно сложен, но его можно представить в идее схемы (рисунок 7).

Рассмотрим данный процесс более подробно.

Первым этапом является получение заявки специалистами ООО «Спецавтотранс» на перевозку грузов. На данном этапе взаимодействие с заказчиком осуществляется посредством телефонной связи или интернет-ресурсов: через электронную почту или мессенджеры. При первом контакте осуществляется сбор следующей информации: пункт опрвления и назначения, вид и вес груза, срок подачи транспортного средства, вид грузового автомобиля, его грузоподъемность.

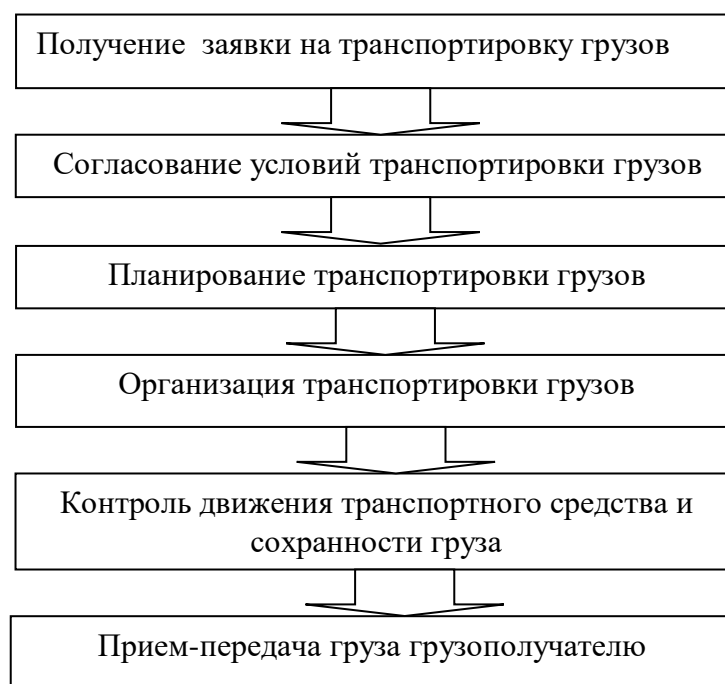


Рисунок 7 – Организация международной перевозки

Второй этап заключается в согласовании условий перевозки автотранспортом ООО «Спецавтотранс». На данном этапе рассчитывается стоимость услуги, уточняются другие существенные условия, такие как: грузополучатель, клиент, необходимость уведомления о прибытии груза, наименование груза, место погрузки и выгрузки, согласование маршрута движения, страна происхождения груза, вид груза, вид автомобиля, масса груза, договор международной перевозки грузов.

Условия перевозки тесно связаны с характером груза. При условии обеспечения температурного режима, исключения воздействия природных условий, выбираются соответствующие транспортные средства: перевозка фруктов или цветов – в рефрижераторном полуприцепе, перевозка специально обработанных запасных частей – исключение из маршрута побережий, паромных переправ при перевозке тентованой еврофуры, поскольку оборудование может выйти из строя при попадании во влажную соленую среду.

Расчет стоимости грузоперевозки в ООО «Спецавтотранс» осуществляется следующим образом: цена устанавливается с ориентацией на прогнозируемые расходы, увеличенные на плановую рентабельность. На предприятии плановая

рентабельность установлена на уровне 20%. Однако, если стоимость услуги превышает допустимый предел цены, которую может заплатить целевой потребитель, то цена устанавливается индивидуально. Структура цены на международные грузоперевозки складывается из различных составляющих (рисунок 8).

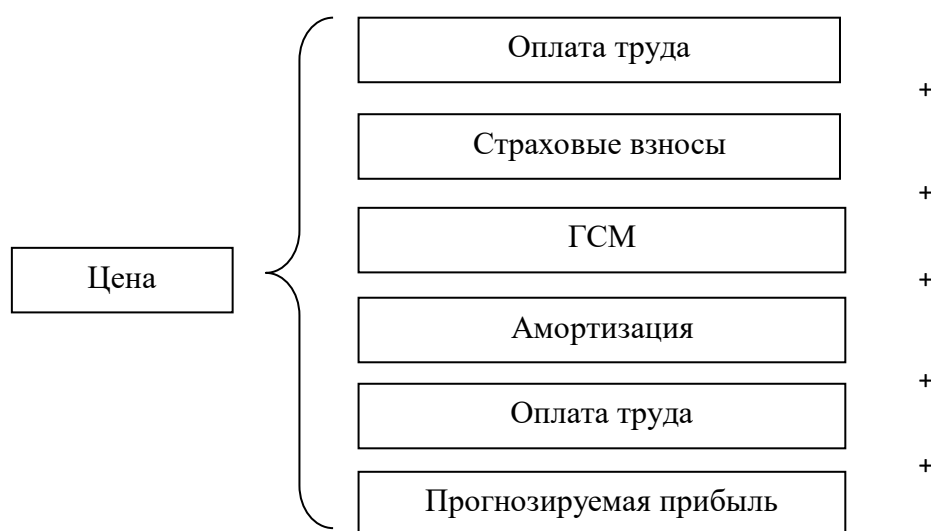


Рисунок 8 – Структура цены на международные грузоперевозки

Стоимость грузоперевозки в ООО «Спецавтотранс» может быть увеличена от количества точек загрузки/ выгрузки: при этом увеличивается время и период выполнения погрузочно-разгрузочных работ, увеличивается риск простоя вследствие возникновения очереди на загрузке/разгрузке, появляется необходимость растентовки полуприцепа несколько раз.

В случае согласования условий, на данном этапе заполняется заявка на оказание услуг по перевозке и заключается договор с клиентом, если это вновь привлеченный заказчик. Договор в ООО «Спецавтотранс» с заказчиком заключается сроком на один год, заявка заполняется на конкретную грузоперевозку.

После подписания договора и заявки на международную перевозку заказчику выписывается счет на оплату стандартной формы, предусмотренной в программе 1С:Бухгалтерия.

Планирование перевозки является важным элементом перевозочного процесса. Планирование необходимо для того, чтобы водители смогли достаточно точно оценить свой маршрут, исключить риски простоев. Планирование маршрута должно быть высокоточным, так как иногда, габариты перевозимого груза могут ограничить передвижение грузового автотранспорта. На этапе планирования процесса перевозки груза через таможенную границу осуществляется выбор транспортного средства, подготовка автомобиля к поездке. При подготовке автомобиля к поездке проверяется техническое состояние, документы. Особое внимание на данном этапе уделяется подготовке документов, необходимых для пересечения границы автотранспортным средством.

Перед тем как отправить груз получателю находящемуся в иной стране, требуется подготовка документов для прохождения таможенного контроля. Документы предоставляются таможенному брокеру, которые в свою очередь представляют собой: контракт на закупку товара; паспорт сделки; справки из банка и налоговой инспекции; копию свидетельства о постановке ООО «Спецавтотранс» на учет в налоговой инспекции; оплаченное поручение на таможенную пошлину и таможенное оформление; инвойс и его перевод; копия свидетельства о регистрации получателя как участника внешнеэкономической деятельности; копия справки из Госкомстата; сертификаты на товар.

Важно подъехать к границе подготовленными, со всеми необходимыми для ее пересечения документами.

1. Накладная на перевозимый товар, выписываемая заказчиком ООО «Спецавтотранс». Накладная на перевозимый товар, является основным документом для осуществления международных перевозок с использованием автотранспорта ООО «Спецавтотранс». Данный документ составляется менеджером по перевозкам и содержит обязательно следующую информацию:

- о грузе;
- о маршруте перемещения груза через таможенную границу с указанием пункта отправления и пункта прибытия;
- должны быть указаны контактные данные отправителя, перевозчика и получателя;
- при транспортировке опасных грузов в бумаге должна быть информация об опасности, которую данный груз может представлять.

Документ составляется в трех экземплярах, которые предназначены для заказчика перевозки, ООО «Спецавтотранс» и получателя груза, перемещаемого через таможенную границу, причем каждый из этих экземпляров должен содержать подписи участников сделки.

2 Книжка МДП. Этот документ представляет из себя блокнот, каждая из страниц которого предназначена для заполнения при пересечении одной государственной границы. Блокнот выдается водителю ООО «Спецавтотранс» на время осуществления доставки и заполняется водителем предприятия после прохождения таможенных формальностей. Он позволяет осуществлять транспортировку в запечатанных контейнерах и упрощает процедуру таможенного досмотра. Книжки МДП изготавливаются Международным союзом автомобильного транспорта, который, в свою очередь, передает их странам, участвующим в КДПГ.

3 Лицензия на международные доставки грузов автотранспортом и лицензия на перевозку опасных грузов.

4 Основные документы, подтверждающие право водителя управлять данным транспортным средством ООО «Спецавтотранс».

Помимо этих документов, необходимы также и те акты, которые обязательны для любой трансграничной транспортировки товаров.

Ниже представлен список этих документов:

1. Инвойс. Это перечень всех изделий, находящихся в автомобиле ООО «Спецавтотранс» с указанием их количества, массы и стоимости. Данный

документ должен быть написан на английском языке в пяти экземплярах, а также содержать печать и подпись заказчика перевозчика, составляется заказчиком перевозки

2. Упаковочный лист. Этот документ содержит, помимо информации из инвойса, данные об отправителе и получателе груза, при этом в нем нет информации о его цене. Документ составляется менеджером ООО «Спецавтотранс» Такой лист упрощает контроль за использованием мест для груза и его сохранностью.

3. Свидетельство о прохождении товара. Данное свидетельство является государственным сертификатом, подтверждающим факт производства перевозимого товара в стране, откуда он отправляется. Такой документ оформляется в торгово-промышленной палате государства-производителя груза. Для ввоза груза:

- в Евросоюз — необходимо свидетельство форма «А»;
- в Россию — нужно оформить свидетельство формы «СТ1». При перевозке грузов в другие страны свидетельство оформляется по общей форме.

4. Дозвол. Последним обязательным для перемещения товаров сертификатом является дозвол – разрешение на въезд в государство грузового автомобиля. Этот документ является одноразовым, причем он может быть как универсальным, так и разрешать только определенную операцию: погрузку, разгрузку или транзит. Следует отметить, что если речь идет об автомобиле с максимальной разрешенной массой до 3,5 тонн, то дозвол для транспортирования не нужен.

5. Карта международных перевозок – допуск компании-транспортера к перемещениям продукции между странами.

Согласно нормам Европейского Союза, для ввоза и вывоза любой продукции из стран-участниц ЕС обязательно наличие дополнительных бумаг.

Таким образом, для перевозок из Европы в Россию и в обратном направлении потребуются следующие документы:

1. Транзитная декларация T1. Данная декларация гарантирует доставку от

границы ЕС до ближайшей таможни и в обратном направлении, а также корректную выплату всех таможенных сборов и пошлин (Приложение А).

2. Декларация EX1. Такой документ нужен для вывоза с территории Евросоюза изделий, изготовленных в одной из его стран. EX1 оформляется отправителем или транспортером до пересечения границы ЕС. Основная цель этой декларации – подтверждение стоимости изделия при его ввозе в страну, не являющуюся членом ЕС.

Декларации составляются менеджером в ООО «Спецавтотранс» в специальной программе, распространяемой таможенными службами.

После пересечения границы Европейского Союза декларация закрывается, освобождая таким образом участников сделки от внутренних налогов.

Заявки на перевозку грузов (за исключением специфических – опасных, скоропортящихся и других) в ООО «Спецавтотранс» принимаются заблаговременно до заявленного времени начала перевозки. Заявка может быть как в письменной (литеральная), так и в устной (вербальная) форме.

На этапе организации международной грузоперевозки осуществляется подача транспортного средства под погрузку к назначенному и согласованному времени. К этому времени груз уже должен быть задекларирован. Декларирование груза осуществляется заказчиком международной грузоперевозки. В декларацию на товары вносится наименование транспортного средства, принадлежащего ООО «Спецавтотранс», государственный номер транспортного средства. К грузу прилагаются следующие документы: международный контракт на поставку товара; паспорт сделки; справки государственного образца из банка и налоговой инспекции; копию свидетельства о постановке участников ВЭД на учет в налоговой инспекции; оплаченное платежное поручение на уплату таможенной пошлины и таможенных сборов; инвойс и его перевод; копия свидетельства о регистрации получателя как участника внешнеэкономической деятельности; копия справки из учреждения статистики; сертификаты на товар.

С того момента как водитель ООО «Спецавтотранс» принял груз к своему

ведению, он начинает нести за него ответственность, а именно за его повреждение (порчу), недостачу или утрату до момента выдачи его грузополучателю. Обстоятельства, которые являются основанием для возникновения ответственности водителя за груз, удостоверяются коммерческим актом. За превышение срока доставки груза ООО «Спецавтотранс» также несёт ответственность перед своим клиентом. С предприятия снимается всякая ответственность за недостачу, порчу или утрату груза, если всё это произошло:

- вследствие обстоятельств, предотвращение и устранение которых не в силах перевозчика;

- из-за ненадлежащего качества груза, упаковки и тары;

- по вине отправителя либо получателя, или вследствие их требований, в силу которых возложить вину на перевозчика невозможно;

- вследствие погрузки или выгрузки груза, если они производились отправителем или получателем;

- если у груза отсутствует тара или упаковка, необходимая для его перевозки;

- из-за того, что отправитель груза, сдал к перевозке предметы и неправильно, неточно и неполно указал их наименование;

- если отправитель выбрал неверный способ перевозки скоропортящегося груза;

- в случае неисполнения отправителем или получателем таможенных или административных формальностей;

- вследствие проверки, конфискации груза, или его задержания по причинам, которые от перевозчика не зависят.

Водитель ООО «Спецавтотранс» освобождается от всякой ответственности за повреждение, недостачу и утрату груза, если всё это произошло, когда груз перевозился на особых (договорных) условиях. В таком случае с ООО «Спецавтотранс» снимается ответственность за недостачу:

- груза, который перевозился в обвязке или в таре и был выдан его получателю в исправной таре и при полном количестве грузовых мест, а также без внешних

признаков доступа к содержимому, которые могли бы явиться причиной недостачи груза;

- груза, который перевозился без обвязки или без тары и был выдан его получателю при отсутствии внешних признаков доступа к грузу и при полном количестве грузовых мест;

- груза, если этот груз отправитель погрузил в автомобильно-транспортное средство, был выдан получателю без внешних признаков доступа к грузу и за исправными пломбами отправителя;

- запасных или съёмных частей, которые находятся в запломбированных автомобильно-транспортных средствах, если получателю груза они были выданы за исправными пломбами отправителя.

С ООО «Спецавтотранс» снимается вся ответственность за превышение срока доставки груза, если это было вызвано:

- вследствие обстоятельств, предотвращение и устранение которых не в силах перевозчика;

- виной отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых возложить вину на перевозчика невозможно;

- в случае неисполнения отправителем или получателем таможенных или административных формальностей.

После погрузки грузовой автомобиль уходит на маршрут.

В период когда груз поступает на таможенный пост экспедитор должен контролировать организацию таможенным брокером таможенного оформления товара и срок ее выполнения. После окончания таможенной очистки экспедитор организует доставку груза с таможенного склада, в случае если этого не было сделано заранее. Далее следует транспортировка заранее оформленного груза на выбранном ООО «Спецавтотранс» транспорте. Экспедитор должен контролировать движение груза и знать когда он прибудет на место, для того что бы организовать погрузочно-разгрузочные работы и передать груз заказчику

Пересечение границы на грузовом автомобиле производится в МАПП. На

территории типового пункта пропуска расположены терминал, пункты пограничного, таможенного и других видов контроля (опционально), а также, на въезде и выезде с территории пункта пропуска зачастую есть дополнительные КПП (рисунок 9).

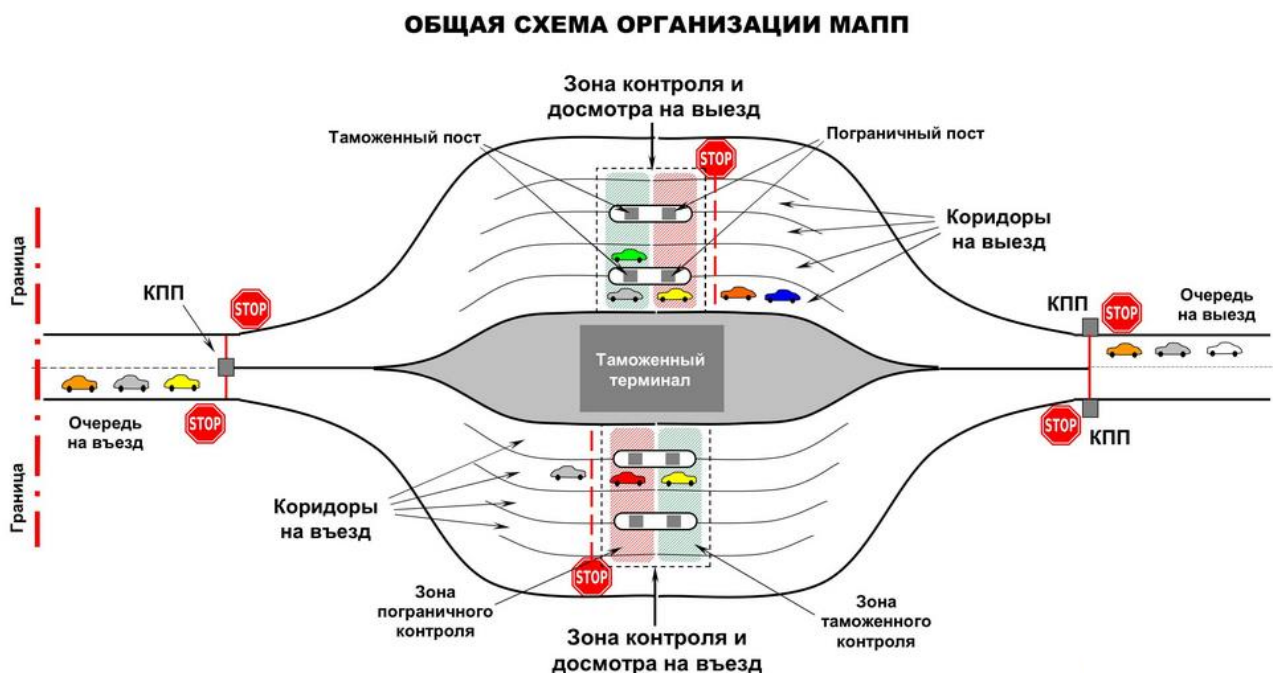


Рисунок 9 – Общая схема организации МАПП

На КПП перед въездом на территорию МАПП, производится предварительный контроль: проверка наличия документов, позволяющих находиться на территории МАПП. К таким документам относятся паспорта граждан собирающихся пересечь границу и документы на транспортное средство. На территории МАПП, в специально отведенных зонах контроля, проводится пограничный контроль, таможенный контроль (именно в такой последовательности) и остальные виды контроля при необходимости. Например, могут быть организованы ветеринарный контроль или фито-санитарный контроль, (которые могут быть совмещены с проведением таможенного контроля) — выбор видов проводимого контроля зависит от того, что вы перемещаете через границу. На КПП расположенном на выезде с территории пропускного пункта, производится окончательный контроль

(т.е. контроль того, что вы прошли все другие виды контроля). После чего, вас выпускают с территории МАПП и все — граница пройдена. По сути, «прохождение» (т.е. пересечение) границы любого государства, заключается в последовательном прохождении нескольких видов контроля.

При осуществлении перевозки ООО «Спецавтотранс» обязано контролировать движение груза и знать время прибытия транспортного средства к месту разгрузки для его передачи грузополучателю.

Процесс контроля движения транспортного средства и сохранности груза обеспечивается наличием системы ГЛОНАСС установленной на каждом автомобиле ООО «Спецавтотранс». Основное предназначение ГЛОНАСС отслеживание передвижения того или иного транспорта и определение его точных координат. Возможности системы глобального слежения ГЛОНАСС:

- Определения расположения объекта в режиме реального времени;
- Контроль моточасов и пробега транспорта;
- Полный мониторинг расхода топлива;
- Отслеживание работы всех механизмов, мониторинг данных;
- Контроль движения/простоя техники;
- Повышение безопасности: в случае не санкционированного запуска мотора контролируемого объекта ответственное лицо получит смс-уведомление, либо письмо по электронной почте. Также существует возможность активации «тревожной кнопки»;
- Помощь по контролю и наблюдением за состоянием и техническими параметрами транспорта;
- Контроль соблюдения сроков технического обслуживания;
- Помощь при контроле эксплуатационных затрат – ответственное лицо получит электронное письмо с подробном отчетом о всех затратах на транспорт (заправка топливом, обслуживание и т.д.);
- Контроль посещения Геозон (произвольных контрольных зон): во сколько прибыло ТС, сколько там находилось, во сколько покинуло;

- Контроль скорости движения транспорта;
- Визуальный контроль по средствам получения спутниковых снимков;
- Повышение безопасности водителей и контроль водителей по средствам заполнения личных карт с необходимой информацией о сотруднике;
- Мониторинг веса перевозимого груза;
- Отчетность по всему автопарку;
- Контроль соблюдения графика;
- Доступ с любого устройства, подключенного к интернету.

На последнем этапе осуществляется передача груза грузополучателю. Приемка осуществляется в присутствии ответственного представителя грузополучателя, для разгрузки должно быть оборудованное место подходящее для проведения погрузочно-разгрузочных работ.

Перед осуществлением разгрузочных работ грузополучателем производится осмотр груза, проверка состояния, целостности и комплектации. После проверки заполняется акт приемки-передачи, где фиксируются все отклонения. Акт подписывается представителем грузоперевозчика и представителем грузополучателя, после чего грузополучатель подписывает сопроводительные документы.

Для того, чтобы смоделировать процесс международной грузоперевозки решено использовать IDEF0 модель бизнес-процесса (рисунок 10).

Наиболее существенным документом, определяющим условия перевозки груза через таможенную границу, является договор международной транспортной экспедиции

Следует отметить, что у ООО «Спецавтотранс» для оказания транспортно-экспедиционных услуг в зависимости от территории (либо это международная перевозка, либо перевозка осуществляется исключительно по территории таможенного союза) имеется два разных типа договора. При анализе формы договора ООО «Спецавтотранс» обращают на себя внимание все особенности нормативно-правового положения компании, как в рамках национального

законодательства, так и в наднациональных актах. Как уже не раз было указано, транспортные компании выступают с точки зрения нормативно-правовых актов агентами исполнения разных услуг, которые по-разному лицензируются и по-разному регулируются.

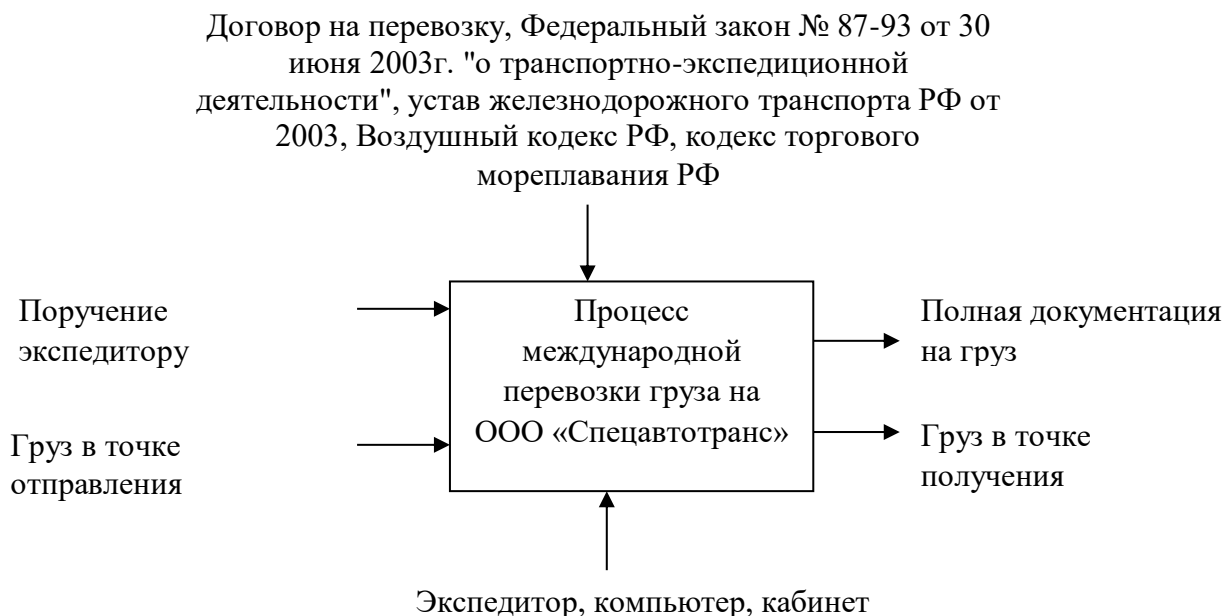


Рисунок 10 - IDEF0 модель процесса международной грузоперевозки

Так, в рамках одного договора на оказание услуг таможенного представителя и организации международных перевозок грузов, компания сразу оговаривает, что «Клиенту» предоставляет сразу целый пакет услуг, а не одну, предполагающих как международную перевозку грузов, так и таможенное представительство.

В этом отношении юридическому лицу приходится отдельно уточнять во второй части договора «Общие положения» своё право обращаться к контрагентам, который, что очевидно, скрываются за формулировкой 2.4: «Исполнитель вправе привлечь к исполнению своих обязанностей третьих лиц, при этом ответственность перед Клиентом за исполнение договора лежит на Исполнителе».

Кроме того, особенность правового положения транспортной компании проявляется и в использовании разных формулировок, идентифицирующих «Исполнителя»: «таможенный представитель», «экспедитор». Эта же двойственность проявляется и в обозначении «Клиента», который в договоре при

соответствующей юридической процедуре обозначается как «декларант».

Еще один маркером, указывающим на то, что транспортная компания в рамках одного договора предоставляет разные виды услуг, является пункт 4.8: «В обязанности Исполнителя не входит совершение таможенных операций, связанных с соблюдением требований и условий заявленных таможенных процедур, а также иных обязанностей, которые в соответствии с таможенным законодательством Евразийского экономического союза (ЕАЭС) возлагаются только на представляемого им Клиента». Этим пунктом компания не только напоминает о требованиях таможенного законодательства, но и подчёркивает сферу своей ответственности. Причём на это же работают следующие пункты договора № 4.11–4.13, в которых подчёркивается ответственность «Клиента» за предоставление документов и сведений, необходимых для совершения таможенных операций, а также предоставление доверенности на совершение таможенных операций. Что особенно важно, здесь компания производит детализацию тех операций, которыми она будет заниматься при международных перевозках в рамках этого договора, а именно заниматься таможенным оформлением груза (товаров и транспортных средств), получать прибывший груз со склада и сдавать отправляемый груз на склад, совершать все необходимые операции по прохождению таможенного, фитосанитарного, ветеринарного и пограничного контроля товаров, перевозить и доставлять грузы, заниматься оформлением финансовых документов и оплачивать складские услуги, а также выполнять иные действия с грузом с целью выполнения заявки (поручения) «Клиента».

И, наконец, последний пункт, который показывает особое положение транспортной компании при исполнении разных по виду услуг, представляется номер. 5.10. В этом пункте воспрещается расторжение клиентом договора в части оказания услуг таможенного представителя, в отношении грузов (товаров и транспортных средств) после наступления предусмотренного Таможенным кодексом ЕАЭС момента прекращения права на изъятие таможенной декларации,

в которой заявлены сведения об этих грузах (товарах и транспортных средствах) и до исполнения всех своих обязательств.

Еще один договор, предоставленный ООО «Спецавтотранс», который подлежит рассмотрению – это договор на оказание услуг по организации международных перевозок грузов по территории Таможенного союза. Согласно договору перевозка груза оформляется накладной и следует отметить, что оформляет данную накладную именно «Клиент», а не «Исполнитель».

В данном договоре юридическое лицо также уточняет своё право обращаться к контрагентам, что прописано в пункте 2.5: «Исполнитель вправе привлечь к исполнению своих обязанностей третьих лиц, при этом ответственность перед Клиентом за исполнение договора лежит на Исполнителе». В договоре «Исполнитель» оговаривает, что он имеет право не приступать к выполнению задания «Клиента» если у него имеется просроченная задолженность перед «Исполнителем».

Сфера ответственности «Исполнителя» за груз согласно Договору начинается с того момента как он принял груз к своему ведению и до того момента как выдал его получателю. Договор также устанавливает размеры ответственности за утрату, недостачу, просрочу в доставке или повреждение груза, что можно увидеть в пунктах 3.1. и 3.5. Согласно пункту 3.3. «Исполнитель» оговаривает сферу своей ответственности за исполнение обязательств по договору и делает отметку о том, что он не несёт ответственности за исполнение данных обязательств, если свои обязанности по Договору не исполнит «Клиент».

По договору на «Клиента», получателя груза, а также страховщика возлагается право предъявлять претензии «Исполнителю» в отношении утраты, недостачи, повреждения груза, нарушение сроков выполнения обязательств (пункт 4.1.). Согласно пункту 9.2. любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора путем письменного уведомления другой стороны не менее чем за 20 дней до даты прекращения.

Анализируя процесс международной грузоперевозки можно заметить то, что

преимущественно документооборот непосредственно занимает большую часть процесса. Это является крайне важным моментом осуществления перевозки, так как в условиях современной экономики невозможно обойти факт документационного оформления грузовой перевозки.

2.3 Оценка эффективности международных перевозок

Международные перевозки в организационно-экономическом смысле является сложным процессом.



Рисунок 11 – Риски международных перевозок, возникающих в деятельности ООО «Спецавтотранс»

Он подвержен рискам достижения поставленных целей, среди которых, с точки зрения стратегии, наиболее важными являются риски (рисунок 11).

ООО «Спецавтотранс» выполняет перевозки грузов на грузовых автомобилях марок: для грузов упакованных в индивидуальную упаковку а также небольших грузов используются тентованные автомобили марки ГАЗ, МАЗ для перевозки

грузов большей грузоподъемности используются тягачи марки КаМАЗ и дополнительно полуприцепы марки МАЗ и ОдаЗ.

Состав и структура транспортных средств ООО «Спецавтотранс» представлена в таблице 3.

Таблица 3 – Состав и структура транспортных средств, используемых при международных грузоперевозках в ООО «Спецавтотранс» в 2019 году

Подвижной состав	Количество, ед.	Структура, %
Тентованные	2	33,33
Тягач	2	33,33
Полуприцеп	2	33,34
ИТОГО	6	100

По полученным данным видно, что третья часть транспортных средств приходится на тентованные грузовые автомобили, третья часть на тягачи и третья часть на полуприцепы. Все транспортные средства находятся в эксплуатации более 5 лет.

В таблице 4 представлены технико-эксплуатационные показатели работы ООО «Спецавтотранс» за 2019 год.

Таблица 4 – Технико-эксплуатационные показатели международных грузоперевозок ООО «Спецавтотранс» в 2019 году

Наименование показателя	Значение
Автомобили-дни инвентарные	24455
Автомобили-дни в работе	15651
Автомобили-дни нахождения в исправном состоянии	21765
Автомобили-дни работы на линии	109558
Общая грузоподъемность автомобилей, тонн	905
Коэффициент технической готовности автомобилей	0,93
Коэффициент выпуска автомобилей на линию	0,64
Среднее время нахождения автомобиля в наряде за сутки, ч.	7
Средняя эксплуатационная скорость, км/ч	19

Окончание таблицы 4

Наименование показателя	Значение
Среднесуточный пробег, км	133,4
Коэффициент использования пробега	0,71

Коэффициент использования грузоподъемности	1,14
Средняя грузоподъемность автомобиля, тонн	13,5
Среднее расстояние перевозки, км	35
Общий пробег, км	2087,3
Пробег с грузом, км	1482
Количество рейсов с грузом, ед.	43
Грузооборот, тонн*км	22733
Объем перевозок грузов, тонн	656

По данным таблицы видно, что в 2019 году автомобили-дни пребывания на предприятии составили 15651 дней. Общая грузоподъемность автомобилей в 2019 году составила 905. Коэффициент технической готовности автомобилей составил 0,93. Средняя эксплуатационная скорость составила 19 км/ч., а среднесуточный пробег – 133,4 км. Общий пробег с грузом составил 2087,3 км.

В таблице 2.5 представлены финансовые показатели международных грузоперевозок.

Таблица 5 – Финансовые показатели работы грузовых транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки

Наименование показателя	Всего, тыс. руб.
Выручка от эксплуатации транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов, всего	787,8
в том числе:	532,4
по договорам с резидентами России	
по договорам с нерезидентами России	255,4
Затраты, связанные с эксплуатацией транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров, всего	707,1
в том числе:	48,7
затраты на оплату труда	
из них водителей	35,9
налоги и отчисления от средств на оплату труда	16,9
затраты на топливо	233,2
затраты на ремонт и техническое обслуживание транспортных средств	47,3
амортизация основных средств	73,2
из них транспортных средств	72,8

Окончание таблицы 5

Наименование показателя	Всего, тыс. руб.
-------------------------	---------------------

арендные платежи – возмещение работникам расходов при служебных командировках за границу	153,1
из них водителям	153,1
дорожные сборы	107,5
прочие затраты	27,2
Прибыль	80,7
Начисленные налоги и сборы из прибыли (дохода)	1,7



Рисунок 12 – Структура расходов по международным грузоперевозкам

Исходя из таблицы 2.5, можно сделать вывод, что значительное влияние на расходы оказывают затраты на топливо и дорожные сборы. На долю ГСМ приходится 32,98% всех расходов по осуществлению международных грузоперевозок. Расходы на дорожные сборы составляют 15,2% в затратах по МАП. Доля командировочных расходов составляет 21,65%. По этой причине маршрут движения транспортного средства составляется с учетом расположения автозаправочных станций и платных дорог (рисунок 12).

В таблице 6 проведено сравнение эффективности перевозок во внутреннем и международном сообщении.

Таблица 6 – Сравнение эффективности перевозок во внутреннем и международном сообщении

Показатели	Всего	Внутреннее сообщение		Международное сообщение	
	тыс. руб.	тыс. руб.	проценты	тыс. руб.	проценты
Выручка	45085	44297,2	98,25	787,8	1,75
Расходы	43531	42823,9	98,38	707,1	1,62
Прибыль	1554	1473,3	94,81	80,7	5,19
Рентабельность	3,45	3,33	x	10,24	x
Уровень самокупаемости	1,04	1,03		1,11	

Из приведенной таблицы видно, что на долю перевозок через таможенную границу приходится 1,75% доходов в совокупной выручке предприятия. Низкая доля данного вида перевозок сложилась в следствии отсутствия эффективных инструментов по поиску клиентов (13).

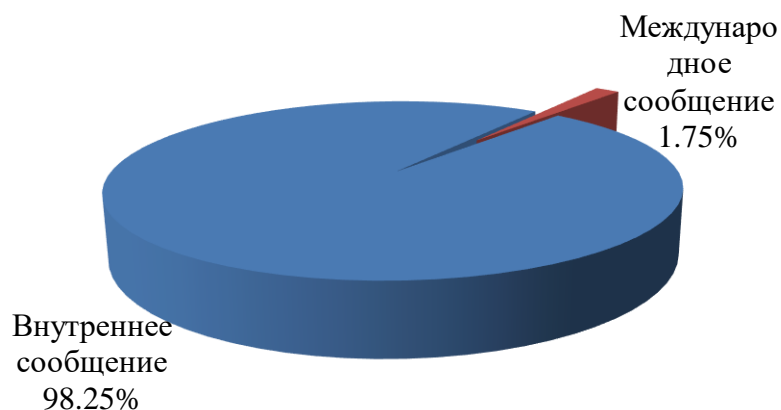


Рисунок 13 – Структура выручки ООО «Спецавтотранс»

В структуре расходов на долю затрат по международным перевозкам приходится 1,62% (рисунок 14).

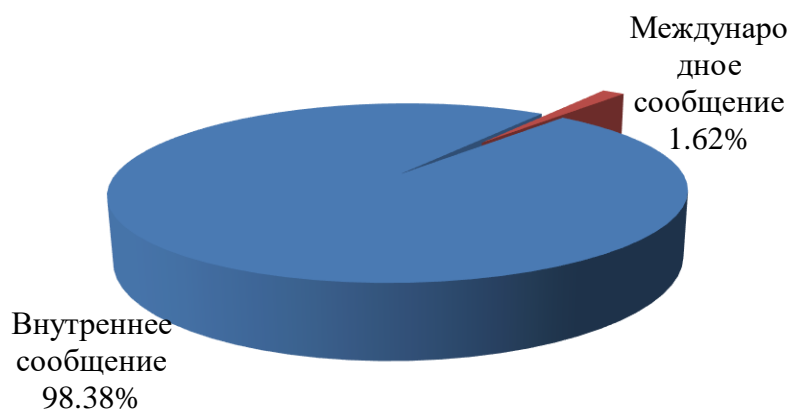


Рисунок 14 – Структура расходов ООО «Спецавтотранс»

Из приведенных данных видно, что рентабельность перевозок в международном сообщении выше, чем во внутреннем сообщении, более чем в три раза. Об этом же говорит и уровень самоокупаемости услуг.

Вывод по главе 2

ООО «Спецавтотранс» молодая компания на рынке международных перевозок. Основные маршруты компании проходят через территорию ЕАЭС, однако в редких случаях осуществляется перевозка грузов и в страны дальнего зарубежья. Грузоперевозки осуществляются собственным автотранспортом ООО «Спецавтотранс». ООО «Спецавтотранс» выполняет перевозки грузов на грузовых автомобилях марок: для грузов упакованных в индивидуальную упаковку а также небольших грузов используются тентованные автомобили марки ГАЗ, МАЗ для перевозки грузов большей грузоподъемности используются тягачи марки КаМАЗ и дополнительно полуприцепы марки МАЗ и ОдаЗ.

Обязанности по организации международных перевозок возложены на менеджера по работе с клиентами. В рамках данной сферы деятельности менеджер организует и курирует процесс трансграничных грузоперевозок автотранспортом организации полный цикл организации международных перевозок (сборные грузы, Европа-РБ), поддержание актуальной клиентской базы, взаимодействие с

заказчиками ТЭ услуг, сотрудничество с перевозчиками, продвижение услуг компании, наработка клиентской базы для организации международных перевозок (собственный автопарк и привлеченный транспорт, направление - Европа, РФ, сборные грузы), заключение договоров, ведение переговоров с заказчиком, ведение документального сопровождения перевозки.

Основным документом, регламентирующим перевозки грузов в международном сообщении, является договор транспортной экспедиции, который заключается единоразово с клиентом. В дальнейшем перевозка осуществляется на основании заявки, в которой согласовывается стоимость услуг.

За 2019 год рентабельность международных перевозок составляет 10,24%, что выше, чем рентабельность во внутреннем сообщении. На долю перевозок через таможенную границу приходится 1,75% доходов в совокупной выручке предприятия. Низкая доля данного вида перевозок сложилась в следствии отсутствия эффективных инструментов по поиску клиентов.

Таким образом, можно сделать вывод, что ООО «Спецавтотранс» для организации международных грузоперевозок использует собственный автотранспорт. Эффективность международных грузоперевозок превышает перевозки во внутреннем сообщении России почти в три раза.

3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ООО «СПЕЦАВТОТРАНС»

3.1 Проблемы и направления развития международных грузоперевозок на макроуровне

Способствовать увеличению объема перемещения транспортных средств международных перевозок может комплексное развитие таможенных коммуникаций.

При осуществлении своей деятельности в сфере международных грузоперевозок транспортные компании, насколько бы они не были успешны и конкурентоспособны, зачастую сталкиваются с различными проблемами. Для начала следует рассмотреть проблемы при перевозках грузов автомобильным транспортом через таможенную границу.

Начать следует с того, что при таможенном оформлении у перевозчиков возникают проблемы, связанные с процедурами на границах, которые чаще всего являются результатом несогласованных действий сотрудников таможенных органов соседних стран. Единой технологии таможенного оформления транспортных средств и грузов не существует, так как соседние страны не внедряют совместный контроль. Если бы страны внедряли совместный контроль, то перевозчики бы делали одну остановку на границе двух стран и проходили бы таможенное оформление один раз, что существенно бы сэкономило их затраты и время [50, с.441].

Ускоренный пропуск автомобилей, которые следуют согласно положениям Конвенции МДП, используется не в полной мере, очень часто это происходит из-за различных технических проблем, из-за сбоев в работе электронных баз данных таможни, из-за того, что поток грузов, перевозимых грузовиками, постоянно увеличивается, а персонала таможенников не всегда хватает, кроме этого существуют пункты пропуска, которые по своим техническим характеристикам просто неспособны пропускать большие объёмы автомобилей. Порядок пропуска

автомобилей очень часто меняется, а перевозчиков предварительно об этом не информируют. Большой ущерб транспортной компании приносит каждый час простоя одного автомобиля на границе. На отдельных пограничных переходах простои иногда достигают нескольких суток. Вследствие этого срываются сроки перевозки, что грозит перевозчику потерей клиентов и штрафными санкциями.

Серьезные проблемы при выполнении автомобильных перевозок через таможенную границу осложняются также из-за различных требований к массам и габаритам автомобильных транспортных средств, пропускаемых по территориям различных стран. Например, массовесовые ограничения автопоездов в автомобильном сообщении стран СНГ: Россия – 42 тонны, Беларусь – 38 тонн, Казахстан – 36 тонн, Узбекистан – 40 тонн [37, с.67].

Вследствие всего вышесказанного для совершенствования перемещения ТСМП через таможенную границу требуется развитие таможенного администрирования, повышения качества таможенной деятельности.

В последние годы все больше внимания уделяется информационным технологиям, создаются новые автоматизированные системы, призванные упростить и ускорить взаимодействие участников внешнеэкономической деятельности с таможенными органами.

Одним из важнейших показателей эффективной работы таможенных органов является скорость совершения ими таможенных операций.

Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур принятая в 1973 году рассматривает электронные способы документооборота в качестве альтернативного способа оформления перемещения товаров через таможенную границу.

В Таможенном кодексе ЕАЭС прописан приоритет электронного декларирования и применение письменного декларирования только в определенных случаях, например, в связи с неисправностью информационных систем.

Автоматический выпуск товаров – это современная технология, применяемая в

таможенной сфере, которая позволяет ускорить совершение таможенных операций путем осуществления выпуска декларации на товар без непосредственного участия таможенных органов.

Алгоритм технологии автоматического выпуска можно представить в виде схемы (рисунок 15).

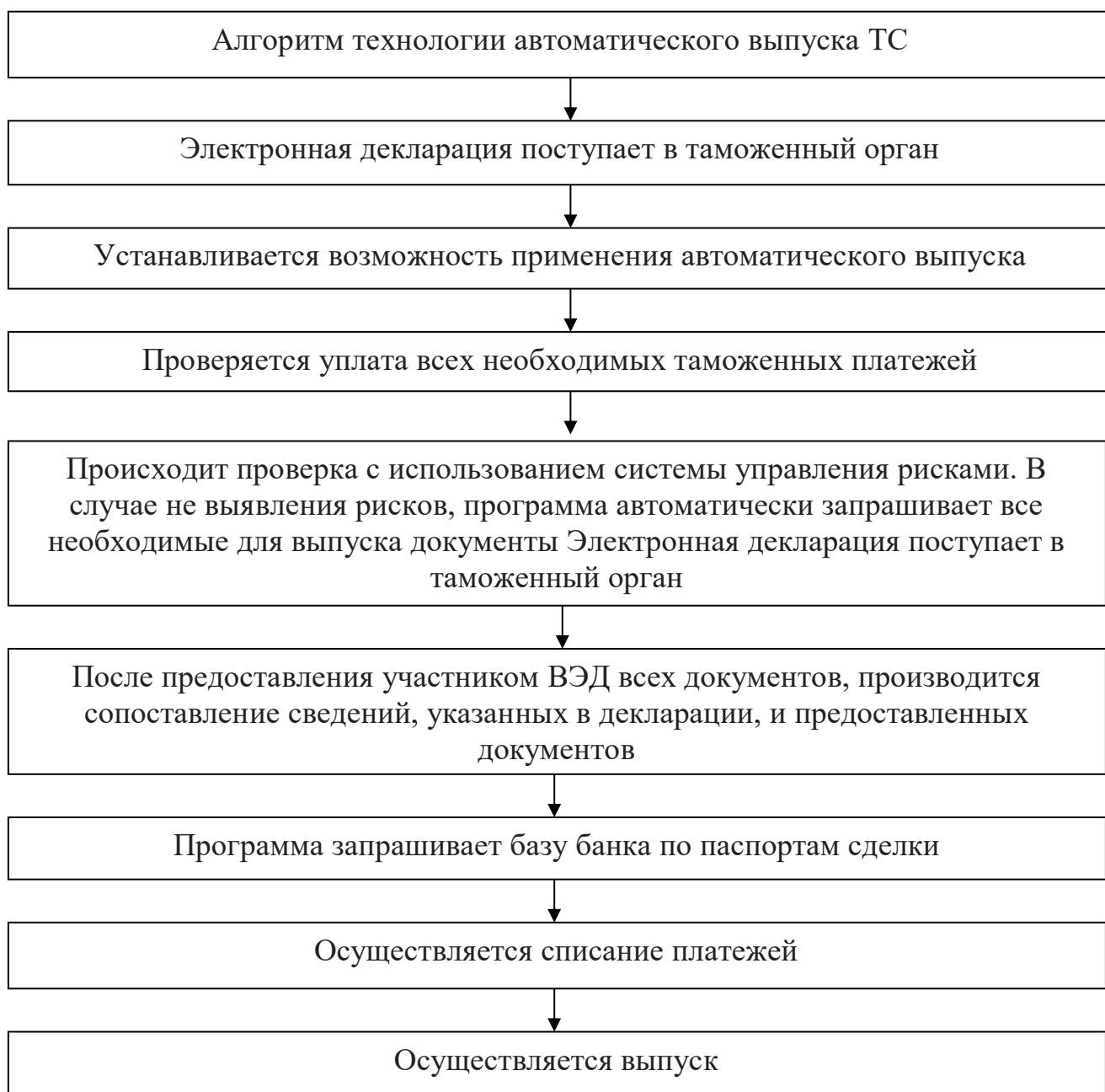


Рисунок 15 – Алгоритм технологии автоматического выпуска

В странах Европы и США технология автоматического выпуска широко распространена и применяется уже продолжительное время. К примеру, в США доля автоматического выпуска составляет 61%.

Возможность совершения таможенных операций, связанных с регистрацией таможенной декларации и выпуском товаров, в автоматическом режиме позволяет существенно экономить время. Срок выпуска товаров сократится до 20 минут с момента регистрации декларации на товары.

3 октября 2019 года вступил в силу приказ ФТС России № 541, в соответствии с которым взаимодействие участников внешнеэкономической деятельности с таможенными органами предполагается вести исключительно в электронном виде. Это позволит существенно сократить время прохождения государственного таможенного контроля в отношении торговых судов, товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза.

Чтобы воспользоваться новой технологией, перевозчику нужно предоставить в таможенные органы необходимые документы в электронном виде, заверенные электронной подписью, в комплекс программных средств «Портал «Морской порт», разработанный ФТС. Предварительное решение о выпуске товаров может быть принято таможней на основании информации, предоставленной еще до прибытия судна. Это не единственное новшество в работе контролирующих органов. Многие из них предварительно обсуждались в консультативных и экспертных советах с представителями профессионального сообщества, в том числе с членами Ассоциации морских торговых портов (АСОП) [35, с.35].

Таким образом, технология автоматического выпуска товаров сегодня позволяет существенно упростить порядок ведения внешнеэкономической деятельности, сократить время осуществления таможенных формальностей, а также существенно ускорить товарооборот, хотя и требует достаточно серьезных изменений в целом ряде отраслей законодательства.

Электронное декларирование ускорило развитие организации удаленной

оплаты таможенных платежей. В настоящее время действует две платежные системы: ООО «Таможенная карта» — Таможенная карта и ООО «Мультисервисная платежная система» — Раунд (PayHD), которые являются инструментом оплаты таможенных и иных платежей с использованием микропроцессорной банковской карты, в том числе через Интернет.

Оплата таможенных сборов в режиме онлайн, позволит компаниям, перевозящим посылки расширить услуги, предоставляемые интернет-магазинам, находящихся за рубежом.

Активное использование информационных технологий создает и дополнительные риски в таможенном деле. Так, например, технологии удаленного выпуска и, особенно, автоматического выпуска, может повысить риск ухода от уплаты таможенных платежей. Для противодействия нарушениям таможенного законодательства важно повысить эффективность использования системы управления рисками. В основе новой концепции системы управления рисками лежит субъектно-ориентированный подход к управлению рисками на основе отраслевого и автоматического категорирования участников ВЭД внешнеэкономической деятельности. Участники дифференцируются и для компаний, отнесенных к категории низкого уровня риска это позволяет использовать технологию автоматического выпуска и сократить число дополнительных проверочных мероприятий при декларировании товаров [21, с.207].

Электронный обмен коммерческой информацией, автоматический доступ к информационным ресурсам налоговых и правоохранительных органов диктуют необходимость повышения уровня защищенности информационных ресурсов, расширение спектра мер по обеспечению информационной безопасности, в том числе при организации защищенного обмена информацией с федеральными органами исполнительной власти.

Цифровизация транспортных потоков, как показывает сегодняшняя практика, представляется одной из наиболее важных и первоочередных задач в рамках ЕАЭС,

от решения которой зависит не только процесс создания безбарьерной торговой среды в объединении, но и экономическая безопасность его участников.

В настоящее время в центре развития транспортной системы Евразийского экономического союза лежит проект создания экосистемы цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК), благодаря чему предполагается сократить сроки грузовых перевозок, а также упростить транзит по территории ЕАЭС.

Для решения насущных проблем стороны уже договорились провести «инвентаризацию всех технологических ресурсов», а также открыть совместный «центр компетенций в области технологий». Кроме того, в рамках Евразийской экономической комиссии было предложено разработать и внедрить «полноценную систему трансграничного пространства доверия», создать единые стандарты для транспортно-логистических сервисов и перейти на «сквозную интегрированную систему надзора». Все эти меры, как считают в ЕЭК, позволят странам ускорить реализацию проекта по созданию ЭЦТК.

Итак, создание экосистемы цифровых транспортных коридоров может:

- стать реальным прорывом в процессе евразийской интеграции,
- позволит упростить контроль за грузо- и пассажиропотоками в ЕАЭС, а также снизить административные и временные затраты перевозчиков и повысить скорость оборачиваемости грузов,
- послужит стимулом для построения цифрового «Шелкового пути» с участием Китая,
- даст возможность сформировать глобальные цифровые транспортные коридоры «Запад – Восток» или «Север – Юг».

В соответствии с таможенным законодательством, транспортные средства могут рассматриваться не только как товары, которые перемещаются через границу, но и как транспортные средства международной перевозки грузов [22, с.49]. Для таких случаев установлены особые правовые нормы по организации таможенного контроля в отношении транспортных средств, которые связаны с ограничениями по их использованию на таможенной территории, а также со

сроками пребывания на ней. Вопросы таможенного контроля в отношении ТСМП являются актуальными, так как недобросовестные участники внешнеэкономической деятельности могут эксплуатировать транспортные средства с нарушением установленных правил использования и нахождения на таможенной территории, нарушать сроки нахождения на таможенной территории. В связи с этим, необходимо разработать базу данных ТСМП.

Актуальность разработки базы данных таможенного контроля ТСМП определяется недостатками существующей информационной системы таможенных органов, которая для выявления нарушителей таможенного законодательства и принятия соответствующих решений требует проведения рутинного анализа сведений, представленных в таможенной декларации и других документах участников внешнеэкономической деятельности. Использование базы данных для таможенного контроля ТСМП позволит автоматизировать аналитическую деятельность таможен в отношении выявления нарушений таможенного законодательства и будет способствовать повышению эффективности таможенного контроля по данному направлению деятельности [25, с.138].

Таким образом, разрабатываемая база данных должна содержать сведения о ТСМП, временно ввезенных на таможенную территорию, для обеспечения таможенного контроля за перемещением ТСМП через таможенную границу, условиями и сроками их нахождения на таможенной территории.

Использование разработанной базы данных позволит существенно снизить трудоемкость аналитического труда в таможенных и исключить ошибки в процессе принятия решений. Структура запросов, отчетов и форм может быть настроена на потребности пользователя. Технология разработки базы данных воспроизводится на компьютерах любой мощности, оснащенных системой управления базами данных.

Кроме того, для развития системы международных грузоперевозок, а значит повышения эффективности применения таможенной процедуры таможенного

транзита, требуется обеспечение:

- прозрачности: данные должны быть доступны одновременно всем участникам логистической цепи (субъектам ВЭД и таможенным органам);

- совместимости: обмен данными и ресурсами требует развития совместимых программных продуктов и единых стандартов работы;

- мобильности: ускорение процесса обработки, передачи, хранения данных, повышение возможности быстро реагировать на любые изменения и работать в режиме реального времени, т.к. срывы сроков поставок в большинстве своем происходят в виду задержек в доставке информации всем участникам цепи, информация утрачивает актуальность, а управленческие решения теряют эффективность [28, с.235].

Электронные навигационные пломбы (далее – ЭНП) позволяют обеспечить все три аспекта управления логистическими цепями и являются одним из основных инструментов цифровизации и автоматизации таможенной процедуры таможенного транзита, которые обеспечивают «бесшовное» прохождение границы и ускорение совершения таможенных операций с грузами, безопасность их доставки. По сравнению с традиционными свинцовыми/пластмассовыми пломбами, электронные навигационные пломбы гарантируют автоматический дистанционный контроль с определением геолокации ТСМП в реальном времени. Специальный цифровой чип внедрен в навесной замок, взломать который практически невозможно. Одновременно с этим создается мобильное рабочее место (далее – МРМ), которое позволяет считывать идентификационный номер груза и контролировать иные параметры, необходимые для обеспечения перевозки. Для этого в МРМ встроены акселерометр и измеритель температуры.

Кроме того, предполагается, что будут установлены требования, предъявляемые к перевозчикам при осуществлении международных автомобильных перевозок, в части использования электронных идентификаторов (навигационных пломб), а также введена административная ответственность за умышленное повреждение или уничтожение электронных идентификаторов

(навигационных пломб). Порядок использования электронных идентификаторов будет утверждаться уполномоченным органом, осуществляющим руководство в сфере обеспечения поступлений налогов и других обязательных платежей в бюджет.

Пломбу будут накладывать на транспортное средство в пунктах пропуска при въезде на территорию страны и снимать при выезде.

Навигационные пломбы помогут выявлять нарушителей и будут использоваться в качестве альтернативы таможенному сопровождению, которое таможенные органы вправе применять при выявлении признаков несоблюдения перевозчиками законодательства государств-участников ЕАЭС. Альтернатива позволит сократить время нахождение транспортных средств в зоне таможенного контроля, на совершение таможенных операций в части документооборота и передачи товаров для таможенного сопровождения, а также значительно сократит финансовые расходы субъектов хозяйствования.

Использование современных технологических решений позволит обеспечить надлежащий контроль в режиме онлайн за перемещением транзитных товаров. Такая мера позволит отслеживать передвижение этих транспортных средств по территории страны в режиме реального времени. Время наложения пломб составляет около 5-15 минут. Процесс оптимизирован и полностью отработан. Теперь навигационные устройства могут использоваться в качестве альтернативы таможенному сопровождению, которое таможенные органы вправе применять при выявлении признаков несоблюдения перевозчиками законодательства государств - участников ЕАЭС. Установленная на законодательном уровне альтернатива сократит время нахождения транспортных средств в зоне контроля, совершения таможенных операций, а также значительно уменьшит финансовые расходы субъектов хозяйствования.

Из года в год у нас количество машин, которые к нам заезжают из стран ЕАЭС, увеличивается, поэтому перед нами острая стоит задача по совершенствованию контроля с использованием современных технических средств. Поэтому мы

внедряем институт навигационных пломб. Никакой нагрузки (на пункты пропуска) не будет, навешивание пломбы займет всего одну минуту. Прямо на границе, как прибывает машина, мы на автотранспортные средства вешаем пломбы, активируем ее, и транспорт уходит. Сигнал с навигационной пломбы поступает в ситуационный центр ФТС, и сигнал мы будем отслеживать, передвижения этих автотранспортных средств. В случае отклонения от маршрута, а также уничтожения, умышленного срыва пломбы ФТС будет реагировать.

Схема цифровизации таможенной процедуры таможенного транзита при внедрении электронных навигационных пломб (рисунок 16):

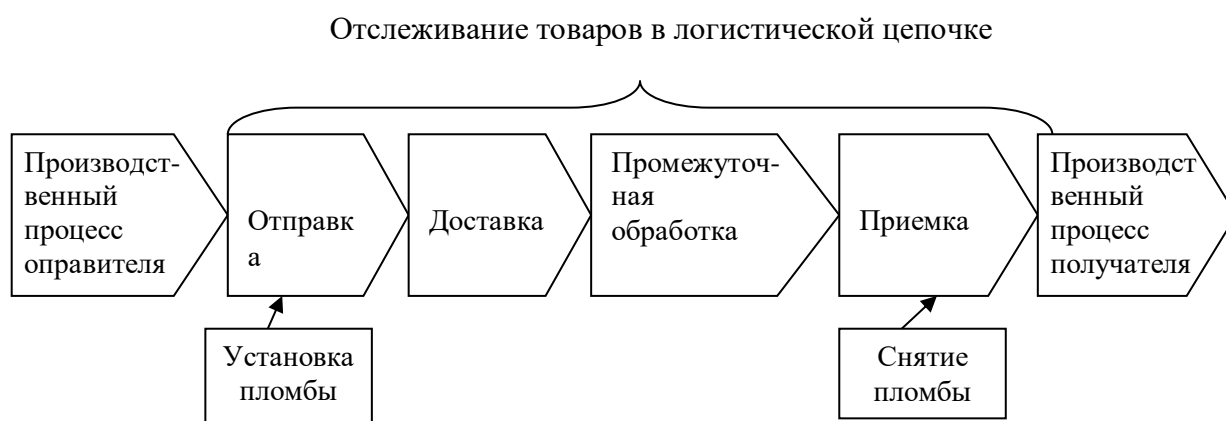


Рисунок 16 – Схема цифровизации таможенной процедуры таможенного транзита

При внедрении электронных навигационных пломб даже небольшие предприятия смогут передавать логистические процессы на аутсорсинг. Немногие организации, в т.ч. имея собственный отдел логистики, способны обеспечить достаточный уровень логистического сервиса и низкие логистические издержки. Поэтому в таких ситуациях более целесообразно обращаться к организациям, которые специализируются на логистическом аутсорсинге. На аутсорсинг можно передавать такие процессы, как складирование, внешняя транспортировка, оформление грузов, консолидация и др. При этом использование электронных

пломб даст возможность отслеживать все операции с товарами, изменения условий и маршрута доставки грузов в режиме реального времени, когда управлением логистической цепи занимается сторонняя нанятая организация. Однако, стоит понимать, что электронные средства идентификации стоят дороже механических. При этом электронные пломбы пригодны для многократного использования и убытки возникнут только на первых этапах внедрения инновации. Поэтому, на наш взгляд, целесообразно в рамках государственных программ поддержки малого и среднего бизнеса предоставить транспортным организациям и участникам ВЭД возможность субсидии, скидки для приобретения дорогостоящих технических средств, что обеспечит переход к полноценному электронному документообороту в области транзитных перевозок.

В настоящий момент это является ключевым фактором повышения транзитной привлекательности страны. Более того, в нашей стране можно организовать и наладить собственное производство ЭНП, что снизит себестоимость средств идентификации и расширит возможности экспорта, т.к. во многих странах мира существует высокий спрос на подобные средства идентификации. Также существует реальная возможность открытия холдингов или совместных производств с лидерами по изготовлению электронных пломб из России (например, АКБ «Компас» и группой компаний «Страж») [22, с.889].

Таким образом, необходимыми условиями развития транзитного потенциала является максимальная прозрачность перевозок и возможность виртуального видения выполняемых операций в течение всего процесса доставки груза. Достижению данных целей способствует применение электронных навигационных пломб, которые не только решают поставленные задачи, но и способствуют безопасной транспортировке транзитных товаров от получателя к отправителю, делают возможным передачу многих логистических процессов на аутсорсинг и обеспечение законного перемещения грузов без вскрытия на протяжении всего маршрута следования.

Инновационными методами совершенствования таможенного

администрирования по перемещению ТСМП через таможенную границу являются применение технологии блокчейн. Блокчейн — это относительно новая технология хранения данных. В отличие от других баз, в которых информация может быть обновлена или изменена, многие блокчейн-платформы созданы таким образом, чтобы защитить записи от несанкционированного доступа, не позволяя злоумышленникам их редактировать [51, с.48].

С помощью технологии блокчейна таможенные органы и другие пограничные ведомства значительно улучшат свои возможности по анализу рисков, что будет способствовать упрощению таможенных процедур. Стандартные блокчейны, называемые «инклюзивными», стали доступны каждому, кто желает участвовать в процессе «майнинга», необходимом для подтверждения транзакций; такая открытая и прозрачная сеть может привести к проблемам в обработке конфиденциальной информации и администрировании всей сети. В частности, с помощью «эксклюзивных» (или частных) блокчейнов, для которых назначенные администраторы четко определяют роли, обязанности, уровни доступа и права участников, таможенные органы могут быть оснащены инструментом, который в основном предназначен для загрузки информации и ее обменом между участниками ВЭД.

Должностные лица могут автоматически извлекать информацию из первоисточников для целей, связанных с декларированием товаров, тем самым повышая точность и качество своих данных, а также их неизменяемость. Сокращение нагрузки ручной проверки, необходимой для проверки деклараций, приведет к ускорению обработки таможенных деклараций и сокращению времени между таможенными операциями.

Обмен соответствующими данными через эксклюзивные цепочки блоков может помочь таможенным органам и пограничным управлениям реализовать предусмотренный «конвейер данных». Используя такие блокчейны, которые постоянно доступны и обновляются всеми участниками, государственные органы смогут обеспечить наличие у них точных и надежных данных и получить эти

данные из правильных источников. Используя общую техническую платформу, они могли бы использовать возможности технологии цепочки блоков, чтобы открыть новые возможности для обмена информацией и ресурсами, особенно в среде «одного окна» и для международного обмена данными.

Во время таможенного оформления могут потребоваться соответствующие лицензии, разрешения, сертификаты в зависимости от характера заявленных товаров и нормативных требований. Блокчейны обеспечивают целостное управление данными, предоставляя общую платформу, где производители, таможенные представители, перевозчики и декларанты могут иметь полный доступ и предоставлять всю связанную информацию, такую как происхождение, сертификация и лицензирование. Это также может гарантировать, что электронный сертификат будет надлежащим образом выпущен и должным образом в цифровой форме подписан действующим органом, при этом защищая сертификат от любых рисков изменения или манипулирования его содержанием или злоупотребления им.

Также, с практической точки зрения, технология блокчейн может быть встроена в деятельность таможни через общую платформу, которая будет охватывать организации, связанные с ВЭД (например, банки, перевозчики, таможенные представители) и, таким образом, позволит обмениваться информацией между ними.

Информация, однажды включённая в цепочку блоков, не может быть стерта или кем-то подделана. Поэтому таможенные операции будут ограничиваться проверкой представленных данных лишь в их собственной базе данных.

Сейчас таможня активно развивает электронное взаимодействие, получая от различных министерств и ведомств заверенные электронной подписью сведения и документы. В эту систему удачно вписывается блокчейн.

Технология блокчейн представляет собой шаг вперед для таможенных органов, которые хотят повысить эффективность своей деятельности. Внедрение в работу таможенных органов технологии блокчейн позволит должностным лицам

взаимодействовать с участниками внешнеэкономической деятельности путем гласного обмена достоверной, многократно проверенной всеми узлами реестра информацией, представленной в форме сведений, что решит проблему дублирования и недостоверности сведений и ускорит таможенный контроль.

Таким образом, за развитием цифровых технологий в деятельности таможенных органов стоит повышение эффективности перемещения ТСМП через таможенную границу ЕАЭС.

3.2 Проблемы и направления совершенствования международных грузоперевозок в ООО «Спецавтотранс»

В деятельности ООО «Спецавтотранс» наиболее важной проблемой является слабая информационная поддержка перевозок. В процессе перевозки связь с водителем бывает очень плохая (особенно если он находится на территории другой страны), в таком случае отслеживать нахождение груза на протяжении перевозки и контролировать состояние транспортного средства представляется довольно сложным. Бывают случаи полной утраты связи с подвижным составом, что негативно сказывается на координации процесса транспортировки, особенно если имеется потребность в срочной доставке груза или внесении поправок для водителя⁶⁶. Клиент всегда переживает за сохранность своего груза при перевозках, поэтому компания, предоставляющая постоянный доступ к информации о процессе перевозки, явно предпочтительней с точки зрения клиента. Не выстраивая грамотную техническую поддержку процесса грузоперевозок, транспортная компания рискует стать неконкурентоспособной на рынке услуг. В рамках решения данной проблемы необходимо внедрять информационные технологии способствующие повышению сохранности вверенного груза.

Другая проблема, с которой сталкивается ООО «Спецавтотранс» – это недостаток оптимизации процесса перевозок. Вышеназванная проблема низкой автоматизации перевозок приводит к целому ряду других недостатков в логистике предприятия. Так, часто бывает, что отдельные партии грузов уходят, не до конца

наполнив транспорт. Таким образом, не эффективно используется подвижной состав и продлеваются сроки поставок. В то же время комплектация сборных грузов не только повышает эффективность и прибыльность бизнеса для ООО «Спецавтотранс», но и снижает стоимость для клиентов. Для решения данной проблемы нужно разработать алгоритм поиска клиентов для осуществления международной перевозки.

Другой проблемой часто оказывается недостаточно глубокое планирование маршрута, а почти всегда — отсутствие запасного варианта. И клиент сталкивается с увеличенными сроками перевозки, и как следствие — завышенной стоимостью услуг, что в комбинации существенно снижает конкурентоспособность ООО «Спецавтотранс». В общем же низкая автоматизация создает проблему неэффективного использования ресурсов компании — как технических, так и человеческих. Наиболее перспективным направлением решения этой проблемы является совершенствование автоматизации программного обеспечения.

Следующей проблемой является затрудненный поиск клиентов для перевозки грузов в международном сообщении. Из проведенного анализа видно, что доля международных перевозок в деятельности ООО «Спецавтотранс» составляет всего 1,7%, при этом рентабельность данной деятельности превышает внутрироссийские перевозки на 6,55%. Причинами сложившейся ситуации являются отсутствия эффективных инструментов по поиску клиентов. В настоящее время предприятие использует рекламные мероприятия, которые можно разместить на легкодоступных сайтах, поэтому об их эффективности говорить не приходится. Поиск потенциальных клиентов — это ключевой процесс для любого бизнеса, поиск таких «сырых» клиентов и превращение их в счастливых клиентов вашей компании. Хотя на бумаге это звучит довольно просто, на самом деле сложно точно узнать, сделали ли вы все, что могли или существуют более эффективные методы для достижения лучших результатов.

Для преодоления вышеназванных проблем необходимо усилить контроль движения грузовых автомобилей по маршруту следования. Любой контроль

транспорта начинается с контроля местоположения техники, контроля времени посещения определенных объектов и количества проведенного на объекте времени. «АвтоГРАФ» отлично справляется с этими задачами и хранит историю за любой промежуток времени.

В программно-аппаратном комплексе «АвтоГРАФ» заложены уникальные алгоритмы работы с показаниями топлива. Современные методы мониторинга транспорта позволяют продолжить сокращение затрат на предприятии сразу по трем статьям: повышение безопасности вождения, сокращение расходов на простои и ремонт транспорта и снижение реального расхода топлива за счет выработки экономичного профиля вождения. Помимо этого, внедрение контроля качества вождения позволяет значительно сократить расходы на подбор, тестирование и адаптацию водителей.

В программе «АвтоГРАФ» можно вести учет прохождения ТО по пробегу или по времени и настраивать нужный именно вам интервал для каждого транспортного средства. Помимо этого, вы можете учитывать каждую произведенную ремонтную работу и заменённую запчасть, чтобы контролировать гарантийный срок и планировать следующую замену.

Важнейшая часть управления транспортно-экспедиционными операциями в программе мониторинга – это прокладывание маршрутов. В «АвтоГРАФе» предусмотрено три варианта прокладки маршрута: через алгоритмы google и «Прогород» (поиск оптимальных маршрутов), а также OSRM (поиск кратчайшего пути между точками). Естественно, построенные маршруты можно сохранять и назначать одному или группе транспортных средств, а также получать оповещения о схождении и возврату на маршрут каждой единицы транспорта.

Всем грузовым автомобилям с грузоподъемностью более 3,5 тонн теперь приходится оборудовать свой транспорт тахографами. Но это только начала исполнения законодательной процедуры, ведь по тахографу необходимо правильно ездить, считывать с него данные и хранить их в течение определенного

срока. Чтобы облегчить эту процедуру, в программе имеется возможность скачивания, хранения и расшифровки данных с тахографа. Система обрабатывает ddd-файлы и выводит в диспетчерской программе подробные интерактивные отчёты. Здесь можно проследить, сколько времени водители тратили на работу и отдых, как соблюдали скоростные режимы и правильно ли пользовались тахографом и картой водителя.

Контроль данных с CAN-шины автомобиля, контроль давления шин, контроль нагрузки на ось, передача данных о работе навесного оборудования, фотофиксация, идентификация водителя, передача данных со стационарных объектов – все эти задачи решаются с помощью программы «АвтоГРАФ».

Развитие технологий постоянно способствует внедрению передовых информационных и коммуникационных решений, что приводит к повышению эффективности логистических процессов. В последнее время на горизонте появилось ещё одно решение, которое может стать революционным. Речь идет об использовании технологии блокчейн в транспортно-логистической отрасли. Что же такое блокчейн? Это база данных, распространённая в сети Интернет. Одна и та же информация записывается на различных серверах и шифруется с помощью криптографических ключей. При считывании информации происходит сравнение одних и тех же данных на разных серверах. В конечном итоге пользователь получает обратную информацию, идентичную на многих серверах. [53, с.102]

Составной частью технологии стало приложение ViTA – своего рода эксперимент, подталкивающий грузоперевозчиков всего мира к созданию полноценного альянса. Приложение позволяет максимально эффективно выстраивать менеджмент в сфере логистики, отслеживая изменения в активах, быстро проводя транзакции при минимальных комиссионных.

Полезность технологии вытекает из потоковой природы логистики, ведь такие моменты, как отслеживание перемещения товаров на всех точках цепи поставки и динамика транспорта, развернутый документооборот – все это легко решается.

Решения блокчейна позволяют по алгоритму смарт-контракта

автоматизировать соблюдение условий сделки, что на деле будет оборачиваться сокращением необходимого оборотного капитала.

Приверженцы блокчейна утверждают, что грузоперевозки в своем нынешнем виде неэффективны, ведь существует необходимость траты ресурсов на поиск транспорта и водителей-дальнобойщиков, а для бизнеса время часто приравнивается к деньгам. Чем скорее компания находит грузоперевозчика, тем быстрее она получает прибыль. К этому можно добавить, что грузовой транспорт проезжает ежегодно 55 млрд. км порожняком или неполностью загруженным (рисунок 17).



Рисунок 17 – Алгоритм работы технологии-блокчейн в транспортной логистике

Онлайн-платформы в сфере перевозки груза, использующие блокчейн, позволяют:

- устранять посредников;
- осуществлять платежи онлайн;
- работать с сопровождающей документацией;
- отслеживать грузы в режиме 24/7;
- мгновенно подбирать транспорт;
- быстро находить грузы;

- снизить стоимость грузоперевозки.

По результатам работы за три года удалось выяснить, что десятая доля всех счетов-фактур при заключении фрахта содержит неверные данные, приводящие к спорам и снижающим эффективность бизнес-процессов. Исходя из этого, специалисты консалтинговой компании AsseNature подсчитали возможность сокращения расходов на фрахт до 5% лишь за счет правильного внесения всей информации в документы, уменьшения переплат и выведения за пределы цепочки ненужных поставщиков, то есть тех, кто берет плату за подтверждение гарантий, подлинности счетов, сертификатов, коносаментов и лицензий. То есть, «за бортом» логистического блокчейна оказываются банки, аудиторские, сертификационные фирмы, платежные шлюзы, нотариусы и курьеры. Удаление лишних звеньев цепочки позволяет уменьшить стоимость товара на выходе, для потребителя.

Смарт-контракты автоматизируют процесс документооборота, обмена информацией, передачу товаров и денег. Сам по себе смарт-контракт является компьютерным алгоритмом автоматического обмена на уровне цифровых сертификатов.

Смарт-контракты, подвязанные к технологии блокчейна:

- минимизируют число участников цепочки, убирая всех «лишних», связанных с заверением/подтверждением законности и выступающих гарантами передачи ценностей;

- убаыстряют процесс обработки документов в десятки раз и в тысячу раз ускоряют процесс доставки ценностей за счет использования цифровых сертификатов;

- снижают издержки на посредников, работающих через комиссионные отчисления;

- уменьшают мошенничество и коррупцию, выводя за пределы цепочки чиновников и посредников, способных подделать документы за взятку.

Следует выделить три важных условия для реализации блокчейн-технологии:

1. Доверие к размещаемой и размещенной информации.

В децентрализованном реестре записываются все оцифрованные данные и транзакции, защищенные криптографически от взлома, несанкционированного редактирования либо повреждения. Никто не регулирует подтверждение сведений. Необходимо доверять данным, введенным в систему. Крипто-проекты вынуждены будут самостоятельно проверять достоверность приведенных данных, обзванивать страховые и т.п. Для клиента все будет строиться лишь на доверии.

2. Мелкие перевозчики выйдут «на свет».

Малый бизнес, решивший внедрить новую технологию, вынужден будет вложиться в приобретение программного обеспечения, покупку оборудования, обучение сотрудников. Учитывая существенность вложений, маленькие компании вынуждены будут объединяться с целью увеличения доходности своего предприятия. Отказ от участия в проекте приведет к тому, что более рискованные либо крупные фирмы первыми войдут на новую платформу, получив преимущество. Использование блокчейн-платформы позволит им снижать расходы и повышать доходы, избегая мошеннических схем работы.

3. Стандартизация по новому образцу

Система, базирующаяся на блокчейне, начнет работать по единым стандартам единого шаблона. Решение данной проблемы возложено на проект ViTA, и пока окончательных выводов нет. Имеющаяся система по обмену сведениями EDI существует более трех десятилетий, но даже за такой длительный срок внутри нее не сумели внедрить общий стандарт. Существуют разные версии EDI, приводящие к лишним затратам в момент обмена данными.

В рамках деятельности ООО «Спецавтотранс» предлагается использовать российскую платформу Vostok. Платформа Vostok построена на базе технологии распределенного реестра транзакций, обеспечивающей необходимый уровень согласованности данных и доступности платформы, а также устойчивость к злонамеренному изменению информации.

Платформа Vostok технологически и экономически ориентирована на широкое

распространение в обществе и применение как в реальном секторе экономики, так и государственном управлении.

Платформа и экосистема Vostok обеспечивают возможность создания и эффективного применения большого количества различных сервисов.

Таким образом, систематизируем выявленные проблемы и мероприятия по их решению (рисунок 18).



Рисунок 18 – Проблемы международных перевозок и меры по их решению в ООО «Спецавтотранс»

Далее оценим эффективность предлагаемых мероприятий. В таблице 7 представлены затраты на реализацию мероприятий. Программное обеспечение предоставляется бесплатно, так как оно уже входит в стоимость контроллеров, обучение персонала осуществляется привлеченными специалистами по договору оказания услуг.

Таблица 7 – Расходы на реализацию мероприятий

Наименование затрат	Количество	Цена, руб.	Стоимость, руб.
---------------------	------------	------------	-----------------

Контроллер с расширенным функционалом оборудования АвтоГРАФ-GSM	6	10300	61800
Программное диспетчерское обеспечение	1	0	0
Обучение персонала	1	5000	5000
Подключение и регистрация к платформе	1	0	0
Обучение персонала работе на платформе блокчейн	1	5000	5000
Итого			71800

Итак, инвестиционные затраты на реализацию мероприятий составят 71800 руб.

Рост доходов будет обеспечен за счет увеличения количества клиентов по международным перевозками. В таблице 8 приведена оценка изменений финансовых результатов по международным перевозкам.

Таблица 8 – Финансовые результаты международных перевозок

Показатель	До реализации мероприятий	После реализации мероприятий	Темп роста, проценты
Количество перевозок, ед.	15	50	213,33
Стоимость одной перевозки, тыс. руб.	52,52	55,8	106,25
Выручка, тыс. руб..	787,8	1785,6	226,66
Себестоимость одной перевозки, тыс. руб.	47,14	45,2	95,88
Расходы, тыс. руб.	707,1	1446,4	204,55
в том числе комиссионное вознаграждение, тыс. руб.	5,3	21,3	401,89
Прибыль, тыс. руб.	80,7	339,2	420,32
Рентабельность услуг, проценты	10,24	19	185,51

Из приведенных данных видно, что количество клиентов увеличится до 50 единиц, темп роста показателя составит 213,33%. Средняя цена одной перевозки вырастет на 106,25% и составит 55,8 тыс. руб., что будет вызвано повышением конкурентоспособности предприятия и возможностью устанавливать более рациональные цены. При этом рост выручки по международным перевозкам составит 226,66%. Предполагается, что себестоимость перевозки сократится на 4,12%, что будет вызвано более рациональным построением маршрутов перевозок. При этом увеличатся расходы на комиссионное вознаграждение, что будет вызвано подключением к платформе Vostok. Прибыль вырастет до 339,2 тыс. руб., что даст возможность вырасти рентабельности предприятия до 19%.

Далее определим эффективность инвестиционных затрат, рассчитаем срок

окупаемости затрат и рентабельность инвестиций.

Срок окупаемости определяется по формуле (1):

$$CO=I/ЧП, \quad (1)$$

где И – инвестиции, тыс. руб.

ЧП – чистая прибыль после реализации мероприятий, тыс. руб..

$$CO=71/339=0,20 \text{ года}$$

Итак, срок окупаемости составит 0,20 года, если перевести это в месяцы, то получится 1 месяц.

Рентабельность инвестиций рассчитывается по формуле (2):

$$РИ=ЧП/И*100\%, \quad (2)$$

$$РИ=339/71*100= 477\%$$

Приведенные расчеты показывают высокую эффективность предлагаемых мероприятий. Таким образом, логистика транспорта в международном сообщении является сложной системой, среди задач которой важными составляющими выступают быстрота доставки, упрощенность документооборота, обеспечение сохранности грузов. Длина цепочки и финальная стоимость услуг зависит от количества посредников и налаженности взаимодействия между логистами, экспедиторами, чиновниками. Создание надежной и одновременно прозрачной системы взаимоотношений между участниками смогло бы поднять бизнес на качественно новый уровень.

Вывод по главе 3

Процесс перемещения транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС сопряжен с достаточно большим количеством проблем. Наиболее актуальными из

них являются: несогласованные действия сотрудников таможенной службы, отсутствие единой технологии таможенного оформления транспортных средств и грузов, не достаточно отработанная технология ускоренного выпуска автомобилей, достаточно частые сбои в электронных базах данных ФТС, частая смена порядка пропуска автомобилей и многие другие.

Вследствие всего вышесказанного для совершенствования перемещения ТСМП через таможенную границу требуется развитие таможенного администрирования, повышения качества таможенной деятельности. Необходимо внедрять новые технологии по таможенному контролю ТСМП, а именно повсеместное использование электронных навигационных пломб. Это новая технология которая позволяет обеспечить все три аспекта управления логистическими цепями и являются одним из основных инструментов цифровизации и автоматизации таможенной процедуры таможенного транзита, которые обеспечивают «бесшовное» прохождение границы и ускорение совершения таможенных операций с грузами, безопасность их доставки.

В деятельности ООО «Спецавтотранс» наиболее важной проблемой является слабая информационная поддержка перевозок. Другая проблема, с которой сталкивается ООО «Спецавтотранс» – это недостаток оптимизации процесса перевозок. В рамках повышения эффективности деятельности ООО «Спецавтотранс» в части международных перевозок предлагается усилить контроль движения грузовых автомобилей по маршруту следования посредством установки программно-аппаратного комплекса «АвтоГРАФ», который позволяет продолжить сокращение затрат на предприятии сразу по трем статьям: повышение безопасности вождения, сокращение расходов на простои и ремонт транспорта и снижение реального расхода топлива за счет выработки экономичного профиля вождения.

Кроме того, предлагается повысить эффективность международных перевозок посредством использования технологии блокчейн. Онлайн-платформы в сфере перевозки груза, использующие блокчейн, позволяют: устранять посредников;

осуществлять платежи онлайн; работать с сопровождающей документацией; отслеживать грузы в режиме 24/7; мгновенно подбирать транспорт; быстро находить грузы; снизить стоимость грузоперевозки.

Инвестиционные затраты на реализацию мероприятий составят 71800 руб. При этом количество клиентов увеличится до 50 единиц, темп роста показателя составит 213,33%. Средняя цена одной перевозки вырастет на 106,25% и составит 55,8 тыс. руб., что будет вызвано повышением конкурентоспособности предприятия и возможностью устанавливать более рациональные цены. При этом рост выручки по международным перевозкам составит 226,66%. Предполагается, что себестоимость перевозки сократится на 4,12%, что будет вызвано более рациональным построением маршрутов перевозок. При этом увеличатся расходы на комиссионное вознаграждение, что будет вызвано подключением к платформе Vostok. Прибыль вырастет до 339,2 тыс. руб., что даст возможность вырасти рентабельности предприятия до 19%. Срок окупаемости составит 0,20 года, если перевести это в месяцы, то получится 1 месяц.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Интенсивный рост объёмов и быстрая смена технологий перемещения транспортных средств международной перевозки через таможенную границу вынуждают участников рынка международных перевозок искать более

эффективные пути доставки грузов.

На сегодняшний день в международной цепи поставки товаров логистические (транспортно-экспедиционные) компании занимают промежуточную позицию между производителем и сырьём, а также между производителем и рынком. В список услуг, которые предоставляют логистические компании входит: перевозка грузов различными видами транспорта, таможенное оформление товаров, экспресс-доставка, потовые услуги, охрана товара, управление логистической инфраструктурой, финансовый контроль сделок и многое другое.

К грузовым транспортным средствам перемещаемым через таможенную границу ЕАЭС относятся автотранспорт, водный транспорт, авиатранспорт, железнодорожный транспорт. Каждый вид транспорта имеет как преимущества, так и недостатки. Наиболее популярным грузовым транспортным средством, перемещаемым через таможенную границу является автотранспорт.

Транспортно-экспедиционные операции при завозе (вывозе) грузов выполняются на основании договора на перевозку и обслуживание между грузоотправителями, грузополучателями и операторами смешанных перевозок (перевозчиками, экспедиторами).

Основными участниками (элементами) международных цепей поставок являются: поставщик экспортера, экспортер товаров (услуг), таможенный представитель, импортёр товаров (услуг), конечный потребитель, транспортно-экспедиционные компании, складские комплексы, торговые посредники, таможни, банки, страховые компании.

Международное сотрудничество ведущих и других стран в первую очередь проявилось в разработке унифицированных правил перевозок грузов и регулирования других основных проблем торгового мореплавания, сухопутных и воздушных сообщений. Некоторые из них имеют черты, характерные для всех видов транспорта, другие – характерны для каждого из них.

Основными международными источниками правового регулирования перевозок являются международные договоры, которые могут быть публично-

правовыми или частично-правовыми (в сфере транспорта они обычно называются конвенциями). В транспортных конвенциях определены основные условия перевозок грузов в международном сообщении, установлены международные тарифы, а также порядок и условия ответственности перевозчика. Нормы данных конвенций подлежат обязательному применению на территории стран их участниц. Международные документы регулируют деятельность перевозчиков по видам транспортировки.

Организация транспортировки, таким образом, является частью межорганизационной координации в управлении цепью поставки товаров. Организационная координация формализуется в нормативных документах и сформировавшихся практиках коммуникации. В логистике большую роль отводят анализу тех инструментов, которыми организация может воспользоваться для управления международной цепью поставки товаров, что очевидно. Тем не менее, каналом для координации остаётся правовое поле, оформленное многочисленными национальными и наднациональными актами.

В ходе работы была выявлена проблема, что в международном и российском законодательстве не даётся определения транспортной и транспортно-экспедиционной компании. В каждом документе будь он российским либо международным, транспортная компания определяется по-разному, а именно «перевозчик», «экспедитор», «оператор смешанной перевозки», «таможенный перевозчик». В законодательстве описаны только виды деятельности, осуществляемые транспортными и транспортно-экспедиционными компаниями, а также их ответственность и функции. В большинстве документов деятель определён как перевозчик.

Рассмотрев международные документы (конвенции) и нормативно-правовые акты Российской Федерации, регулирующие деятельность перевозчиков следует отметить, что во всех документах определена сфера ответственности перевозчиков, а также предел ответственности за различные нарушения доставки груза. В документах чётко прописано, на что перевозчик имеет право, а что ему

категорически запрещено. В каждом документе подробно описано, каким документом оформляется перевозка груза и какие документы необходимы для её осуществления. Помимо этого в документах оговорены случаи, при которых с перевозчика может сниматься вся ответственность за повреждение, утрату или недостачу груза. Необходимо отметить, что проблемы существуют и в транспортном законодательстве. На сегодняшний день, в транспортном законодательстве существуют противоречия между Гражданским кодексом Российской Федерации и некоторыми нормами транспортных законов, что является серьёзной проблемой.

На сегодняшний день существует огромное количество транспортных компаний, которые осуществляют транспортную деятельность. Для того чтобы компания могла продолжать свою деятельность на данном рынке услуг, она вынуждена сохранять свои позиции, а также непрерывно отслеживать любые изменения, которые происходят в рыночной среде и вырабатывать собственные способы противодействия негативным воздействиям для сохранения конкурентоспособности. При этом конкурировать приходится не только с российскими компаниями, но и с зарубежными.

В международной цепи поставки товаров транспортные компании занимают промежуточное место между производителями товаров (услуг) и их потребителями, а также между экспортёрами и импортёрами. Процесс транспортировки груза в цепи поставки связан с большим количеством договорных взаимосвязей, так как перевозчиков может быть несколько. В международной цепочке поставки товаров транспортные компании выполняют определённый перечень транспортных операций, в которые входит: перевозка грузов различными видами транспорта, таможенное оформление товаров, экспресс-доставка, потовые услуги, охрана товара, управление логистической инфраструктурой, финансовый контроль сделок и многое другое.

В практической части работы были проанализированы условия осуществления перемещения ТСМП через таможенную границу на примере ООО «Спецатотранс».

Предприятие было создано в 2019 году, поэтому анализ организации международных перевозок был проведен за год. Однако следует отметить, что рентабельность международных перевозок гораздо выше, чем во внутреннем сообщении.

Основные маршруты компании проходят через территорию ЕАЭС, однако в редких случаях осуществляется перевозка грузов и в страны дальнего зарубежья. Грузоперевозки осуществляются собственным автотранспортом ООО «Спецавтотранс». ООО «Спецавтотранс» выполняет перевозки грузов на грузовых автомобилях марок: для грузов упакованных в индивидуальную упаковку а также небольших грузов используются тентованные автомобили марки ГАЗ, МАЗ для перевозки грузов большей грузоподъемности используются тягачи марки КаМАЗ и дополнительно полуприцепы марки МАЗ и ОдАЗ.

За 2019 год рентабельность международных перевозок составляет 10,24%, что выше, чем рентабельность во внутреннем сообщении. На долю перевозок через таможенную границу приходится 1,75% доходов в совокупной выручке предприятия. Низкая доля данного вида перевозок сложилась в следствии отсутствия эффективных инструментов по поиску клиентов.

Процесс перемещения транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС сопряжен с достаточно большим количеством проблем. Наиболее актуальными из них являются: несогласованные действия сотрудников таможенной службы, отсутствие единой технологии таможенного оформления транспортных средств и грузов, не достаточно отработанная технология ускоренного выпуска автомобилей, достаточно частые сбои в электронных базах данных ФТС, частая смена порядка пропуска автомобилей и многие другие.

Вследствие всего вышесказанного для совершенствования перемещения ТСМП через таможенную границу требуется развитие таможенного администрирования, повышения качества таможенной деятельности. Необходимо внедрять новые технологии по таможенному контролю ТСМП, а именно повсеместное использование электронных навигационных пломб. Это новая технология которая

позволяют обеспечить все три аспекта управления логистическими цепями и являются одним из основных инструментов цифровизации и автоматизации таможенной процедуры таможенного транзита, которые обеспечивают «бесшовное» прохождение границы и ускорение совершения таможенных операций с грузами, безопасность их доставки.

В ходе исследования были выявлены проблемы, с которыми зачастую сталкивается ООО «Спецавторанс». Наиболее значимыми среди них являются: недостаток оптимизации процесса перевозок, часовые, а иногда даже суточные простои автомобилей на границах и в пограничных переходах, слабая информационная поддержка перевозок, а также плохое техническое состояние дорог, отсутствие инструментов поиска клиентов. Для решения этих проблем предлагается установить на транспорт, работающий в транспортном международном сообщении, оборудование программно-аппаратного комплекса «Автограф» и применять в своей работе технологии блокчейн. Эффективность этих мероприятий обоснована. Окупаемость мероприятий составляет около одного месяца, рентабельность международных перевозок вырастет до 19%.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://base.garant.ru/71652992/>

2. Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» (ред. от 28 ноября 2018 г.) / Собрание законодательства Российской Федерации. – 29.11.2010.– № 48. – ст. 6252

3. Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (ред. 12 марта 2020 г.) / Собранию законодательства Российской Федерации. – 3.08.1998. – № 31. – ст. 3805

4. Абросимова, Е.А. Международное частное право: учебник: в 2 т. / Е.А. Абросимова, А.В. Асосков, А.В. Банковский и др.; отв. ред. С.Н. Лебедев, Е.В. Кабатова. – М.: Статут, 2015. – 764с.

5. Алексеева, И.С. Грузоперевозки в условиях международных санкций / И.С. Алексеева // В сборнике: Конкурентоспособность и развитие социально-экономических систем Материалы Всероссийской научной конференции памяти академика А. И. Татаркина. Под ред. В.И. Бархатова, Д.А. Плетнёва.– 2017. – С. 13-16.

6. Арабян, М.С. Международные конвенции и соглашения по внешнеэкономической деятельности / М.С. Арабян. – М.: Экономистъ, 2017. – 191 с.

7. Ахмадуллин, Р.Н. Статистическое изучение рынка автомобильных грузоперевозок России в международном сообщении / Р.Н. Ахмадуллин // Сборник: XXIV Туполевские чтения (школа молодых ученых) – 2019. – С. 118-126.

8. Бовкунова, Е.М. Роль международной логистики в экономике государства / Е.М. Бовкунова, Е.И. Шевченко, Ю.А. Маркарьян // Современные научные исследования и разработки. – 2018. – № 3 (20). – С. 123-127.

9. Борисов, В.Н. Международное частное право: учебник / В.Н. Борисов, Н.В. Власова, Н.Г. Доронина и др.; отв. ред. Н.И. Марышева. – М.: ИЗиСП, КОНТРАКТ, 2018. – 848 с.

10. Вернигор, А.А. Риски в деятельности автотранспортных предприятий, осуществляющих международные грузоперевозки / А.А. Вернигор // Сборник Экономика и региональное управление. – 2017. – С. 52-55.
11. Вологдин, А. А. Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности: учебник и практикум для вузов / А. А. Вологдин. – М.: Юрайт, 2020. – 387 с.
12. Воронцов, К.В. Проблемы рынка международных грузоперевозок / К.В. Воронцов, В.П. Руденок // Наука и Мир. – 2017. – Т. 2. – № 5 (45). – С. 22-24.
13. Геращенко, Г. П. Экономика таможенного дела: учебник и практикум для вузов / Г. П. Геращенко, В. Ю. Дианова, Е. Л. Андрейчук ; под редакцией Г. П. Геращенко. – М: Юрайт, 2020. – 288 с.
14. Графкин, О. Оформление документов при международных грузоперевозках / О. Графкин // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2018. – № 3. – С. 59-61.
16. Диденко, Н. И. Международный маркетинг: учебник для вузов / Н. И. Диденко, Д. Ф. Скрипнюк. – М.: Юрайт, 2020. – 409 с.
17. Дорохин, С.В. Анализ рынка международных автомобильных грузоперевозок в Российской Федерации / С.В. Дорохин, А.Ю. Небесная // Альтернативные транспортные технологии. – 2018. – Т.5. – № 1 (8). – С. 20-24.
18. Дорохин, С.В. Тенденции развития транспортной инфраструктуры и рост объемов международных автомобильных грузоперевозок / С.В. Дорохин, А.Ю. Небесная, Д.А. Батаев // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – 2018. – Т. 6. – № 7 (43). – С. 217-222.
19. Егiazаров, В. А. Транспортное право: учебник / В. А. Егiazаров. – М.: Юстицинформ, 2018. – 404 с.
20. Залетов, Ю.С. Актуальные проблемы международных грузовых автомобильных перевозок в странах Евразийского экономического союза / Ю.С. Залетов, В.Н. Остапчук // Бюллетень науки и практики. – 2017. – № 3. – С. 196-199.
21. Залетов, Ю.С. Дорожные сборы, взимаемые с грузового автомобильного транспорта как инструмент развития транспортной системы ЕАЭС / Ю.С. Залетов,

В.И. Пештиев // Бюллетень науки и практики. – 2017. – № 4. – С. 207-212.

22. Кантарбаева, Ш.М. Развитие предпринимательства в отрасли международных автомобильных перевозок / Ш.М. Кантарбаева, С.С. Дуйшебаев, К.С. Мусин, Турсымбекова З.Ж. // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2018. – № 7. – С. 49-53.

23. Кегенбеков, Ж.К. Принципы создания мультимодальных транспортно - логистических центров / Ж.К. Кегенбеков, Д.М. Тюлюбаева, А.А. Кыдыков // Известия Кыргызского государственного технического университета им. И.Раззакова. – 2018. – № 47. – С. 499-504.

24. Колесников, А.М. Количественная оценка риска при организации интермодальных грузоперевозок / Колесников А.М., Латыпова Р.Р. // Экономический вектор. – 2017. – № 3 (10). – С. 16-24.

25. Косарева, А.А. Рынок услуг международных грузоперевозок / А.А. Косарева // Сборник: Совершенствование методологии познания в целях развития науки. – 2018. – С. 138-141.

26. Костин, А. А. Международные конвенции и соглашения. Часть 1. Международные перевозки: учебное пособие / А. А. Костин, О. В. Костина. – М.: Российская таможенная академия, 2016. – 190 с.

27. Крылов, И. А. Международная логистика: проблемы, возможности, решения / И.А. Крылов // Молодой ученый. – 2016. – №13.1. – С. 60-63.

28. Кудрявцева, Е.А. Сущность и значение организации перевозок экспортно-импортных грузов / Кудрявцева Е.А. // Сборнике Проблемы практической экономики России в условиях глобальных рисков Сборник материалов Международной заочной научно-практической конференции. – 2019. – С. 235-239.

29. Кузнецова, Г. В. Международная торговля товарами и услугами в 2 ч. Часть 2.: учебник и практикум для вузов / Г. В. Кузнецова, Г. В. Подбиралина. – М.: Юрайт, 2020. – 273 с.

30. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. – М.: ТетраСистемс, 2017. – 128 с.

31. Купревич, Т.С. Современные тенденции развития международных грузоперевозок / Купревич Т.С. // Сборник: Перспективы развития науки в современном мире. Нефтекамск. – 2020. – С. 53-58.
32. Курганов, В.М. Международные перевозки: учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / В.М.Курганов, Л.Б. Миротин; под ред. Л.Б.Миротина.– М.: Издательский центр «Академия», 2016. – 304 с.
33. Лаптев, Р.А. Организация таможенного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок / Р.А. Лаптев, О.И. Солодухина // Молодой ученый. – 2020. – № 11. – С. 889–892.
34. Матвеева, Т. А. Таможенное право: учебное пособие для вузов / Т. А. Матвеева. – М.: Юрайт, 2020. – 224 с.
35. Матюшкина, И.А. Тенденции развития рынка международных грузоперевозок на федеральном и региональном уровнях / И.А. Матюшкина, И.В. Титов // Финансовая экономика. – 2019. – № 7. – С. 35-38.
36. Гречуха, В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры / В. Н. Гречуха. – М.: Юрайт, 2015. – 398 с.
37. Неруш, Ю. М. Транспортная логистика: учебник для вузов / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. – М. : Юрайт, 2020. – 351 с.
38. Низамова, О.В. Раскрытие информации по экспорту транспортных услуг в отчетности / О.В. Низамова // Сборник: СТУДЕНТ: НАУКА, ПРОФЕССИЯ, ЖИЗНЬ. – 2019. – С. 177-181.
39. Королева, Е.А. Организация международных транспортных систем: Учебник / под общей ред. д-ра экон. наук Е. А. Королевой – СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2017. – 383 с.
40. Основы таможенного дела: учебник для вузов / А. П. Джабиев [и др.] ; под общей редакцией А. П. Джабиева. – М.: Юрайт, 2020. – 392 с.
41. Особенности правового регулирования международных перевозок грузов. Учебное пособие / под. ред. Р. А. Курбанова. – М.: РЭУ им. Г.В. Плеханова, 2016. – 101 с

42. Пеньшин, Н.В. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие / Н.В. Пеньшин, О.Н. Пеньшин. – Тамбов: Тамбовский государственный технический университет, ЭБС АСВ, 2018. – 204 с.

43. Ридченко, Д.А. Нормативное регулирование международных перевозок железнодорожным транспортом/ Д.А. Ридченко, З.А. Васильева // Юго-Западный государственный университет: статья в сборнике трудов конференции. – 2019. – С. 113-118

45. Родыгина, Н. Ю. Организация и техника внешнеторговых переговоров: учебное пособие для вузов / Н. Ю. Родыгина. – М.: Юрайт, 2020. – 174 с.

46. Савич, Е. Л. Устройство и эксплуатация автомобилей для международных перевозок: Учебное пособие / Е.Л. Савич, А.С. Гурский, В.П. Ложечник. – Минск: РИПО, 2016. – 407 с.

47. Соболева, А.А. Объединение компаний в сфере международных грузоперевозок / Соболева А.А.// В сборнике: Социально-экономические исследования, гуманитарные науки и юриспруденция: теория и практика сборник материалов XII Международной научно-практической конференции. – 2017. – С. 66-72.

48. Стригунова, Д. П. Правовое регулирование международных коммерческих договоров: монография / Д. П. Стригунова. – М.: Юстицинформ, 2017. – 448 с.

49. Сысоева, Г. Ф. Бухгалтерский учет, налогообложение и анализ внешнеэкономической деятельности: учебник для вузов / Г. Ф. Сысоева, И. П. Малецкая, Е. Б. Абдалова; под редакцией Г. Ф. Сысоевой. – М.: Юрайт, 2020. – 308 с.

50. Тихомиров, М. Е. Роль системы управления рисками при проведении таможенного контроля / М. Е. Тихомиров, В. В. Коварда // Молодой ученый. – 2020. – №20. – С. 441-443.

51. Тохиров, Т.И. Анализ развития автотранспортной системы региона при выполнении международных перевозок / Т.И. Тохиров // Российские регионы: взгляд в будущее. – 2017. – № 4. – С. 48-65.

52. Учет внешнеэкономической деятельности: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / Т. М. Рогуленко [и др.] ; под общей редакцией С. В. Пономаревой, А. В. Бодяко. – М.: Юрайт, 2019. – 218 с.

53. Чиркова, О.С. Автоматизация учета деятельности организации, осуществляющей международные грузоперевозки / Чиркова О.С. // Сборник: Молодые исследователи. – 2018. – С. 102-104.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Декларация на товары

ДЕКЛАРАЦИЯ НА ТОВАРЫ

		1 ДЕКЛАРАЦИЯ		A		10013160/031219/0520209	
3	2 Отправитель/Экспортер №		ЭК 10 ЭД				
	СМ. ГРАФУ 14 ДТ		3 Формы		4 Отпр. спец.		
			1 1				
		5 Всего т-ов		6 Всего мест		7 Справочный номер	
		1		226			
8 Получатель №		9 Лицо, ответственное за финансовое урегулирование №					
ООО "МЫЛОВАР"		СМ. ГРАФУ 14 ДТ					
УЗБЕКИСТАН, 100115, ЧИЛАНЗАРСКИЙ Р-Н, Г.ТАШКЕНТ, УЛ. ЧУПОН ОТА 8, ДОМ 2							
		10 Стр.перв.назн/посл.отп		11 Торг.страна		12 Общая таможенная стоимость	
		UZ		UZ			
14 Декларант № 7448105810/745301001		15 Страна отправления		15 Код страны отпр.		17 Код страны назнач.	
ООО "СПЕЦАВТОТРАНС" РОССИЯ, 456518, ЧЕЛЯБИНСКАЯ		РОССИЯ		a RU b		a UZ b	
ОБЛАСТЬ, СОСНОВСКИЙ РАЙОН, ПОСЕЛОК ЗАПАДНЫЙ, УЛИЦА ЦВЕТНОЙ БУЛЬВАР (ПРИВИЛЕГИЯ МКР), ДОМ 17. КВАРТИРА 4		16 Страна происхождения		17 Страна назначения			
1087448006161		РОССИЯ		УЗБЕКИСТАН			
18 Идентификация и страна регистрации трансп.средства при отправлении/прибытии		19 Конт.		20 Условия поставки			
2:50Z382МА/507508АА UZ		0		FCA МО.Г.КРАСНОАРМЕЙСК			
21 Идентификация и страна регистрации активного трансп. средства на границе		22 Валюта и общая сумма по счету		23 Курс валюты		24 Характер сделки	
1:50Z382МА UZ		RUB 1289228.84				010 06	
25 Вид транспорта		26 Вид транспорта		27 Место погрузки/разгрузки			
30 на границе		31 внутри страны		28 Финансовые и банковские сведения			
21 Орган выезда/въезда		30 Место нахождения товаров		32 Товар			
3		99, 10013220, МОСКОВСКАЯ ОБЛ., НОГИНСКИЙ Р-Н, 5,5 КМ		1 №		33 Код товара	
31 Главные места и описание товаров		1-ПЕНОПОЛИУРЕТАН ЭЛАСТИЧНЫЙ И ПЕНОПОЛИУРЕТАН ВТОРИЧНЫЙ		34 Код страны происк.		35 Вес брутто (кг)	
ВСПЕНЕННЫЙ СОГЛАСНО ТУ 2254-001-53938077-2009 С ИЗМ.№1-4		В ВИДЕ ЛИСТОВ ПРЯМОУГОЛЬНОЙ ФОРМЫ И РУЛОННОГО ПОЛОТНА ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА МЯГКОЙ МЕБЕЛИ,ГУБОК ДЛЯ МЫТЬЯ ПОСУДЫ, ТЕЛА, СМ. ДОПОЛНЕНИЕ		a RU b		4154.400	
2-МЕСТ 226, 44-226				37 ПРОЦЕДУРА		38 Вес нетто (кг)	
				10 00 000		4086.600	
				40 Общая декларация/Предшествующий документ		39 Квота	
				41 Дополнит.единицы		42 Цена товара	
						1289228.84	
44 Дополнит. информация/ Представл. Документы		02015/0 001621		43 Код МОС		45 Таможенная стоимость	
03011/0 09/45 ОТ 20.09.19		03012/0 1 ОТ 20.09.19				46 Статистическая стоимость	
03012/0 1 ОТ 21.11.19		03012/0 1 ОТ 21.11.19				2	
03012/0 2 ОТ 21.11.19		СМ. ДОПОЛНЕНИЕ				0	
						0	
						1	
						6	
						0	
						7	
47 Исчисление платежей		Вид		48 Отсрочка платежей		49 Реквизиты склада	
		1010		в подробности подсчета			
		1010					
		750РУБ					
		Сумма					
		750.00					
		УН					
		0					
		УМ					
		С					
		2-031219 Выпуск товаров разрешен СОФЬЯННИКОВА					
		ИРИНА					
		ЮРЬЕВНА ЛНП1025					
51 П редп. орган ы (и стра на) транзита							

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Заявка на международную перевозку



Общество с ограниченной ответственностью

«СПЕЦАВТОТРАНС»

ООО «СПЕЦАВТОТРАНС»

Адрес: Челябинская обл., пос. Западный ул. Цветной Бульвар, д. 17, кв. 4

ИНН/КПП: 460045483/746001001

ОГРН: 1197456014766

Тел. 89823266298

e-mail: molgav96@gmail.com

Заявка - Договор № от __. __. 2019 г.
«На оказание транспортно-экспедиционных услуг»

Маршрут перевозки:	г.-г.
Грузоотправитель	Согласно ТТН
Наименование, вес, габариты	-
Тип кузова	-
Адрес загрузки:	-
Дата и время загрузки:	-
Контактный телефон:	-
Требования к транспорту и хранению груза	Сухой, чистый целый тент, пломбировочный трос
Грузополучатель:	Согласно ТТН
Адрес разгрузки:	-
Дата и время разгрузки:	-
Контактный телефон:	-
Ставка за перевозку:	-
Форма оплаты:	Безналичный расчет с учетом НДС в течении 10 банковских дней после предоставления оригиналов
Документы необходимые для расчета:	Оригинал ТТН с печатью и подписью грузополучателя, счет с.ф. , акт выполненных работ, оригинал заявки

Примечание:

Во избежание штрафных санкций просьба сообщать о задержках машин в пути: поломки, болезни водителей и т.д.

Водителю обязательно присутствовать при погрузке. Следить за качеством упаковки.

Особые условия:

За опоздание на загрузку / разгрузку штраф в размере 1000 рублей за каждые сутки опоздания.

Не выход на связь штраф в размере 500 рублей.

Срыв загрузки 20 % от суммы перевозки. Попытка выйти на заказчика штраф 5000 рублей

Простой автомобиля на выгрузке по вине заказчика: первые сутки – нормативные, каждые последующие 1000 рублей/сутки.

Требования к автомобилю: Кузов автомобиля должен быть чистым без посторонних предметов и запахов, тент не должен

быть рваным, обязателен пломбировочный трос.

Перевозчик несет полную ответственность за сохранность груза.

Заявка считается действительной с момента подписания обеими сторонами.

Марка и номер автомобиля	-
Ф.И.О. водителя	-
Паспортные данные	-
Номер телефона	-

Экспедитор	Перевозчик
ООО «СПЕЦАВТОТРАНС» Юридический адрес: 456518, Челябинская область, Сосновский район, поселок Западный, улица Цветной Бульвар (Привилегия Мкр.), дом 17, квартира 4 ИНН: 7460045483 КПП: 746001001 ОГРН: 1197456014766 Расчетный счет: 40702810610000515680 Корреспондентский счет: 30101810145250000974 БИК: 044525974 Банк: АО "ТИНЬКОФФ БАНК"	ООО «» Юридический адрес: ИНН: КПП: Расчетный счет: Корреспондентский счет: БИК: Банк:

Генеральный Директор

~~Директор~~

_____/Белова О.В.

М.П.

_____/_____

М.П.

