

Учреждение образования
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ И ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО

*Рекомендовано
учебно-методическим объединением по образованию
в области природопользования и лесного хозяйства
в качестве учебно-методического пособия
для студентов учреждений высшего образования
по специальности 6-05-0821-04 «Лесная инженерия и логистическая
инфраструктура лесного комплекса» профилизации «Логистические
системы и инфраструктура лесного комплекса»*

Минск 2026

УДК 656.135.073.436:339.543(075.8)

ББК 39.18:65.428я73

М43

А в т о р ы :

М. Т. Насковец, Л. Я. Громская, А. А. Борозна, С. В. Красковский

Р е ц е н з е н т ы :

кафедра «Транспортные системы и технологии»
Белорусского национального технического университета
(заведующий кафедрой доктор технических наук,
профессор *А. О. Лобашов*);
заместитель директора СП ЗАО «МАЗ-МАН» кандидат
экономических наук, доцент *Н. В. Хорошун*

Все права на данное издание защищены. Воспроизведение всей книги или ее части не может быть осуществлено без разрешения учреждения образования «Белорусский государственный технологический университет».

Международные перевозки лесных грузов и таможен-
М43 ное дело : учеб.-метод. пособие для студентов специальности
6-05-0821-04 «Лесная инженерия и логистическая инфраструктура
лесного комплекса» профилизации «Логистические системы и ин-
фраструктура лесного комплекса» / М. Т. Насковец, Л. Я. Гром-
ская, А. А. Борозна, С. В. Красковский. – Минск : БГТУ, 2026. – 142 с.
ISBN 978-985-897-338-4.

В учебно-методическом пособии представлена специфика транспортирования лесопроductии, предназначенной для международных грузоперевозок; приведены характеристика и анализ транспортных систем и организации процессов перемещения лесных грузов автомобильным и железнодорожным транспортом. Рассмотрены также основы внешнеэкономической деятельности и правового регулирования международной поставки товарной продукции.

Приведена нормативно-правовая документация сопровождения грузов и отображены аспекты их страхования при выполнении транспортных операций. Значительное внимание уделено вопросам перемещения лесной продукции при пересечении границы и специфике ее таможенного оформления.

Пособие предназначено для подготовки студентов специальности 6-05-0821-04 «Лесная инженерия и логистическая инфраструктура лесного комплекса» профилизации «Логистические системы и структура лесного комплекса», также представляет интерес для студентов смежных специальностей.

УДК 656.135.073.436:339.543(075.8)

ББК 39.18:65.428я73

ISBN 978-985-897-338-4 © УО «Белорусский государственный
технологический университет», 2026

© Насковец М. Т., Громская Л. Я.,
Борозна А. А., Красковский С. В., 2026

ПРЕДИСЛОВИЕ

В современных условиях развития лесопромышленного производства лесного комплекса в Республике Беларусь и Российской Федерации значительное место отводится вопросам международных грузоперевозок.

Ввиду отсутствия опыта организации международных перевозок лесных грузов существует потребность подготовки инженерных кадров по специальности 6-05-0821-04 «Лесная инженерия и логистическая инфраструктура лесного комплекса», а также смежным специальностям лесоинженерного профиля. Одной из дисциплин подготовки специалистов данного направления является дисциплина «Международные перевозки лесных грузов и таможенное дело».

Согласно учебной программе учреждения высшего образования, изучение читаемого курса наряду с получением сведений о лесопroduкции и функционировании транспортно-технологических систем в лесной отрасли поможет студентам приобрести необходимые знания в области организации международных перевозок, проведения внешнеторговых операций и сделок, товарообменных операций.

В данном учебно-методическом пособии нашли отражение нормативные правовые документы и примеры их оформления для осуществления международной деятельности, выполнения экспортных и импортных операций. Приведены документация автомобильных грузоперевозок, сопроводительные документы перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Наряду с этим процесс международной перевозки лесоматериалов требует ознакомления с классификацией и видами страховой деятельности, документацией и условиями страхования грузов при их международной перевозке.

Будущему инженеру необходимо владеть основами международного транспортного и таможенного дела. Поэтому он должен быть ознакомлен с законодательными документами по таможенному оформлению международных перевозок лесных грузов, функциями таможенных органов; знать основные положения перемещения товаров через таможенную границу, формы и порядок осуществления таможенного контроля в зонах его проведения.

1. ОРГАНИЗАЦИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

1.1. Лесопродукция как объект международных грузоперевозок

Лесопродукцией называют материалы и продукты, получаемые в результате механической, механико-химической и химической переработки стволов, корней и кроны деревьев. Лесопродукция разделяется на несколько групп. Лесоматериалы – продукт первичной переработки древесного сырья, предназначенного для международных грузоперевозок.

Лесоматериалы (*timber*) получают путем механической обработки поваленных деревьев, хлыстов или их частей с сохранением природной физической структуры и химического состава древесины. Их подразделяют на следующие подгруппы:

- круглые (*round timber*), получаемые путем поперечного деления хлыстов;
- пиленые, или **пиломатериалы** (*sawn timber*), получаемые из круглых лесоматериалов продольным пилением;
- строганные (*planed timber*), получаемые путем резания древесины ножами, формирующими плоскую поверхность разрезаемых частей;
- колотые (*split timber*), получаемые путем раскалывания круглых лесоматериалов;
- лущеные (*shell timber*), получаемые путем резания древесины по спирали;
- измельченная древесина (*reduction timber*), получаемая специальной переработкой древесины с помощью рубительных машин, дробилок, молотковых мельниц, стружечных станков, размольных установок, а также в процессе пиления и фрезерования.

Основными видами экспортной лесопродукции лесного комплекса являются пиломатериалы, измельченная древесина и колотые лесоматериалы.

Пиломатериалы (*sawn timber*) различают по породам, геометрической форме поперечного сечения, месту выпиливания из

бревна, расположению пластей досок относительно направления годовичных слоев (рис. 1.1), назначению, способам распиловки, размерам и качеству.

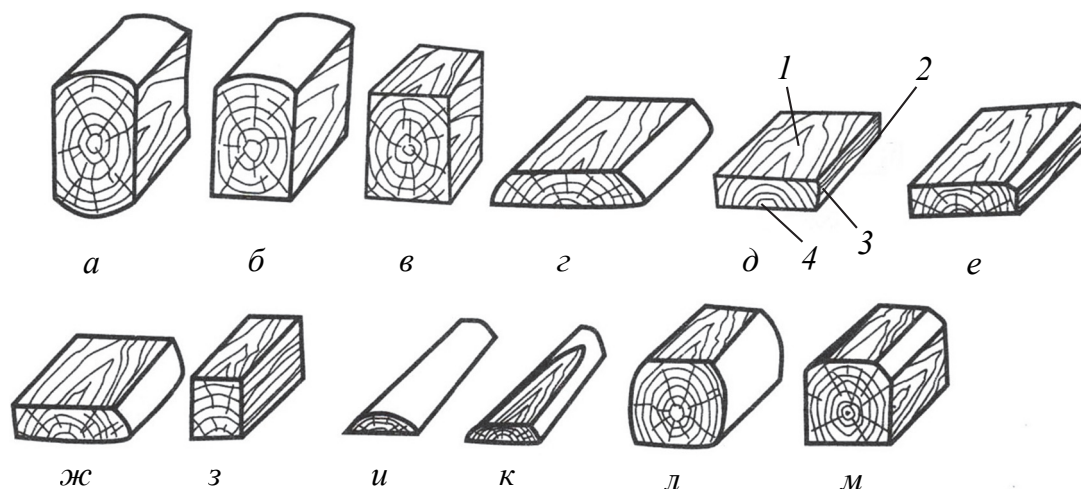


Рис. 1.1. Виды пиломатериалов:

а – двухкантный брус; *б* – трехкантный брус; *в* – четырехкантный брус;
г – необрезная доска; *д* – чистообрезная доска;
е – обрезная доска с тупым обзолом; *ж* – обрезная доска с острым обзолом;
з – брусок; *и* – обапол горбыльный; *к* – обапол дощатый;
л – шпала необрезная; *м* – шпала обрезная.

Элементы доски:

1 – плоть; *2* – кромка; *3* – ребро; *4* – торец

Пиломатериалы имеют следующие элементы:

1) пласти (*fase*) – продольные широкие стороны, а также любая сторона пиломатериала с квадратным поперечным сечением; плоть, обращенная к сердцевине – *внутренняя (inside fase)*, к заболони – *наружная (outside fase)*;

2) кромки (*edge*) – продольные узкие стороны досок и брусков;

3) ребра (*arris*) – линия пересечения пласти с кромкой;

4) обзол (*wane*) – непропил в углах поперечного сечения (участок боковой поверхности бревна);

5) тупой обзол (*blunt wane*) – непропил частей ширины кромки;

6) острый обзол (*sharp wane*) – непропил всей ширины кромки на части длины пиломатериала;

7) торцы (*end*) – концевые поперечные сечения.

По геометрической форме поперечного сечения различают доски, бруски, брусья, шпалы, обапол (рис. 1.1).

Доска (board) – пиломатериал толщиной от 16 до 100 мм и шириной от 75 до 275 мм (ширина всегда более двойной толщины).

Брусok (*flitch*) – пиломатериал шириной не более двойной толщины, получаемый продольным распиливанием доски, толщиной от 50 до 100 мм.

Брус (*cant*) – пиломатериал толщиной и шириной от 100 мм и более; соответственно числу обработанных пилением сторон брусья бывают двух-, трех- и четырехкантными.

Обанол (*slab*) – пилопродукция, получаемая из боковой части бревна и имеющая одну пропиленную, а другую непропиленную или частично пропиленную поверхность.

Шпалы (*sleeper*) и переводные брусья. Производство их состоит из продольной распиловки шпальных кряжей и окорки (оправки) шпал. Сырьем для производства шпал служат шпальные кряжи длиной 2,75 м и диаметром 26 см и более. Шпалы могут быть обрезные, в виде четырехкантного бруса и необрезные.

Строгаными (*planed timber*) называют пиломатериалы, у которых одна или несколько сторон подверглись строганию.

Калиброванными (*regularized dried timber*) называют пиломатериалы, высушенные и затем обработанные до заданного размера.

В зависимости от характера обработки пиломатериалы разделяют на обрезные, необрезные и односторонне обрезные.

Обрезными (*square edged timber*) называются доски и бруски, у которых обе кромки опилены перпендикулярно пластям, а обзол не более допустимого. Обрезные доски и бруски могут быть с параллельными и непараллельными (по сбегу) кромками.

Необрезными (*unedged timber*) называют пиломатериалы, у которых кромки не опилены или обзол больше допустимого.

Односторонне обрезные (*one-sided edged timber*) доски и бруски имеют одну кромку, опиленную перпендикулярно пластям, и обзол на этой кромке не превышает допустимого в обрезном пиломатериале.

В зависимости от места выпиливания из бревна различают сердцевинные, центральные и боковые пиломатериалы.

Сердцевинные доски (*core boards*) выпиливаются из центральной части бревна и содержат сердцевину и наибольшее количество сучков всех разновидностей – здоровых и заросших. Обычно толщина таких досок превышает 40 мм, их получают из толстых бревен. При выпиливании тонких сердцевинных досок сердцевина может выходить на пласть либо быть близко к ней и обнажиться при строгании, поэтому тонкие сердцевинные доски высших сортов не изготавливают.

Центральные доски (central boards) (бруски, брусья) получают при распиловке бревна вдоль оси. При таком распиле лучше всего вскрываются пороки на внутренней пласти пиломатериала, перерезаются все годовичные слои. Качество данных досок лучше; они меньше подвержены растрескиванию.

Боковые доски (side boards) выпиливают из зоны бревна, расположенной между сердцевинной или центральной досками и горбылем (обаполом). Боковые доски менее сучковаты, не имеют разветвленных сучков. Они легко строгаются и обладают более чистой поверхностью, содержат меньшее количество пороков, характеризуются лучшим качеством по сравнению с центральными и сердцевинными досками.

По расположению пластей относительно направления годовичных слоев различают доски *радиальные (fully quarter sawn timber)*, *тангенциальные (plain sawn timber)* и полученные при распиловке *параллельно образующей (quarter sawn timber)*. У первых пласти расположены почти перпендикулярно годовичным слоям, у вторых – по касательной к годовичным слоям или близко к этому направлению, у третьих – почти параллельно годовичным слоям (именно последние обладают лучшими механическими свойствами).

Пиломатериалы разделяют на пилопродукцию общего и специального назначения. Первые производят в соответствии с унифицированным стандартом, вторые – по специальным стандартам.

Номинальная длина пиломатериалов хвойных пород от 1,0 до 6,5 м с градацией 0,25 м; для тары – от 0,5 м с градацией 0,1 м; твердых лиственных пород – от 0,5 до 6,5 м с градацией 0,1 м; мягких лиственных пород и березы – от 0,5 до 2,0 м с градацией 0,1 м и от 2,0 до 6,5 м с градацией 0,25 м; для экспорта – от 0,9 до 6,3 м с градацией 0,3 м.

Ширина узкой пласти обрезных пиломатериалов с непараллельными кромками в узком конце должна быть следующей: для толщины от 16 до 50 мм – не менее 50 мм; для толщины от 50 до 100 мм – не менее 60 мм; для толщины от 100 до 300 мм – не менее 0,7 толщины.

Ширина узкой пласти необрезных пиломатериалов, измеренная в любом месте длины, должна составлять: для толщины от 16 до 50 мм – не менее 50 мм; от 50 до 100 мм – не менее 60 мм и при толщине 100–300 мм – не менее 0,6 толщины.

Размеры пиломатериалов в российских стандартах и в стандартах стран Европы и Скандинавии по толщине и ширине даются

в миллиметрах, по длине – в метрах, а в стандарте США – в дюймах и футах. Унифицированные размеры пиломатериалов позволяют применять их в различных отраслях народного хозяйства и поставлять на экспорт, так как они разработаны с учетом международных стандартов ИСО.

Сырье для производства технологической щепы изготовляют из всех пород. Оно может быть длиной 1–3 м с градацией 0,5 м толщиной 2–6 см. В сырье для изготовления щепы не допускаются гнили (ядровая, заболонная, наружная, трухлявая) и обугленность; кривизна простая более 10%, сложная – 5%. Другие пороки допускаются.

Древесина, не соответствующая требованиям стандарта на деловые сортименты, называется *низкокачественной*. Значительную часть низкокачественной древесины можно использовать для получения деловой продукции путем дополнительной ее обработки или переработки.

Топливные дрова – круглые или колотые лесоматериалы, которые по наличию пороков могут быть использованы только в качестве топлива.

Для заготовки дров применяются все древесные породы. В зависимости от теплотворной способности, определяемой объемной массой древесины, дрова разделяются на три группы:

I – заготавливаемые из березы, бука, ясеня, ильма, вяза, граба, клена, дуба и лиственницы;

II – заготавливаемые из сосны и ольхи;

III – заготавливаемые из ели, кедра, пихты, осины, липы, тополя, ивы.

Дрова, заготовленные из пород одной группы, называют *однородными*; из пород разных групп – *смешанными*. Древесина дуба используется на дрова только в том случае, если не может быть применена для выработки дубильных экстрактов.

Длина дров составляет 0,25; 0,33; 0,50; 0,75; 1,0 м с отклонением по длине ± 2 см. Толщина круглых поленьев варьирует от 3 см. Количество поленьев толщиной 3–6 см не должно составлять более 20% от общего объема. Поленья сечением 15–25 см раскалываются на две части, толщиной 26–40 см – на четыре примерно равные части, а толщиной более 40 см – на столько частей, чтобы наибольший размер по расколу торца не превышал 20 см. В дровах допускаются все пороки за исключением гнили. Наружная трухлявая гниль и гниль от домовых грибов не допускаются,

а гнили ядровая и заболонная не должны превышать 65% площади торца полена, причем количество дров с гнилью от 30 до 65% площади торца не должно быть более 20% сдаваемой партии дров.

В настоящее время в России, Беларуси и Казахстане используется товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Таможенного союза (ТН ВЭД ТС), подготовленная Советом Евразийской экономической комиссии на основе решения от 16 июля 2012 г.

В соответствии с ТН ВЭД ТС древесина и изделия из нее относятся к группе 44 «Древесина и изделия из нее; древесный уголь» и классифицируются следующим образом:

- 4401 Древесина топливная в виде бревен, поленьев, ветвей, вязанок хвороста или в аналогичных видах; древесина в виде щепок или стружки; опилки и древесные отходы и скрап, не агломерированные или агломерированные в виде бревен, брикетов, гранул или в аналогичных видах;

- 4402 Уголь древесный (включая уголь, полученный из скорлупы или орехов), агломерированный или неагломерированный;

- 4403 Лесоматериалы необработанные, с удаленной или не удаленной корой или заболонью или грубо окантованные или неокантованные;

- 4404 Древесина бондарная; бревна расколотые; сваи, колья и столбы из дерева, заостренные, но не распиленные вдоль; лесоматериалы, грубо обтесанные, но не обточенные, не изогнутые или не обработанные другим способом, используемые для производства тростей, зонтов, ручек для инструментов или аналогичных изделий; щепы и аналогичная древесина;

- 4405000000 Шерсть древесная; мука древесная;

- 4406 Шпалы деревянные для железнодорожных или трамвайных путей;

- 4407 Лесоматериалы, полученные распиловкой или расщеплением вдоль, строганием или лущением, не обработанные или обработанные строганием, шлифованием, имеющие или не имеющие торцевые соединения, толщиной более 6 мм;

- 4408 Листы для облицовки (включая полученные разделением слоистой древесины), для клееной фанеры или для аналогичной слоистой древесины и прочие лесоматериалы, полученные распиловкой или расщеплением вдоль, строганием или лущением, не обработанные или обработанные строганием, шлифованием,

сращенные или не сращенные, имеющие или не имеющие торцевые соединения, толщиной не более 6 мм;

– 4409 Пиломатериалы (включая планки и фриз для паркетного покрытия пола, несобранные) в виде профилированного погонажа (с гребнями, пазами, шпунтованные, со стесанными краями, с соединением в виде полукруглой калевки, фасонные, закругленные или аналогичные) по любой из кромок, торцов или плоскостей, не обработанные или обработанные строганием, шлифованием, имеющие или не имеющие торцевые соединения;

– 4410 Плиты древесно-стружечные, плиты с ориентированной стружкой (OSB) и аналогичные плиты (например, вафельные плиты) из древесины или других одревесневших материалов, не пропитанные или пропитанные смолами или другими органическими связующими веществами;

– 4411 Плиты древесно-волоконистые из древесины или других одревесневших материалов с добавлением или без добавления смол или других органических веществ;

– 4412 Фанера клееная, панели фанерованные и аналогичная слоистая древесина;

– 4413000000 Древесина, прессованная в виде блоков, плит, брусьев или профилированных форм;

– 441400 Рамы деревянные для картин, фотографий, зеркал или аналогичных предметов;

– 4415 Ящики, коробки, упаковочные клетки, барабаны и аналогичная тара из древесины; кабельные барабаны деревянные; поддоны, поддоны ящичные и прочие погрузочные щиты деревянные; обечайки деревянные;

– 4416000000 Бочки, бочонки, чаны, кадки и прочие бондарные изделия и их части из древесины, включая клепку;

– 4417000000 Инструменты, корпуса и ручки для инструментов, части и ручки метел или щеток из древесины; деревянные сапожные колодки и растяжки для обуви;

– 4418 Изделия столярные и плотницкие деревянные, строительные, включая ячеистые деревянные панели, панели напольные собранные, гонт и дранку кровельные;

– 4419 Принадлежности столовые и кухонные деревянные;

– 4420 Изделия деревянные мозаичные и инкрустированные; шкатулки и коробки для ювелирных или ножевых и аналогичных изделий деревянные; статуэтки и прочие декоративные изделия деревянные; деревянные предметы мебели, не указанные в группе 94;

– 4421 Изделия деревянные прочие.

В табл. 1.1 приведены основные виды получаемой лесопро-
дукции, предназначенной для отправки на экспорт в соответствии
с ТН ВЭД ТС.

Таблица 1.1

Основные виды лесных грузов по ТН ВЭД ТС

Схема	Наименование
	Пиломатериалы обрезные (доска) (код ТН ВЭД ТС: 4407)
	Пиломатериалы необрезные (доска) (код ТН ВЭД ТС: 4407)
	Щепа топливная, технологическая (код ТН ВЭД ТС: 4401 12)
	Дрова колотые (код ТН ВЭД ТС: 4401)

При оценке транспортной характеристики поставляемых за
границу лесных грузов большое значение играет соответствие
лесопродукции критериям качества. В частности, это касается на-
личия пороков древесной продукции.

Пороки древесины – изменения внешнего вида, нарушение формы ствола, целостности тканей и другие недостатки, снижающие качество древесины и ограничивающие возможность их практического использования. Они регламентируются ГОСТ 2140–81 «Видимые пороки древесины. Классификация, термины и определения, способы измерения».

В соответствии с этим ГОСТом все пороки разделены на 9 групп: сучки; трещины; пороки формы ствола; пороки строения древесины; химические окраски; грибные поражения; биологические повреждения; инородные включения, механические повреждения и пороки обработки; покоробленности.

Сучки (knot) – часть ветви, заключенная в древесине ствола. Сучки нарушают однородность и целостность строения древесины, вызывают искривление волокон и годичных слоев, затрудняют механическую обработку. Наиболее качественная, бессучковая древесина находится в нижней части ствола дерева.

Сучки классифицируют следующим образом (рис. 1.2):

1) по форме разреза на поверхности сортимента – круглый (*round knot*), овальный (*oval knot*), продолговатый (*spike knot*);

2) положению в сортименте – пластовой (*fase knot*), кромочный (*edge knot*), ребровый (*arris knot*), торцевой, сшивной, сквозной (*traversing knot*);

3) взаимному расположению – разбросанные (*well-scattered*), групповые (*group knots*), разветвленные (*well-spaced knots*).

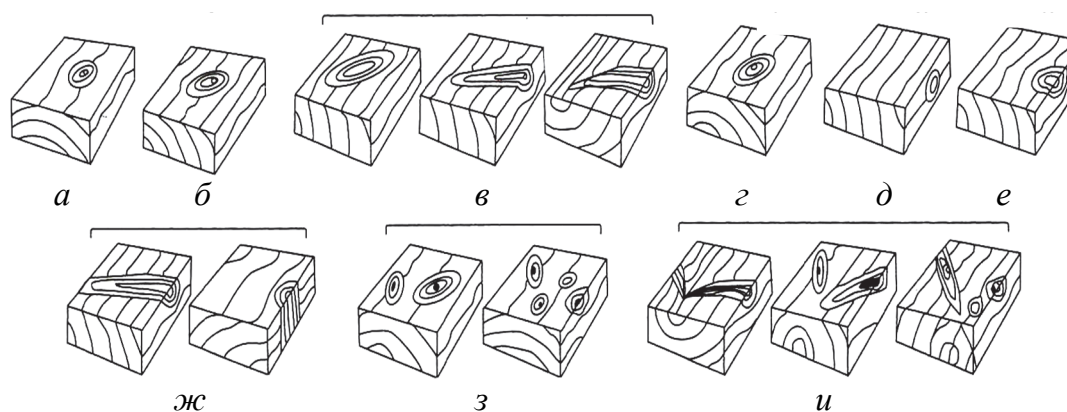


Рис. 1.2. Разновидности сучков:

а – круглый; *б* – овальный; *в* – продолговатый; *г* – пластовой; *д* – кромочный; *е* – ребровый; *ж* – сшивной; *з* – групповые; *и* – разветвленные

Трещины (fissures) – продольные разрывы древесины, которые образуются под воздействием внутренних напряжений, достигающих предела прочности древесины на растяжение поперек волокон.

Различают следующие основные виды трещин: метиковые, морозные, усушки, отлупные, пластевые, кромочные, торцевые и др. (рис. 1.3).

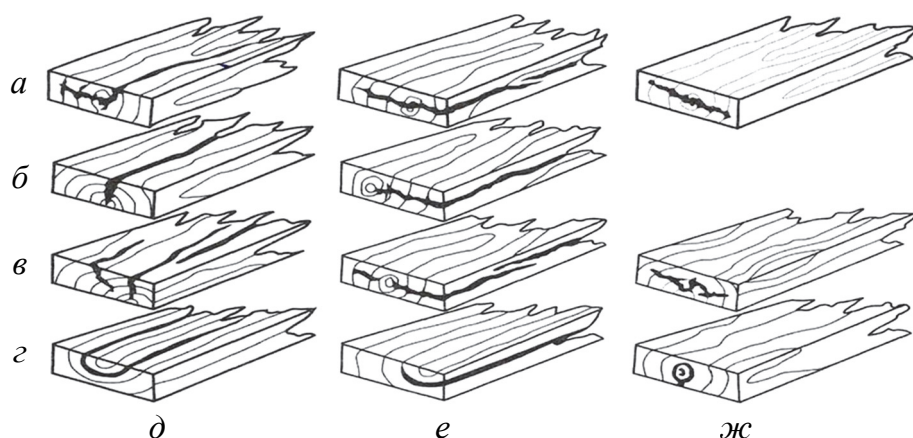


Рис. 1.3. Разновидности трещин:

а – метиковые; *б* – морозные; *в* – трещины усушки; *г* – отлупные;
д – пластевые; *е* – кромочные; *ж* – торцевые

Пороки формы ствола: закомелистость, кривизна, нарост, овальность, сбежистость. Образующиеся в процессе роста дерева пороки увеличивают количество отходов при распиловке круглых лесоматериалов.

Пороки строения древесины: внутренняя заболонь, двойная сердцевина, засмолок, крень, ложное ядро, наклон волокон, пасынок, прорость, рак, свилеватость, сухобокость и др. Приведенные пороки затрудняют механическую обработку древесины, снижают механическую прочность, ухудшают внешний вид.

Химические окраски бывают следующих разновидностей:

- 1) по типам – продубина, желтизна;
- 2) по интенсивности цвета – светлая, темная.

Грибные поражения (*fungus infection*):

– грибные поражения, которые существенно не влияют на качество древесины, но несколько снижают прочность при ударных нагрузках и повышают ее водопроницаемость (грибные ядровые пятна, заболонные грибные окраски, плесень, побурение, синева);

– грибные поражения, которые снижают механические свойства древесины (гниль ядровая, заболонная твердая и мягкая гнили, дупло). Наружная трухлявая гниль не допускается ни в одном сорте лесоматериалов.

Биологические повреждения: червоточины, нарушающие целостность древесины и снижающие ее механические свойства.

Червоточина (bore hole) – ходы и отверстия, проделанные в древесине насекомыми. Образовавшаяся неглубокая червоточина проникает в древесину на глубину не более 15 мм, а глубокая – более 15 мм.

Инородные включения, механические повреждения и пороки обработки: бахрома, волнистость, ворсистость, вырыв, запил, заруб, карра, мшистость, обзол, отщеп, риски на поверхности древесины, скол, скос пропила и др. Данного вида пороки древесины возникают главным образом в процессе получения или обработки пиломатериалов и изделий из них.

Покоробленности (warp): продольная покоробленность по пласти, простая покоробленность, сложная покоробленность, покоробленность по кромке, поперечная покоробленность, крыловатость (рис. 1.4).

Данная группа пороков свойственна только для пиломатериалов, представляет собой изменения формы пиломатериалов, возникающие при выпилке, сушке и хранении.

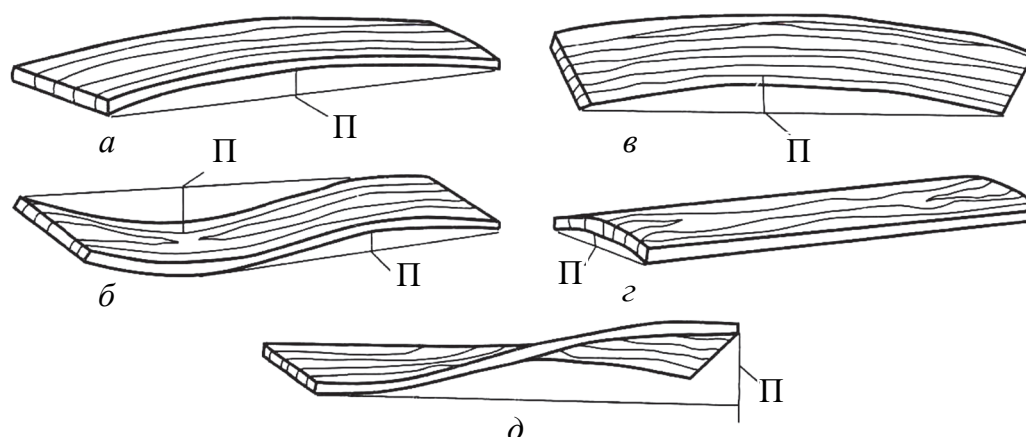


Рис. 1.4. Покоробленности пиломатериалов:
a – простые; *б* – сложные; *в* – продольная по кромке;
г – поперечная; *д* – крыловатость;
 П – покоробленность

При оценке транспортной характеристики поставляемых за границу лесных грузов большое значение играет соответствие лесопroduкции критериям качества. В частности, это касается наличия пороков древесной продукции.

Обмер и учет пиломатериалов. Основными средствами измерения объемов пиломатериалов являются линейки, мерные вилки и рулетки (рис. 1.5).

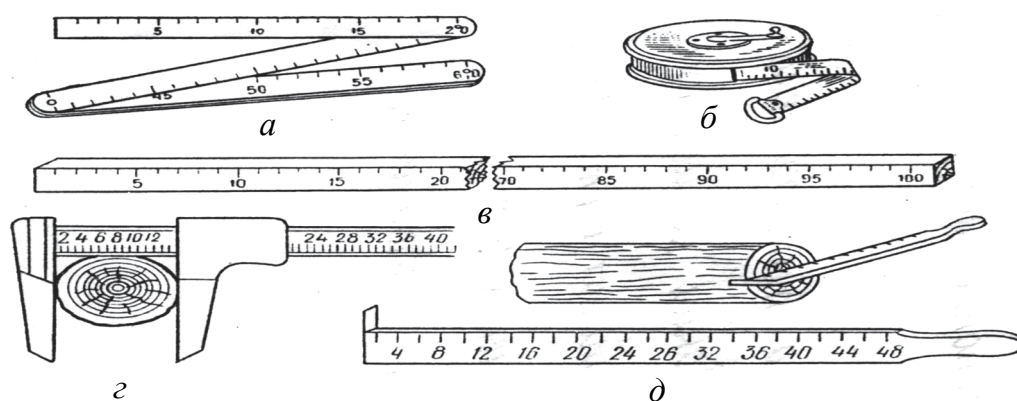


Рис. 1.5. Инструменты для измерения длины и толщины лесоматериалов:

a – складной метр; *б* – рулетка; *в* – мерная линейка;

г – мерная вилка; *д* – мерная скоба

Измеряемые размеры: *t* – толщина; *b* – ширина; *l* – длина в метрах с тремя десятичными знаками.

Объем определяется по формуле

$$V = t \cdot b \cdot l. \quad (1.1)$$

Объем отдельно измеренного пиломатериала выражен в кубометрах с тремя десятичными знаками.

Объем партии, состоящей из пиломатериалов одного размера, определяется по формуле

$$V = n \cdot V_1, \quad (1.2)$$

где *n* – количество пиломатериалов в партии, шт.; *V*₁ – объем одного пиломатериала.

Если в партии размеры пиломатериалов не одинаковые, то они определяются следующим образом: отдельно толщины, ширины или длины для нахождения суммарных тех или иных размеров. В этом случае рекомендуется также разделить партию на группы, состоящие из одинаковых размеров, и определить объем каждой группы отдельно. Объем необрезных пиломатериалов или партии устанавливается с учетом половины ширины любого обзола без коры на середине длины доски. В случае аномалий выполняют два измерения на равном расстоянии от середины и используют среднее. Здоровая заболонь включается в результат измерения.

Длину досок измеряют по наименьшему расстоянию между торцами и округляют результат измерения до 0,001 м.

Толщину досок измеряют в любом месте длины, но не ближе 150 мм от торцов.

Ширину обрезных досок измеряют в любом месте длины, где нет обзола, но не ближе 150 мм от торцов. Ширину обрезных досок с непараллельными кромками измеряют на середине длины.

Ширину необрезных досок измеряют на середине длины как полусумму ширин обеих пластей (без учета коры и луба). Результат измерения округляют до 10 мм, доли до 5 мм не учитывают, а доли 5 мм и более считают за 10 мм.

Номинальные размеры пиломатериалов определяют с учетом величины усушки. Для этого размеры досок по толщине и ширине определяют после измерения влажности.

Номинальный размер досок по толщине и ширине устанавливают путем сравнения фактических размеров с предельными, увеличенными (при фактической влажности более расчетной) или уменьшенными (при влажности менее расчетной) на величину усушки.

При поштучном определении объемов обрезных досок их объем вычисляют как произведение номинальных размеров по толщине, ширине и длине. Результат вычисления одного объема метра длины или одной доски округляют до $0,000001 \text{ м}^3$, а партии досок – до $0,001 \text{ м}^3$.

Поштучный метод. Объем досок влажностью 20% и менее равен произведению номинальной толщины на номинальную ширину и длину. Объем досок влажностью более 20% равен произведению номинальной толщины на номинальную ширину, на длину и на поправочный коэффициент, учитывающий усушку досок по ширине. Поправочный коэффициент составляет для досок из хвойных пород 0,96, из лиственных – 0,95.

Геометрический метод измерения объема пакета досок. Пакет досок, измеряемых геометрическим методом, должен удовлетворять следующим требованиям:

- торцы досок с одной стороны пакета должны быть выровнены;
- доски в горизонтальных рядах должны быть уложены вплотную друг к другу без нахлеста одной на другую;
- пакет должен иметь одинаковую ширину по всей длине;
- боковые стороны пакета должны быть вертикальными, допускается смещение отдельных крайних досок от вертикали боковой стороны внутрь или наружу пакета до половины ширины доски, но не более 100 мм.

Высоту пакета измеряют со стороны выровненных торцов на середине ширины. Найденное значение уменьшают на толщину прокладок. Результат округляют до 0,01 м.

Ширину пакета измеряют со стороны выровненных торцов по середине высоты по расстоянию между двумя условно проведенными вертикальными линиями, ограничивающими боковые стороны пакета. Результат округляют до 0,01 м.

Длину пакета L вычисляют по формуле

$$L = L_{\text{п}} + L_{\text{нп}} \cdot K, \quad (1.3)$$

где $L_{\text{п}}$ – длина плотной части пакета, м; $L_{\text{нп}}$ – длина неплотной части пакета, м; K – коэффициент, значение которого принимают равным 0,67, если количество торцов в неплотной части более 50% от количества досок в пакете и 0,50 – если количество торцов в неплотной части пакета равно 50% от количества досок в пакете; 0,33 – если количество торцов в неплотной части пакета менее 50% от количества досок в пакете. Результат округляют вниз до принятой градации по длине досок.

Складочный объем пакета находят перемножением его высоты, ширины и длины пакета.

Плотный объем пакета определяют перемножением складочного объема на коэффициент перевода. Результат округляют до 0,001 м³.

Измерение объема по числу досок или пакетов в партии. Отбор досок или пакетов в выборку для установления среднего объема доски либо пакета производят случайным образом из разных мест партии. Выборочное определение среднего объема выполняют для однородных по размерам пакетов из досок одной толщины.

Объем досок находят методом поштучного обмера. Объем пакетов в выборке определяют геометрическим методом. Средний объем доски или пакета вычисляют делением плотного объема досок в выборке на число досок или пакетов. Результат вычисления среднего объема доски округляют до 0,000001 м³. Объем досок в партии вычисляют умножением среднего объема доски на число досок в партии или умножением среднего объема пакета на число пакетов в партии.

Правила приемки. Размеры и качество досок проверяют выборочным контролем.

Партию считают удовлетворяющей требованиям договора, если количество досок в выборке, не соответствующих этим требованиям, меньше приемочного числа или равно ему.

Выборка для определения шероховатости должна состоять не менее чем из 10 досок.

Определение объема необрезных досок. Измерение объема необрезных досок может выполняться поштучным методом, геометрическим по складочному объему пакета, по числу досок и среднему объему доски, по числу пакетов и среднему объему пакета. Выбор метода измерения устанавливается при заключении договора.

Объем связки. Суммарная ширина (рис. 1.6) вычисляется как

$$\sum b = AA' + BB' + CC' + DD' + EE' + MM'. \quad (1.4)$$

Суммарную ширину связки или некоторых частей от одной связки с равной длиной и толщиной измеряют на равном расстоянии от торцов, перпендикулярно к оси без учета коры. Она равна сумме ширин верхних пластей каждой необрезной доски.

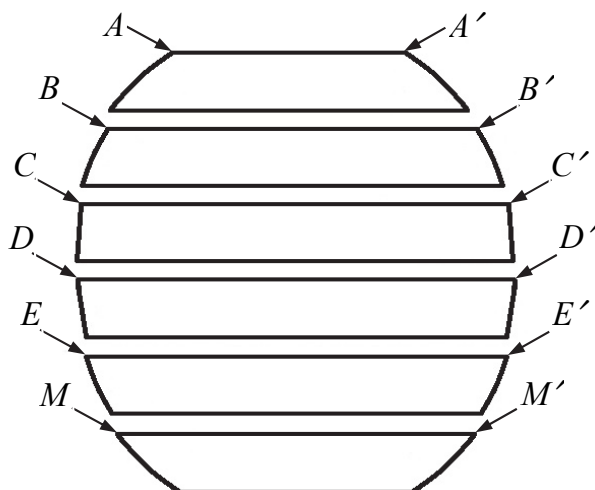


Рис. 1.6. Объем связки

Транспортная классификация грузов. *Грузом* называется продукт производства в виде сырья, полуфабрикатов, готовой продукции, принятый транспортом к перевозке. Совокупность свойств груза, определяющая условия и технику перевозки, перегрузки и хранения, называется **транспортной характеристикой груза**. Груз характеризуется режимом хранения, способами упаковки, перевозки, физико-химическими свойствами, размерами, объемом, массой и формой предъявления к перевозке. Если груз упакован в отвечающую условиям перевозки тару, имеет соответствующую правилам маркировку, находится в надлежащем кондиционном состоянии и может быть сохранно перевезен, то он находится в транспортабельном состоянии.

Способ транспортировки, погрузочно-разгрузочные механизмы, тип автомобиля, вагона, судна, режим хранения груза, меры по технике безопасности, пожарной безопасности определяются физико-химическими свойствами груза и формой предъявления его к перевозке. С учетом особенностей грузов созданы соответствующие грузовые устройства и транспортные средства. Не существует единой транспортной классификации грузов.

Имеется наиболее удобная транспортная классификация грузов, перевозимых *морским транспортом*. Согласно ей все грузы делят на три группы: *массовые, генеральные (общие) и особорежимные*.

К первой группе относят грузы, имеющие определенную массу: насыпные, навалочные, наливные и лесные. Насыпные (зерно) и навалочные (уголь, песок, гравий, щебень) грузы обычно перевозят большими партиями и обеспечивают полную загрузку транспортных средств. Наливные (жидкие) грузы перевозят в специальном подвижном составе (цистернах, танкерах, бензовозах). К лесным грузам причисляют круглый лес, пиломатериалы, фанеру, плиты ДСП, ДВП и другие материалы из древесины.

Вторая группа считается самой многочисленной по числу наименований. Общие (генеральные) или штучные грузы перевозят упакованными в тару либо без упаковки. В зависимости от вида упаковки грузы бывают мешковые, киповые, катно-бочковые, ящичковые, контейнерные и пакетные. К штучным грузам без упаковки относят металл в чушках, болванках, слитках, кирпич и т. п.

Штучные грузы делят на негабаритные, тяжеловесные и легковесные. Негабаритными считаются грузы, по размерам выходящие за пределы подвижного состава. Тяжеловесными на водном транспорте считаются грузы с массой одного места более 1 т, на железнодорожном транспорте – более 500 кг, на автомобильном – более 30 т. Легковесными являются грузы, плотность которых менее 0,5 т/м³ (опилки, щепа, вата, спички и т. п.).

К третьей группе грузов относят особорежимные, т. е. грузы, требующие при хранении и перевозке соблюдения специальных условий и правил.

Основными характеристиками груза являются его линейные размеры, обычно измеряемые в метрах либо футах (1 фут = 304,8 мм). Объем груза измеряют в кубических метрах, а на морском транспорте – регистровой тонной, равной 2,83 м³. Массу груза определяют в килограммах или тоннах.

На *железнодорожном транспорте* в массу брутто входит и масса подвижного состава. Перевозимый груз состоит из собственно груза и тары. Общая масса груза и тары называется массой брутто, без тары – массой нетто.

Для определения количества груза, размещаемого на подвижном составе, используют величину удельного объема и плотности груза. Удельный объем – это объем, занимаемый одной тонной груза на подвижном составе.

Для генеральных (штучных) грузов важной характеристикой является удельный объем места U_m , м³/т, определяемый отношением габаритного объема места V_m , м³, к его общей массе M_o , т:

$$U_m = V_m / M_o, \quad (1.5)$$

На *автомобильном транспорте* грузы классифицируют следующим образом:

- 1) по массе одного грузового места:
 - штучные до 250 кг, катные (бочки, катушки, кабели) – до 500 кг;
 - повышенной массы от 250 кг, катные от 500 кг до 30 т;
 - тяжеловесные штучные неделимые массой 30 т и более;
- 2) размерам:
 - допускаемые к перевозкам по дорогам общего пользования;
 - крупногабаритные, у которых один из размеров превышает по ширине 2,5 м, по высоте – 3,8 м, длине за пределы заднего борта автомобиля – 2 м;
- 3) способу погрузки и выгрузки (штучные, сыпучие, навалочные, наливные);
- 4) виду тары (тарные, бестарные)
- 5) размерам отправки:
 - мелкопартионные – массой до 5 т;
 - партионные – от 5 до 30 т;
 - массовые – более 30 т;
- 6) специфическим свойствам (скоропортящиеся, опасные, анти-санитарные, живые).

На *водном транспорте* принята следующая классификация грузов:

- сухие (насыпные, навалочные, штучные);
- наливные (жидкие);
- легковесные – 1 т груза занимает объем более 2 м³;

- тяжеловесные – масса одного места превышает 1 т;
- длинномерные и громоздкие – длина свыше 3 м, высота – 2,1 м, ширина – 2,6 м;
- негабаритные – по размерам не помещаются в трюмы судна.

1.2. Транспорт и транспортно-технологические системы грузоперевозок. Международные смешанные и мультимодальные перевозки. Бесперегрузочные сообщения. Контейнерные и пакетные перевозки

Понятие транспорта. Как показывают энциклопедические издания, наиболее распространенное понятие транспорта отождествляется с его латинским трактованием – *transporto* (перемещаю, перевожу). Слово «транспорт» употребляется в различных значениях:

- 1) отрасль народного хозяйства, имеющая своим назначением перевозку грузов и пассажиров;
- 2) комплекс технических средств, обеспечивающих перемещение материальной продукции и людей;
- 3) собственно процесс перемещения груза и пассажиров;
- 4) поток единиц (чаще всего автомобилей), движущийся по улице или дороге;
- 5) отдельная партия груза, следующая в определенный пункт назначения;
- 6) род человеческой деятельности.

Таким образом, надо иметь ввиду, что на современном этапе развития и в перспективе транспорту (транспортной системе), кроме его технологического аспекта, присуще наличие таких взаимосвязанных составных частей, как *подвижной состав (транспортная единица)*, *путь* и *терминалы (погрузочно-разгрузочные пункты)*.

В каждой конкретной отрасли материального производства приведенные физические компоненты транспортной системы оказывают свое специфическое воздействие на процессы грузоперевозок, которое зависит от вида транспорта, а также от эксплуатационных условий.

Транспортная система – комплекс различных видов транспорта, находящихся во взаимной зависимости и взаимодействии при выполнении перевозок. Как правило, для перевозки грузов в состав транспортной системы входят следующие виды транспорта:

автомобильный и железнодорожный (основные), водный (морской и речной) и воздушный.

Автомобильный транспорт. Техническую базу автомобильного транспорта составляют грузовые автомобильные транспортные средства (АТС) (рис. 1.7).



Рис. 1.7. Грузовое автомобильное транспортное средство

Грузовое автомобильное транспортное средство – транспортное средство (одиночное или состав из нескольких единиц транспортных средств), приводимое в движение двигателем и предназначенное для перевозки грузов по автомобильным дорогам. В состав транспортных средств входят сцепленные с ним прицепные транспортные средства, которые предназначены для перевозки грузов и участвуют в дорожном движении как одно целое.

Автомобили разделяются на *транспортные, специальные и спортивные*. Среди транспортных автомобилей выделяют три основные группы: *пассажирские, грузовые, тягачи седельные и балластные*. Каждый автомобиль предназначается для выполнения определенных функций и оценивается с помощью параметров или характеристик.

К грузовому транспорту относятся грузовые бортовые автомобили, фургоны, самосвалы, тягачи, прицепы и полуприцепы, включая специализированные автотранспортные средства, предназначенные для перевозки конкретного вида специальных грузов. Прицепы и полуприцепы при этом являются безмоторными повозками для перевозки грузов.

Основные технико-эксплуатационные характеристик транспорта следующие: вместимость, грузоподъемность, максимальная конструкционная скорость движения, мощность двигателя, число всех и ведущих колес, полная масса и максимальная нагрузка на дорогу от отдельных осей автомобиля, габаритная длина, ширина и высота

автомобиля или автопоезда. Также грузовые автомобили классифицируются по грузоподъемности, типу кузова и скорости.

В зависимости от *грузоподъемности* автомобили относят к категориям: особо малой грузоподъемности – до 0,5 т; малой – 0,5–2,0 т; средней – 2–5 т; большой – 5–15 т и особо большой – более 15 т.

По типу кузова автомобили разделяются на универсальные (бортовые) и специализированные с кузовами, приспособленными для транспортировки определенных видов грузов (самосвалы, фургоны, цистерны, рефрижераторы, панелевозы, контейнеровозы и др.).

Максимальная скорость автомобиля определяется конструкцией машины и является неизменным параметром для исчисления времени хода при разработке расписаний и графиков движения и обеспечении безопасности перевозок.

Ограничения нагрузки на ось лимитируют общую массу автомобиля или автопоезда.

Допустимая общая масса (разрешенная максимальная масса) – это масса транспортного средства с полезной нагрузкой (грузом), объявленная допустимой компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство. Она равна или ниже технической допустимой общей массы – максимальной массы транспортного средства, установленной в его технических характеристиках организацией (заводом)-изготовителем.

Сумма максимальных масс транспортных средств, входящих в их состав, является максимальной массой состава транспортных средств (для седельного тягача с полуприцепом – сумма массы тягача без нагрузки и максимальной массы полуприцепа).

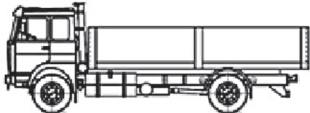
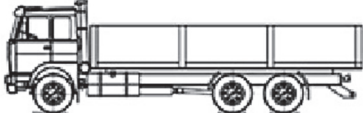
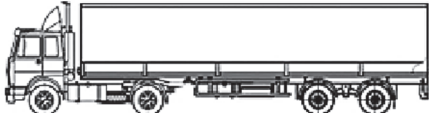
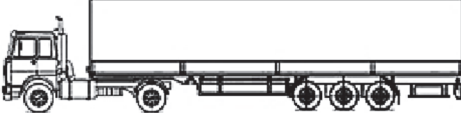
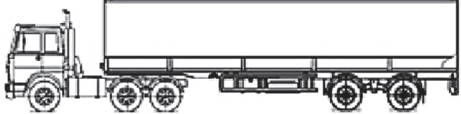
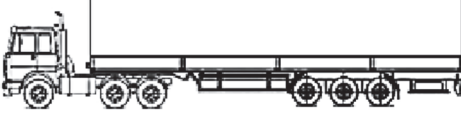
Масса без нагрузки – это масса транспортного средства без полезной нагрузки (груза).

Разница между технической допустимой максимальной массой и массой без нагрузки является разрешенной максимальной (допустимой) грузоподъемностью транспортного средства (в дальнейшем *грузоподъемность*). Номинальная грузоподъемность (в дальнейшем *грузоподъемность*) определяется как разница между допустимой общей массой транспортного средства в зависимости от дорожных условий, в которых осуществляется перемещение грузов, и массой без нагрузки.

В табл. 1.2 приведены основные схемы применяемого подвижного состава для грузовых автомобильных перевозок с указанием разрешенной нагрузки, приходящейся на заднюю ось автомобиля и тележки.

Таблица 1.2

Схемы подвижного состава грузовых транспортных средств

Подвижной состав	Нагрузки на заднюю ось автомобиля и тележки, т
<i>Тяжелые грузовые автомобили</i>	
	Задняя ось: 10,0; 11,5; 13,0
	Тележка: 20,0; 26,0
<i>Автопоезда с полуприцепом</i>	
	Задняя ось тягача: 11,5; 13,0
	Задняя ось тягача: 11,5; 13,0
	Задняя ось тягача: 11,5
	Тележка тягача: 18,0; 20,0
	Тележка тягача: 20,0
<i>Автопоезда с прицепом</i>	
	Задняя ось автомобиля: 11,5; 13,0
	Задняя ось автомобиля: 11,5; 13,0
	Тележка автомобиля: 20,0; 26,0

Габаритные размеры ПС лимитируются по длине, ширине и высоте, что имеет большое значение для обеспечения маневренности и безопасности движения и для реализации пропускной способности дорог и заданной скорости. Габаритные размеры автомобиля или автопоезда установлены стандартом по длине 12–24 м, предельные размеры по ширине 2,5 м и по высоте – 3,8 м.

На автомобильном транспорте различают грузовые перевозки по следующим признакам:

- *отраслевой* – перевозки грузов промышленности, строительства, сельского хозяйства, торговли, коммунального хозяйства, почтовые;

- *размер партий грузов* – массовые и мелкопартионные перевозки. Массовыми называют перевозки большого объема однородного груза. Крупная партия может быть равна номинальной грузоподъемности автомобиля. Мелкопартионные перевозки от 10 кг до половины грузоподъемности автомобиля;

- *территориальный* – городские, пригородные, внутрирайонные, межрайонные, междугородные и международные перевозки;

- *способ выполнения* – местные, прямого сообщения, смешанного сообщения. Местные осуществляются одним автотранспортным предприятием. Прямого сообщения – при участии нескольких автотранспортных предприятий. Смешанные перевозки выполняются двумя или несколькими видами транспорта. Одной из распространенных форм смешанных перевозок являются комбинированные перевозки, при которых груз с одного вида транспорта передается на другой без перегрузки;

- *время* – постоянные, сезонные, временные. Постоянные осуществляются на протяжении всего года, сезонные – только в определенное время года, временные носят эпизодический характер;

- *род (свойства) груза* – перевозки штучных грузов, опасных грузов, грузов в контейнерах, в пакетах (на поддонах), навалочных грузов, особо ценных или грузов повышенного коммерческого и таможенного риска (табак, алкоголь и др.), грузов, подлежащих перевозке на специализированном подвижном составе (в изотермических кузовах, на автовозах, в цистернах и т. п.);

- *организационный признак* – централизованные и децентрализованные. При централизованных перевозках автотранспортные предприятия полностью организуют доставку груза получателям, при децентрализованных – грузополучатель самостоятельно организует доставку груза;

- *срок доставки* – с объявлением сроков доставки или без такого объявления. Сроки доставки могут определяться временными окнами по отправлению от грузоотправителя и по прибытию к грузополучателю (не ранее и не позднее установленных моментов времени);

- *объявление стоимости груза* – с объявлением или без объявления;

- *особые согласованные условия перевозок* – с соблюдением температурных режимов, ограничением скорости, запрещением перегрузки.

Международные автомобильные перевозки грузов выполняются на грузовых автомобильных транспортных средствах.

Автомобильные перевозки включают ездки грузовых автомобильных транспортных средств с грузом и без груза, связанные с его перемещением.

Международные автомобильные перевозки грузов – автомобильные перевозки грузов с пересечением, по крайней мере, одной государственной границы.

Принято выделять следующие виды грузовых международных перевозок (рис. 1.8): двусторонние перевозки, транзит и перевозки между третьими странами.

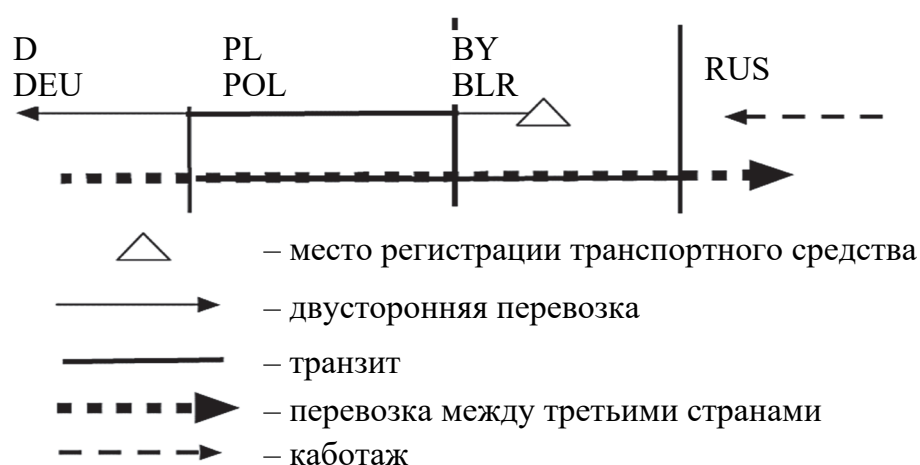


Рис. 1.8. Разновидности грузовых международных перевозок

Двусторонняя перевозка – международная перевозка, осуществляемая на автомобильном транспортном средстве, зарегистрированном в стране, являющейся страной начала или окончания перевозки.

Транзит – автомобильная перевозка через территорию страны, которая не является ни страной погрузки, ни страной выгрузки груза.

Перевозка между третьими странами (перевозка третьей страной, перевозка в/из третьей страны) – транспортировка груза, погруженного в одной стране и выгруженного в другой, осуществляемая на автомобильном транспортном средстве, зарегистрированном в стране, не являющейся ни страной погрузки, ни страной выгрузки груза.

Каботажной считается операция по автомобильной перевозке грузов, погруженных в одном пункте данной страны и разгруженных в другом пункте этой же страны, выполняемая на автомобильном транспортном средстве, зарегистрированном в другой стране.

Каботажные операции в принципе запрещаются. Однако в исключительных случаях они могут допускаться тогда, когда он производится по специальному разрешению, выданному компетентным органом страны, по территории которой выполняются грузоперевозки.

Железнодорожный транспорт. На железнодорожном транспорте различают виды грузовых сообщений: местное, прямое, смешанное. *Местным* считается грузовое сообщение в пределах одной дороги, *прямое* – в пределах двух и более дорог. *Прямое смешанное (железнодорожно-водное)* – перевозка грузов по единому перевозочному документу с участием железнодорожного и водного транспорта. *Прямое смешанное (железнодорожно-автомобильное)* – по единому перевозочному документу с участием железнодорожного и автомобильного транспорта. *Прямое международное* – по единому перевозочному документу с участием дорог двух или более государств. Могут быть прямые смешанные железнодорожно-водно-автомобильные или железнодорожно-воздушные сообщения.

По количеству груза, принятого для перевозки по одной накладной, железнодорожные перевозки выполняются мелкими, малотоннажными, повагонными, групповыми и маршрутными отправлениями.

Мелкой отправкой является партия груза массой от 10 т и объемом не более 1/3 вместимости крытого четырехосного вагона, полувагона или площади четырехосной платформы.

Малотоннажной отправкой считается партия груза массой от 10 до 25 т и объемом не более половины вместимости четырехосного вагона.

Повагонная отправка – это отправка груза отдельным вагоном.

Групповая отправка – отправка груза, для которого требуется более одного вагона, но меньший маршрут.

Маршрутной отправкой считается партия груза, для отправки которого требуется такое количество вагонов, которое соответствует по массе норме поезда (маршрута).

По скорости доставки подразделяются на *грузовые* (осуществляются в обычных грузовых поездах); *большие* (осуществляются в ускоренных поездах); *пассажирские* (перевозка багажа и грузов с пассажирским поездом).

Транспортировка лесопроductии железнодорожным транспортом позволяет за один раз выполнить большую транспортировку груза с одного места в другое. К тому же при транспортировке железной дорогой можно ориентироваться на график, из-за чего сбоев во времени поставок в большинстве случаев не бывает.

С учетом особенностей лесных грузов для их транспортировки используются специализированный подвижной состав или стандартный подвижной состав, оборудованный именно для перевозки лесных грузов (рис. 1.9).



Рис. 1.9. Специализированный подвижной состав для перевозки пиломатериалов

На открытом подвижном составе (ОПС) (рис. 1.10) перевозятся тарно-штучные и пакетированные грузы, которые по своим размерам и массе, как правило, не могут перевозиться в других видах вагонов или универсальных контейнерах.



Рис. 1.10. Открытый подвижной состав для перевозки лесопродукции

Также ОПС используется для перевозки насыпью и навалом грузов. В этом случае отправитель должен принять меры, предотвращающие просыпание груза, выдувание мелких частиц груза при движении в поездах, а также осыпание груза в случае погрузки его выше уровня бортов вагона (с «шапкой»). Погрузка, разравнивание и уплотнение грузов механизированным способом должны обеспечивать сохранность грузов и вагонов.

Перевозка грузов должна осуществляться в пределах габарита погрузки. При выходе за эти пределы груз считается негабаритным

и должен перевозиться на условиях, установленных для негабаритных грузов. В отдельных случаях, предусмотренных соответствующим нормативным документом, для установления габаритности груза требуется дополнительная проверка для криволинейного участка пути. При перевозке на условиях льготного или зонального габарита в накладной должна быть сделана соответствующая отметка («Льготный габарит», «Зональный габарит»).

Масса груза в вагоне с учетом массы элементов крепления и упаковки не должна превышать трафаретной грузоподъемности вагона. Прием и выдача грузов, а также контроль их состояния в пути следования осуществляется по наружному осмотру. Правильность погрузки и крепления грузов на станции отправления подтверждается отметкой в накладной.

На основании международных внешнеторговых сделок лесопроductия попадает в сферу международного коммерческого оборота. Транспортными средствами она перемещается от пункта производства или складирования к пункту потребления. Транспортный процесс можно рассматривать как продолжение процесса производства товара, который увеличивает его стоимость за счет транспортных услуг.

Транспортно-технологическая система представляет собой комплекс согласованных и взаимоувязанных технических, организационных, экономических, коммерческо-правовых решений, обеспечивающих движение материальных потоков с наименьшими затратами и максимальным эффектом. Повышение эффективности логистической системы обеспечивается внедрением новых транспортно-технологических систем (ТТС), основой которых является укрупнение грузовых поставок.

В смешанных перевозках в мировой практике широко используют современные транспортно-технологические системы, такие как контейнерная, пакетная, ролкерная, трейлерная, фрейджерная (паромная), лихтерная и др.

Для эффективной работы транспортно-технологических систем большое значение имеет организация и осуществление доставки грузов потребителю. Для этого создаются специализированные фирмы, содействующие исполнению компаниям-поставщикам контрактов по продажам и поставкам грузов получателям. Такие фирмы называются провайдерами логистики.

Выполняя как внутренние, так и международные перевозки, транспортно-экспедиторские компании как провайдеры логистики осуществляют посреднические логистические операции:

– консультируют клиентов при выборе вида и средства транспорта с учетом скорости, стоимости и удобства доставки, а также сохранности груза;

– комплектуют грузовые партии, т. е. объединяют мелкие партии в крупные сборные партии (отправки) для рационального использования провозной способности транспортных средств и получения более выгодных транспортных тарифов;

– оказывают посреднические услуги при заключении договоров грузовладельцев с перевозчиками, портами, складскими компаниями, страховыми фирмами и другими предприятиями, участвующими в процессе доставки товаров;

– предоставляют услуги по оформлению приемо-сдаточной, перевозочной и другой документации при передаче груза перевозчику или грузовому агенту (порту, пристани, станции);

– оказывают услуги при приемке груза от перевозчика или грузового агента в пункте назначения: проверка числа мест, веса, состояния тары и упаковки, качества груза, при необходимости с привлечением экспертов (сюрвейеров);

– организация или выполнение погрузочно-разгрузочных работ;

– оформление вместе с перевозчиками или грузовыми агентами претензионной документации (коммерческих актов о недостатках, излишках, повреждении груза и тары, пересортице и т. п.).

Торгово-транспортные операции считаются международными, если они совершаются при перемещении товаров и грузов из одной страны в другую с пересечением государственных границ. Правоотношения, возникающие при таких транспортных операциях между продавцами и покупателями товаров, а также между ними и перевозчиками, имеют международный характер.

Для выполнения международных перевозок не существует особых международных транспортных систем. Международные перевозки осуществляются национальными транспортными системами с использованием национальных транспортных сетей и узлов, подвижного состава и терминалов.

Большое количество грузов, особенно при международных поставках, доставляется от поставщика к потребителю смешанным сообщением с участием различных видов транспорта.

Международные смешанные перевозки – перевозки грузов двумя или более видами транспорта на основании единого контракта перевозки от пункта отправления в одной стране до пункта назначения в другой. Этот вид перевозок получил широкое распространение,

так как обеспечивает доставку грузов «door to door» – «от двери до двери».

В существующей практике перевозок, в том числе и на внешний рынок, бывает достаточным использование одного вида транспорта, на котором древесное сырье или лесопродукция как товар доставляются от места производства до конечного потребителя (рис. 1.11).



Рис. 1.11. Схема поставки лесопродукции на экспорт одним видом транспорта (автотранспортом или по железной дороге)

Очень часто в операциях внешней торговли используются различные транспортные средства (рис. 1.12).

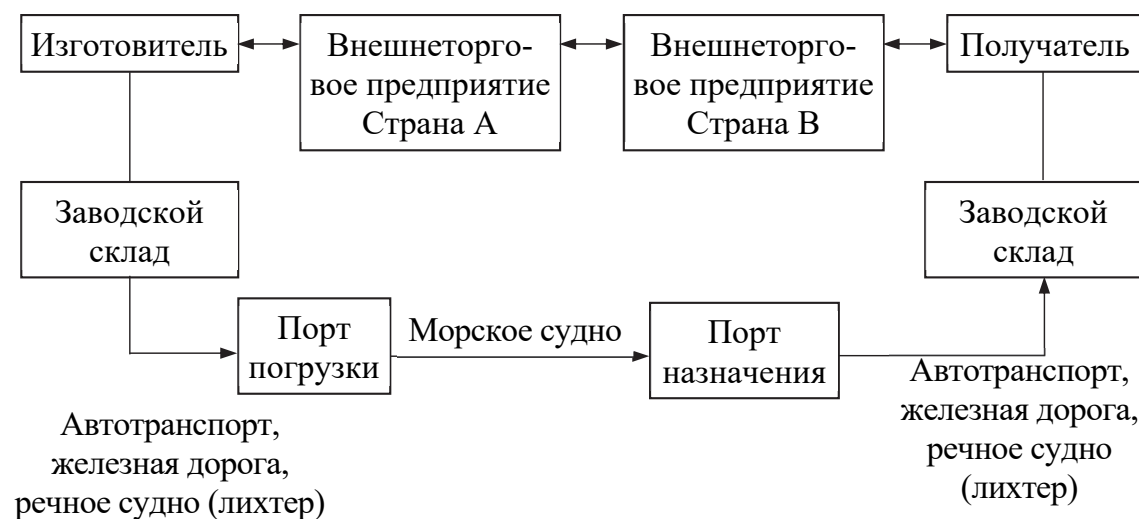


Рис. 1.12. Схема смешанных (комбинированных) перевозок

Увеличение объема перевозок в смешанных сообщениях, т. е. с участием разных видов транспорта, сопровождается ростом перегрузочных операций. В этом случае для снижения затрат проводится большая работа по механизации этих трудоемких операций. Одновременно развиваются перевозки в прямых сообщениях.

Однако в ряде случаев перевозка грузов в прямом сообщении либо физически невозможна, либо экономически нецелесообразна (например, по дальности). В связи с этим все большее внимание уделяется бесперегрузочным сообщениям.

Бесперегрузочными сообщениями называют такие методы перевозок, при которых груз в пунктах перевалки передается на новый вид транспорта вместе с грузовой емкостью, в которую он был первоначально помещен в пункте отправления.

Мультимодальная перевозка – это смешанная перевозка, которая осуществляется на основании договора из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране.

Самым распространенным видом мультимодальных перевозок при бесперегрузочном сообщении являются системы контейнерных и пакетных перевозок.

Контейнерные и пакетные перевозки. *Контейнерная система* заключается в том, что груз перевозится с начального до конечного пункта в единой грузовой емкости – контейнере, который в пунктах перевалки передается с одного вида транспорта на другой. Представляя собой как бы съемный кузов автомобиля или вагона, контейнер одновременно с этим выполняет функцию тары для складирования и хранения груза при его транспортировке.

Контейнерная система перевозок позволяет: исключить тяжелый физический труд на грузовых операциях; резко ускорить производство грузовых работ; сократить простой подвижного состава и время занятия им постоянных сооружений, таких как железнодорожные пути, у грузовых фронтов и складов; почти полностью исключить порчу и утрату грузов; резко снизить затраты материалов и труда на изготовление тары; существенно снизить себестоимость грузоперевозок; ускорить доставку грузов в пункты назначения и сократить объем грузовой массы, находящейся в процессе транспортирования.

Техническую базу контейнерной системы составляют парк контейнеров, подвижной состав, используемый для перевозки контейнеров, перегрузочное оборудование и постоянные сооружения, сосредоточенные в пунктах первоначального отправления, перегрузки и выгрузки контейнеров.

Сущность *пакетной системы* состоит в укрупнении грузового места преимущественно с помощью плоских поддонов или иных средств, в которые выкладывается груз, образуя пакет. В пунктах

перевалки пакеты перегружаются с помощью вилочных погрузчиков. В результате механизмируются и ускоряются грузовые операции. Пакетный способ перевозки нельзя без оговорок относить к системам бесперегрузочных сообщений, поскольку он занимает как бы промежуточное положение между контейнерной и обычной системой перевозки штучных или тарно-упаковочных грузов.

Технической базой пакетных перевозок выступают универсальные и специальные поддоны, а также стропы для пакетирования длинномерных грузов и прежде всего лесоматериалов, труб, проката. Парк поддонов принадлежит грузовладельцам и частично железным дорогам.

1.3. Маршрутизация движения транспортных средств

При осуществлении автомобильных грузоперевозок, если движение транспортного средства между заданными пунктами возможно по нескольким альтернативным дорогам, что часто имеет место при международных перевозках, возникает задача выбора маршрута (трассы) движения транспортного средства. Например, различие в длине маршрутов движения Минск – Варшава через пограничные переходы Козловичи, Берестовица и Брузги не превышает 10 км.

Выбор маршрутов движения. Выбор маршрутов движения включает принятие перевозчиком решения, по территории каких стран и по каким дорогам наиболее эффективно выполнять движение между корреспондирующими пунктами. Он должен производиться на основе критерия оптимальности и ограничений на пользование дорогами.

В качестве критериев оптимальности могут быть приняты:

- минимальная длина маршрута движения;
- минимальные затраты на перемещение или их наиболее значимая часть, например затраты на топливо и оплату проезда по дорогам;
- минимальное время на перемещение;
- минимальное время на движение и приведенные простои.

Поскольку альтернативные маршруты, как правило, незначительно отличаются друг от друга по протяженности и времени движения по ним, а простои на границах с полным контролем значитель-

ные, то предпочтение в большинстве случаев должно отдаваться маршруту, на котором пересекается меньшее число границ с полным контролем или, по крайней мере, ожидается меньшее время простоя на них.

Под границей с полным контролем понимается пункт пропуска, в котором производится проверка всех следующих через границу транспортных средств, документов на них, а также проверка документов всех физических лиц и на все грузы.

При выборе маршрута движения должны учитываться также другие обстоятельства:

- допускаемые осевые нагрузки и общая масса транспортного средства на рассматриваемых дорогах;
- ограничения на движение по мостам, в тоннелях и другие в зависимости от параметров транспортного средства и груза;
- ограничения на движение в отдельные периоды времени;
- размер оплаты и условия пользования дорогами;
- возможность частичного перемещения на другом виде транспорта (железнодорожном, водном);
- число стран проезда, необходимость исключения из маршрута страны при незначительном выигрыше по расстоянию и среднему времени (не будет риска длительного простоя на дополнительных границах, не потребуется дополнительное разрешение и оплата за пользование дорогами);
- наличие разрешений на проезд по территориям выбранных государств;
- визовое обеспечение водителей;
- число одновременно работающих водителей на автомобильном транспортном средстве;
- уровень транспортных рисков;
- наличие необходимой транспортной инфраструктуры, в частности международных пограничных переходов;
- режим работы пограничных переходов;
- виды контроля, которые выполняются в отношении транспортного средства и груза.

Если маршрут выбирается по типу дорог, необходимо установить уровень их предпочтения (от минимального до максимального): автомагистрали, главные дороги, второстепенные дороги, платные дороги, переправы. При международных перевозках грузов приоритет должен отдаваться первым двум типам дорог.

Пользуясь компьютерными программами, следует обратить внимание на тот факт, что в них при расчете времени на перемещение не учитываются такие значимые факторы, как наличие затяжных подъемов на дорогах, имеющих место в горной или холмистой местности, пограничных переходов различных типов, а также ограничений на движение в отдельные календарные периоды времени. Поэтому окончательное решение о маршруте движения от его начального до конечного пункта должно приниматься на основе сравнительного анализа результатов расчетов с учетом дополнительных обстоятельств.

При международных перевозках грузов по иностранной территории может взиматься сбор за проезд по дорогам (пользование дорогами) или плата за проезд по дорогам и через сооружения на них.

Графики движения транспортных средств на маршруте. Графики разрабатываются на основе расчетов времени на движение, перерывы, отдых и простои при загрузке-разгрузке, оформление в таможне отправления, таможне назначения, а также на границах между странами. Время на движение на других видах транспорта определяется расписанием работы линий комбинированных перевозок.

График движения составляется в календарном времени. Время и дату момента начала движения рекомендуется принимать с учетом минимизации простоев, связанных с ограничениями на движение в определенные периоды времени. Для этого составляется предварительный вариант графика без привязки к календарному времени. Затем производится привязка графика к календарному моменту начала движения таким образом, чтобы общий календарный период времени на перемещение от начального до конечного пункта по возможности не изменялся или минимально увеличился за счет учета ограничений на движение.

При международных перевозках автомобильное транспортное средство движется по территории как минимум двух государств. Учитывая то, что разница стоимости топлива в разных государствах различна, актуальным является *решение задачи выбора мест заправки транспортного средства* и количества топлива.

Разработка рациональных маршрутов. Маршрутизация международных перевозок грузов состоит в формировании

наборов ездов с грузом и без груза, которые позволяют наиболее рационально эксплуатировать автомобильные транспортные средства.

Международные грузовые потоки бывают постоянными (регулярными), периодическими и нерегулярными.

Постоянные грузовые потоки обуславливаются международными кооперированными поставками комплектующих, сырья и материалов для производственных целей, а также регулярными международными оптовыми поставками по экспорту и импорту сырья, материалов и готовой продукции (товаров).

Периодические, в частности сезонные, грузопотоки в первую очередь связаны с поставками плодоовощной и другой сезонной сельскохозяйственной продукции.

Нерегулярные грузовые потоки возникают в связи с поставками продукции и товаров по разовым контрактам.

Грузовые потоки характеризуются размером предъявляемых партий грузов – количеством груза, который заявляется к одновременной перевозке между пунктом отправления и назначения.

Под **отправкой** понимается партия, часть партии или несколько консолидированных партий грузов, которые перевозятся на одном автомобильном транспортном средстве между двумя корреспондирующими пунктами. Партии грузов, перевозимых с предварительным укрупнением (консолидацией) или по сборочным (развозочным) маршрутам, считаются мелкими.

Основой для маршрутизации перевозок грузов являются следующие исходные данные по каждой заявке:

- место отправления и место назначения;
- размер партии (масса и (или) объем);
- свойства груза, его упаковка и применяемое транспортное оборудование;
- совместимость для перевозки с другими грузами (для мелких партий грузов);
- особенности обращения с грузом при его перемещении;
- тип, параметры кузова требуемого транспортного средства;
- временные окна по пункту отправления и конечной доставки.

Под **временным окном** понимается период времени от момента, раньше которого процесс не может быть начат, и до момента, не позже которого процесс должен быть завершен.

Для последующей маршрутизации все заказы подразделяются, в первую очередь, на группы по взаимозаменяемости необходимых для перевозки транспортных средств: тентованные кузова, закрытые кузова (фургоны), рефрижераторы, цистерны, контейнеровозы, автовозы для перевозки опасных грузов.

Кроме того, требуется информация о местонахождении и параметрах свободных транспортных средств перевозчиков.

В случаях, если на маршруте для одной ездки требуется рефрижератор, а для другой – тентованный, но возможна перевозка и рефрижератором, то на таком маршруте необходимо предусмотреть работу рефрижератора. Аналогично возможно использование транспортных средств для перевозок опасных и неопасных грузов.

В один маршрут можно объединить такие ездки, которые, согласно очередности своего выполнения, согласуются по временным окнам.

Составление рациональных маршрутов перевозок помашинными (комплектными) отправлениями, нахождение наиболее подходящего варианта обратной загрузки рекомендуется проводить, основываясь на сокращении пробегов без груза и снижении простоев транспортных средств.

Как только маршрут принимается, то другие маршруты, которые включают перевозки, осваиваемые на принятом окончательно маршруте, из дальнейшего рассмотрения исключаются.

Основой для организации движения различных видов транспорта по маршрутам при осуществлении грузоперевозок является наличие развитых транспортных сетей.

Международные перевозки грузов выполняются по существующей в каждой стране сети автомобильных (рис. 1.13) или железных дорог и проходящих по их территориям транспортным коридорам (рис. 1.14), определенным для международных перевозок, а также по местной сети дорог для проезда в пункты загрузки-разгрузки, на стоянки, железнодорожные станции и т. п.

Принимая во внимание все вышесказанное и учитывая использование информационных систем, например навигационного приложения «Навигатор», выстроенного на технологической основе «Яндекс Карт», которое поддерживает отображение схематической и спутниковой карт, можно выстроить рациональный маршрут перевозки грузов.



Рис. 1.13. Дорожно-транспортная сеть Республики Беларусь



Рис. 1.14. Транспортный коридор международного сообщения

Контрольные вопросы

1. Классификация и стандартизация лесопродукции.
2. Основные методы измерения круглых лесоматериалов.
3. Транспортные системы международной деятельности. Бесперегрузочные сообщения. Мультимодальные грузоперевозки.
4. Классификация грузовых перевозок. Контейнерные и пакетные перевозки.
5. Основные документы законодательства, регулирующие международные автомобильные перевозки.
6. Характеристика процессов перевозки грузов железнодорожным транспортом. Подвижной состав железных дорог.
7. Маршрутизация движения транспортных средств. Дорожно-транспортные сети государства. Международные коридоры автомобильного и железнодорожного сообщения.

2. ОСНОВЫ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Экономический успех любой страны мира во многом зависит от внешней торговли.

Внешняя торговля – торговля одной страны с другими странами, состоящая из ввоза (импорта), вывоза (экспорта) и транзитного провоза товаров и транспортных средств.

Внешнеэкономическая сфера представляет собой сложную систему взаимодействия различных субъектов, регламентируемую нормами национального и международного права. Внешнеэкономические отношения в условиях существенного расширения и активизации международных связей перестали быть монополией государства и прерогативой узкого круга специалистов-юристов. Сегодня их изучение обязательно в системе учебных дисциплин по юридическим и некоторым другим специальностям.

Экономическая деятельность частных субъектов, связанная с выходом на международные рынки и рынки иностранных государств, предполагает четкое представление о правовых рамках, в которых она реализуется; знание условий и ограничений, существующих во внешней торговле; умение профессионально и грамотно применять нормы права при решении практических вопросов.

Государственное регулирование внешнеэкономической деятельности осуществляется с помощью ряда мер по совершенствованию управления внешними связями, разработке и внедрению экономических средств повышения их эффективности, а также мер административного и оперативного регулирования. Многообразие этих мер требует гибкости и оперативности реагирования на изменяющиеся внешние условия.

Основным законодательным документом, регулирующим деятельность в сфере международных грузоперевозок, выступает закон «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности» № 347-З от 25 ноября 2004 г.

Настоящий Закон определяет правовые основы государственного регулирования внешнеторговой деятельности, права и обязанности государственных органов Республики Беларусь в области

внешнеторговой деятельности в целях обеспечения национальной безопасности Республики Беларусь, в том числе в экономической сфере, стимулирования развития национальной экономики, обеспечения благоприятных условий для внешнеторговой деятельности.

Государственное регулирование внешнеторговой деятельности в Российской Федерации осуществляется в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации № 164-ФЗ от 8 декабря 2003 г. «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности».

Внешнеторговая деятельность – деятельность по осуществлению сделок в области внешней торговли товарами, услугами, информацией и интеллектуальной собственностью. Федеральный закон применяется к отношениям в области государственного регулирования внешнеторговой деятельности, а также к отношениям, непосредственно связанным с такой деятельностью.

2.1. Международные организации внешнеэкономической деятельности

Этапы экономической интеграции. Выделяют различные виды и формы интеграции. Рассмотрим четыре основных вида международной экономической интеграции: зону свободной торговли, таможенный союз, единый рынок, экономический союз.

Зона свободной торговли (ЗСТ) – первоначальный интеграционный уровень, на котором страны во взаимной торговле отменяют таможенные (таможенные пошлины, налоги, сборы) и количественные ограничения.

В отношении третьих стран каждое государство-участник ЗСТ осуществляет самостоятельную и независимую торговую политику. Например, 20 сентября 2012 г. для Беларуси, России и Украины вступил в силу Договор СНГ о зоне свободной торговли 2011 г., в котором стороны обязались упразднить импортные таможенные пошлины, экспортные пошлины снизить, а затем отменить в несколько этапов, а также отменить все количественные запреты и ограничения для ввоза и вывоза товаров в страны-участницы (из стран-участниц).

Таможенный союз (ТС) – следующий уровень интеграции, предполагающий полную отмену таможенных пошлин при взаимной торговле товарами и услугами. Территории стран-участниц объединяются

в единую таможенную территорию, а в отношении третьих стран создается единый для всех внешний таможенный тариф и другие меры таможенного регулирования.

ТС является более совершенной интеграционной формой международного экономического сотрудничества по сравнению с ЗСТ, поскольку не только ликвидирует таможенные ограничения, но и требует от стран-участниц проведения единой внешнеторговой политики. Наиболее показательным для нас примером является ТС, созданный Беларусью, Казахстаном и Россией, который существовал с 2010 по 2014 г.

Единый рынок (ЕР) – один из наиболее совершенных уровней интеграции. Помимо мер по упрощению таможенных формальностей и объединению таможенных территорий, имевших место на предыдущих уровнях, ЕР предусматривает унификацию технических норм, единых экологических требований, а также единой законодательной базы для взаимной торговли стран-участниц.

Создание ЕР представляет собой длительный, сложный и противоречивый процесс. Примером практической реализации идеи единого рынка может служить объединенный европейский рынок, созданный в 1992 г. на основе Акта о единой Европе.

Экономический союз (ЭС) – высшая форма современной межгосударственной интеграции, представляющая собой объединение государств на основе создания единого экономического, правового, военного и информационного пространства. Как правило, ЭС является составной частью межгосударственного союза.

ЭС предполагает расширенную межгосударственную интеграцию как в области производства, так и в области обращения. При этом интересы (и не только экономические) стран-участниц ЭС и ЭС в целом не всегда могут совпадать. Более того, ЭС не только не ликвидирует межгосударственную конкуренцию, но в ряде случаев может усиливать ее. Поэтому даже в рамках ЭС каждое отдельное государство-участник, поддерживая общий интерес, приоритетным для себя оставляет свой национальный интерес.

До 2015 г. в Европе существовал только один ЭС – Европейский союз (ЕС). С 1 января 2015 г. на территории Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации и Армении действует Евразийский экономический союз (ЕАЭС), являющийся международной организацией региональной экономической интеграции, обладающей международной правосубъектностью (в августе 2015 г. к нему присоединилась Кыргызская Республика).

Согласно Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. (далее – Договор о ЕАЭС), ЕАЭС создается для формирования единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов в рамках территорий государств-членов, а также повышения конкурентоспособности национальных экономик в условиях глобальной экономики.

Большая дифференциация стран, их различные возможности и интересы приводят к тому, что от реализации международных экономических связей они получают неодинаковый результат. Наибольшую выгоду от международной экономической интеграции имеют, как правило, экономически развитые, богатые и политически стабильные государства.

Это объясняется тем, что, во-первых, именно развитые страны производят сейчас наиболее прибыльную наукоемкую и трудоемкую продукцию и, во-вторых, экспорт капитала (которым, естественно, обладают богатые страны) является наиболее доходной формой современного бизнеса.

Евразийское экономическое сообщество и Таможенный союз. В Астане 10 октября 2000 г. главами государств (Беларусь, Казахстан, Россия, Таджикистан, Кыргызстан) был подписан Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), которое было образовано на основе созданного в 1992 г. Таможенного союза Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и России. В июне 2006 г. на Минском саммите стран ЕврАзЭС было принято решение, что дальнейшая работа по формированию ТС будет проходить на базе ЕврАзЭС с учетом разработки проекта Единого экономического пространства (далее – ЕЭП).

С 2010 по 2014 г. в рамках ЕврАзЭС действовал Таможенный союз Беларуси, Казахстана и России (далее – ТС), а 10 октября 2014 г. ЕврАзЭС прекратило свое существование. Формально ТС как международная организация также был ликвидирован, но новый ЕАЭС, созданный на базе территорий практически тех же стран, включил в себя и единую таможенную территорию.

В состав ЕврАзЭС входили Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Российская Федерация и Республика Таджикистан. В 2006 г. к ним присоединилась Республика Узбекистан, однако в 2008 г. она приостановила свое членство. Армения, Молдова и Украина имели статус наблюдателей в ЕврАзЭС.

В дальнейшем Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 16 августа 2006 г. № 313 было определено, что формирование

правовой базы Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС осуществляется тремя государствами – Беларусью, Казахстаном и Россией с последующим присоединением остальных участников ЕврАзЭС.

Такие объединения, как ТС, хорошо известны в мире: в настоящее время успешно функционируют Североамериканская зона свободной торговли (НАФТА), с 1994 г. включающая США, Канаду и Мексику; Южноамериканский общий рынок (МЕРКОСУР, 1991 г.), участницами которого являются Аргентина, Бразилия, Парагвай и Уругвай; Центральноамериканский общий рынок (ЦАОР), образованный в 1961 г., в который в разное время входили Гватемала, Никарагуа, Сальвадор, Гондурас, Коста-Рика.

Важный этап строительства ТС пришелся на 2010 г.: с 1 января три объединившихся государства стали применять во внешней торговле с третьими странами единый таможенный тариф (на основе Единой товарной номенклатуры) и единые меры нетарифного регулирования, а также упорядочили тарифные льготы и преференции для товаров из третьих стран; с 1 июля отменено таможенное оформление и таможенный контроль на территориях России и Казахстана, а с 6 июля – и на территории Беларуси. Также с 6 июля для нашей страны начал действовать Таможенный кодекс ТС.

1 января 2012 г. официально начало функционировать Единое экономическое пространство (ЕЭП).

Таким образом, ТС был создан в рамках ЕврАзЭС, имел с ним общие органы управления, частично правовую базу и параллельное членство этих трех стран в обеих организациях.

На заседании Межгосударственного совета ЕврАзЭС 10 октября 2014 г. было принято решение о ликвидации ЕврАзЭС, главы государств-участников подписали Договор о прекращении деятельности ЕврАзЭС. ТС также прекратил свое существование, вместо него был создан ЕАЭС. Договор о ЕАЭС был подписан 29 мая 2014 г. и вступил в силу с 1 января 2015 г.

Евразийский экономический союз (далее – ЕАЭС) – это международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью. В ЕАЭС обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики, определенных Договором о ЕАЭС и международными договорами в рамках ЕАЭС.

ЕАЭС осуществляет свою деятельность на основе следующих принципов: уважение общепризнанных принципов международного

права, включая принципы суверенного равенства государств-членов и их территориальной целостности; уважение особенностей политического устройства государств-членов; обеспечение взаимовыгодного сотрудничества, равноправия и учета национальных интересов государств-членов; соблюдение принципов рыночной экономики и добросовестной конкуренции; функционирование единой таможенной территории без изъятий и ограничений после окончания переходных периодов.

Государства-члены ЕАЭС: Республика Беларусь, Республика Казахстан, Российская Федерация, Республика Армения и Кыргызская Республика. Первоначально Договор о ЕАЭС подписали 29 мая 2014 г. три страны: Республика Беларусь, Республика Казахстан, Российская Федерация. 10 октября 2014 г. Республика Армения подписала Договор о присоединении к ЕАЭС, который вступил в силу 2 января 2015 г. Договор о присоединении Кыргызской Республики к ЕАЭС был подписан 23 декабря 2014 г., далее 8 мая 2015 г. главами государств-членов ЕАЭС были подписаны два протокола, определяющих условия и особенности вступления Кыргызстана в ЕАЭС, а 12 августа 2015 г. договор о присоединении вступил в силу.

Органы ЕАЭС: Высший Евразийский экономический совет, Евразийский межправительственный совет, Евразийская экономическая комиссия и Суд ЕАЭС.

Высший Евразийский экономический совет (далее – Высший совет) – это высший орган ЕАЭС, состоящий из глав государств-членов. Он рассматривает принципиальные вопросы деятельности ЕАЭС, определяет стратегию, направления и перспективы развития интеграции и принимает решения, направленные на реализацию целей ЕАЭС. Решения Высшего совета подлежат исполнению государствами-членами в порядке, предусмотренном их национальным законодательством.

Заседания Высшего совета проводятся не реже одного раза в год. Для решения неотложных вопросов деятельности ЕАЭС по инициативе любого из государств-членов или Председателя Высшего совета могут созываться внеочередные заседания Высшего совета. Решения и распоряжения Высшего совета принимаются консенсусом.

Евразийский межправительственный совет (далее – Межправительственный совет) – орган ЕАЭС, состоящий из глав правительств государств-членов. Межправительственный совет обеспечивает реализацию и контроль за исполнением Договора о ЕАЭС, международных договоров в рамках ЕАЭС и решений Высшего совета;

рассматривает по предложению Совета Комиссии вопросы, по которым не достигнут консенсус; дает поручения Комиссии, а также осуществляет иные полномочия, предусмотренные Договором о ЕАЭС и международными договорами в рамках ЕАЭС. Решения и распоряжения Межправительственного совета принимаются консенсусом и подлежат исполнению государствами-членами в порядке, предусмотренном их национальным законодательством.

Заседания Межправительственного совета проводятся по мере необходимости, но не реже двух раз в год. Для решения неотложных вопросов по инициативе любого из государств-членов или Председателя Межправительственного совета могут созываться внеочередные заседания.

Евразийская экономическая комиссия (далее – Комиссия) – постоянно действующий регулирующий орган ЕАЭС. Комиссия состоит из Совета и Коллегии, принимает решения, имеющие нормативно правовой характер и обязательные для государств-членов, распоряжения, имеющие организационно-распорядительный характер, и рекомендации, не имеющие обязательного характера. Решения Комиссии входят в право ЕАЭС и подлежат непосредственному применению на территориях государств-членов. Решения, распоряжения и рекомендации Совета Комиссии принимаются консенсусом. Решения, распоряжения и рекомендации Коллегии принимаются квалифицированным большинством (2/3 голосов от общего числа членов Коллегии) или консенсусом (по чувствительным вопросам, перечень которых определяет Высший совет).

Суд ЕАЭС (далее – Суд) является постоянно действующим судебным органом ЕАЭС, статус, состав, компетенция и порядок функционирования и формирования которого определяются Статутом Суда.

Суд рассматривает споры, возникающие по вопросам реализации Договора о ЕАЭС, международных договоров в рамках ЕАЭС и (или) решений органов ЕАЭС по заявлению государства-члена либо по заявлению хозяйствующего субъекта. По результатам рассмотрения споров по заявлению государства-члена Суд выносит решение, обязательное для исполнения сторонами спора.

В соответствии с настоящим Соглашением осуществляются международные автомобильные перевозки пассажиров и грузов между государствами Сторон, транзитом по их территориям, с территории третьего государства или на территорию третьего государства, а также каботажные автомобильные перевозки грузов.

Принимая во внимание стремление к созданию благоприятных условий для выполнения международных автомобильных перевозок, Правительство Республики Беларусь и Правительство Российской Федерации 18 августа 2023 г. подписали взаимное Соглашение «О международных автомобильных перевозках» (вступило в силу 16 мая 2025 г.).

2.2. Организация внешнеэкономической деятельности: виды внешнеторговых операций и сделок, товарообменные операции

Международная экономическая деятельность предприятия – это сфера деятельности (предпринимательства), связанная с международной производственной, коммерческой, научно-технической кооперацией, экспортом и импортом продукции, выходом предприятия на международные рынки.

Виды внешнеторговых операций. Внешнеторговые операции представляют собой коммерческие сделки (*commercial transactions*) с иностранными контрагентами по продаже, покупке товаров, транспортированию и страхованию грузов.

Сделкой (*deal, transactions*) в общем случае являются все действия физических и юридических лиц, направленные на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей. Сущность внешнеторговых коммерческих сделок выражается в действиях, направленных на установление, изменение или прекращение правоотношений в области внешней торговли. Основным признаком внешнеторговой сделки выступает фиксация правоотношений с иностранным контрагентом.

Сделки являются юридическими фактами, влекущими возникновение, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей. Это правомерные действия, направленные на достижение определенного правового результата, коммерческий обмен между партнерами или объединение их усилий для достижения коммерческой выгоды.

Сделка считается заключенной, когда договором на каждую из сторон возлагаются определенные права и обязанности. Правовые последствия для сторон начинаются сразу после подписания договора с определенными для сторон обязательствами. Неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств позволяет применить к виновной стороне штрафные санкции.

Если сделка подлежит государственной регистрации, то договор вступает в силу после регистрации.

Сделка характеризуется следующими основными признаками:

- направленностью на достижение определенного правового результата (установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей);
- волевым действием сторон при условии их дееспособности;
- юридической правомерностью (сделка, не отвечающая требованиям закона, не действительна).

Все сделки подразделяются на основные и вспомогательные.

Основные: купля-продажа, аренда, подрядное производство.

Вспомогательные: по передаче товаров (оказанию услуг), перевозке, страхованию, складированию, хранению грузов, банковским операциям и др.

Основными видами внешнеторговых сделок, связанных с перевозками товаров, являются экспортные и импортные сделки, договоры мены, сделки по невидимому экспорту или импорту.

Экспорт (*export*) – это коммерческие операции по продаже и вывозу товаров за границу для передачи их в собственность иностранному контрагенту. Экспортом является также вывоз капитала в форме предоставления кредитов и инвестирования в иностранные фирмы. По российскому законодательству экспортом считается продажа товаров и услуг иностранным лицам, фирмам и организациям, в том числе совместным предприятиям (СП) с участием иностранного партнера, без вывоза товаров и услуг за границу.

Импорт (*import*) – покупка и ввоз иностранных товаров для реализации их на внутреннем рынке страны-импортера или для обработки и переработки товара с последующей реализацией новой продукции в своей стране или в других странах. К импорту относятся пользование платными услугами иностранных партнеров, кредиты и инвестиции, а также товары, ввозимые на аукционы и выставки, производственные услуги (строительство, шефмонтаж), инжиниринг.

Наряду с экспортными и импортными сделками проводятся реэкспортные и реимпортные сделки.

Реэкспортные (*reexport*) сделки представляют собой операции по вывозу товаров, ранее ввезенных из-за границы, без их переработки. Допускается осуществление дополнительных операций, не меняющих наименование товара. Товар может проходить подготовку к реэкспорту исходя из требований страны потребления. Однако превышение стоимости дополнительных операций по переработке

товара над половиной его экспортной цены является основанием для превращения сделки в экспортную. Резэкспортная сделка фиксирует отправление в третью страну товаров, закупленных за границей, без предварительного завоза в резэкспортирующую страну. Резэкспорт имеет место при продаже товаров через биржи и аукционы, а также при других операциях в свободных экономических зонах или осуществляется с целью получения прибыли на разнице в ценах. Провоз товаров транзитом через страну не является резэкспортом.

Реимпортные (*reimport*) сделки выполняются в случаях завоза отечественных товаров обратно в страну, если они не подвергались за границей переработке (возврат из-за границы товара, от которого отказался покупатель, возврат ранее поставленного посредником, но не реализованного за границей товара и др.). К реимпорту не относится возврат товара, поставленного за границу на выставки, ярмарки, когда вывоз не предназначался для продажи.

Виды внешнеторговых сделок. Купля-продажа (*purchase and sale*) является самым распространенным видом международных коммерческих операций. Под ней понимается передача одной стороной прав собственности на индивидуально-определенную вещь и передача данной вещи другой стороне, которая обязуется принять ее и оплатить по согласованной цене. Основной функцией контракта в этом случае является оформление перехода имущества из собственности одного лица в собственность другого. Объектом купли-продажи служат вещи, принадлежащие продавцу на праве собственности, или будущие вещи, не существующие на момент продажи, это могут быть объекты, не имеющие материального выражения – неимущественное право (права на промышленную и интеллектуальную собственность), услуги, а также вещи или имущество в требовании, оборотные документы, облигации и другие ценные бумаги.

Сделки купли-продажи могут быть следующих видов:

- обычной купли-продажи с немедленной сдачей товара, который имеется у продавца в наличии;
- форвардной, заключаемой на определенный срок;
- купли-продажи товаров на срок, в том числе предварительной купли-продажи и поставки в оговоренное время;
- купли-продажи в кредит (с оплатой в рассрочку);
- купли-продажи с залогом;
- спот (*spot* – сразу, немедленно), купли-продажи товара с немедленной оплатой и доставкой.

Товарообменные операции. Товарообменные операции являются широко распространенным направлением встречной торговли (*trade-in, countertrade*). Продавцы товаров получают не денежный эквивалент стоимости товаров, а товарный.

Договор мены – это вид безвалютной сделки. Мена – договор с иностранным контрагентом по обмену товара или услуг одной страны на товары или услуги другой страны. Мена означает, что право собственности на товар переходит от одной стороны к другой за определенный эквивалент. В отличие от сделок по купле-продаже товаров при мене эквивалентом являются не деньги, а определенный договором товар либо услуга.

Договоры мены могут быть в виде товарообменной сделки или компенсационной сделки.

Товарообменная сделка (*barter*) заключается в обязательстве контрагентов по обмену фиксированного количества товаров или установленной стоимости товаров одной страны на фиксированное количество товаров или соответствующей стоимости товаров другой страны.

Компенсационная сделка (*back-to-back transaction*) предусматривает взаимную поставку разных товаров на равную стоимость. Взаимные обязательства могут погашаться не только товарами, но и определенной суммой денег или услугами или оплатой в какой-либо другой форме. В компенсационной сделке контрагентами могут быть несколько экспортно-импортных фирм.

Компенсационные соглашения (*offset arrangements*) – это соглашения на производство работ за рубежом с использованием местных материалов, сырья, полуфабрикатов для выполнения услуг, строительства объектов и т. п.

Обратные закупки (*buy-back transaction*) – вид торговли, при которой поставщик сырья обязуется закупить продукты конечной переработки этого сырья.

Взаимные закупки (*reciprocal transaction*) – вид закупок, при которых продавец принимает обязательства встречно приобрести товары или продукцию в стране покупателя. Покупка может быть совершена не только у самого партнера по данной сделке, но и у третьего лица, с которым будут произведены взаиморасчеты в местной валюте.

Операции на давальческом сырье (*толлинг*) (*transaction with give and take raw materials*) – договоренность об обработке или переработке давальческого сырья, при которой часть стоимости

продукции погашается в счет поставляемого сырья, материалов, оборудования, комплектующих изделий, а взаиморасчет ведется готовой продукцией. При толлинге заказчик поручает исполнителю обработать или переработать сырье, исполнитель по договору толлинга получает соответствующее вознаграждение за проведенные работы.

Операции с иностранным давальческим сырьем с расчетом за работу исходным сырьем или продуктами переработки применяются в результате неравномерного развития производительных сил разных стран, их несимметричными мощностями по добыче и переработке сырья. По договорам толлинга одна сторона обязуется экспортировать исходное сырье и импортировать продукты переработки или готовую продукцию, а другая – перерабатывать давальческое сырье своими средствами. Оплата услуг перерабатывающих фирм при этом осуществляется поставками дополнительного количества давальческого сырья. Толлинг, как и обратные закупки и взаимные покупки, является составной частью международного промышленного сотрудничества.

В торговле товарами и услугами используются сделки по невидимому экспорту (импорту). *Сделки по невидимому экспорту* фиксируют поступление иностранной валюты за услуги, оказываемые одной страной другой стране. Такими сделками являются услуги за перевозки грузов иностранных фрахтователей, поступление валюты по туризму, от заграничных предприятий, по страхованию.

Комиссионные сделки заключаются на выполнение посреднических услуг, предусматривающих комиссионное вознаграждение.

Консигнационные сделки заключаются в том случае, если дающий поручение консигнант направляет товар для реализации иностранному консигнатору, выполняющему поручение по реализации товара.

Кроме перечисленных видов, в практике международных экономических отношений применяют и другие виды сделок. Например, *сделки с правом распоряжения товаром* и с правом передачи финансовых обязательств (*disposal and switch transactions*) и **рамочные соглашения** (*framework agreement, countertrade agreement*).

Аренда (*leasing*) – это сдача внаем предметов, оборудования, товаров иностранному контрагенту. Суть аренды заключается в том, что одна сторона, *арендодатель* (*lessor*), передает другой стороне, *арендатору* (*lessee*), имущество в исключительное пользование на установленный срок за определенное вознаграждение на основе

арендного контракта. Имеется несколько видов аренды: краткосрочная аренда – *рентинг (renting)*; среднесрочная аренда – *хайринг (hiring)*; долгосрочная аренда – *лизинг (lease, leasing)*. Арендатор получает товар у арендодателя или покупает у производителя за счет арендодателя. Право собственности остается у арендодателя, арендатор получает лишь право временного пользования. Переход права собственности на сданное в аренду имущество к другому лицу не является основанием для изменения или расторжения контракта аренды. По окончании срока аренды имущество возвращается собственнику. При перезаключении контракта аренды на новый срок его условия могут быть пересмотрены по соглашению сторон. Арендатор, надлежащим образом исполнявший свои обязанности, имеет преимущественное право на возобновление аренды. Если арендатор продолжает пользоваться имуществом после окончания срока действия контракта аренды, контракт считается возобновленным на неопределенный срок при отсутствии возражений со стороны арендодателя.

Контрактом может быть предусмотрена возможность выкупа арендованного имущества частично или полностью, в том числе и до истечения срока аренды при условии внесения арендатором выкупной цены.

Особенности условий аренды:

- арендодатель как собственник заинтересован в сохранении своей собственности в исправном состоянии и, если иное не предусмотрено контрактом, проводит за свой счет капитальный ремонт переданного в аренду оборудования;

- арендодатель заинтересован в получении части дохода в качестве платы за использование переданного в аренду имущества;

- арендодатель должен предоставить арендатору имущество в состоянии, соответствующем условиям контракта и назначению имущества; он отвечает за недостатки сданного в аренду имущества;

- арендатор получает право собственности на продукцию и иные доходы, создаваемые с использованием арендованного имущества;

- арендатор получает право собственности на все отделимые улучшения, произведенные с разрешения арендодателя, имеет право на возмещение стоимости этих улучшений, если иное не предусмотрено условиями договора либо законодательством;

- стоимость неотделимых улучшений, произведенных арендатором без разрешения арендодателя, если иное не предусмотрено законодательством, возмещению не подлежит;

– арендатор обязан пользоваться имуществом в соответствии с контрактом и назначением имущества, поддерживать его в исправном состоянии, производить за свой счет текущий ремонт, если иное не предусмотрено контрактом или законодательством;

– арендатор обязан передать арендодателю часть дохода в виде арендной платы в размерах и в порядке, предусмотренных контрактом.

Субаренда (*sublease*). Арендатор вправе сдавать имущество в субаренду, если это предусмотрено контрактом и не противоречит законодательству.

Участки лесного фонда могут предоставляться лесопользователю (арендатору) лесничеством федерального органа управления лесным хозяйством (арендодателем) для осуществления одного или нескольких видов лесопользования по договору аренды участка лесного фонда на срок от одного года до сорока девяти лет.

В договоре аренды указываются границы участков лесного фонда, виды и объемы лесопользования, срок аренды, размер арендной платы и порядок ее внесения. В договоре также определяются обязанности сторон по охране, защите участков лесного фонда и воспроизводству лесов, порядок оплаты лесохозяйственных работ, проведенных лесопользователем, и другие условия, предусмотренные лесным законодательством или включаемые в договор по согласию сторон.

Концессия (*concessio*) представляет собой особую форму взаимоотношений между концессионером – инвестором (предпринимателем) и государственным или муниципальным органом власти об аренде на определенных условиях хозяйственных объектов, находящихся в монопольной собственности государства или муниципалитета.

Концессия представляет собой форму долгосрочной аренды для интенсивного освоения природных ресурсов или хозяйственных объектов с помощью иностранного капитала, позволяющей государству или муниципалитету получать значительную долю прибыли и по окончании срока договора концессии иметь возможность получения внедренной концессионером технологии производства и управления, а также созданной инфраструктуры. Как правило, в концессию предоставляются неосвоенные, без сложившейся инфраструктуры территории, требующие значительных средств для вовлечения их в эксплуатацию. Предметом договора концессии является эксплуатация объекта договора (лесного массива, месторождения полезных ископаемых и т. п.) на условиях, содержащихся в соглашении. Концессионером выступает иностранный предприниматель, поэтому концессия является формой

привлечения иностранного капитала в национальную экономику. Передача объекта в концессию связана с законом о разделе продукции или предстоящих услуг и с налогообложением, отличающимся от всех других форм предпринимательской деятельности.

Лизинг (leasing) представляет собой особую форму имущественных (арендных) отношений, предусматривающих как передачу оборудования во временное пользование, так и возможность его продажи по истечении срока договора. Лизинг как форма долгосрочной аренды наиболее часто применяется в международной коммерческой деятельности. Он является эффективным способом финансирования. Выгоден предприятию, не имеющему необходимых средств для оснащения производства.

С точки зрения бухгалтерских расчетов лизинг является незавершенной сделкой, и объекты не числятся на балансах обоих партнеров. Выплаты взносов лизингополучателем не дебитируются на его счет в качестве обязательств, а у лизингодателя они не числятся как требования. Для лизингополучателя расходы по лизингу являются текущими расходами на аренду без разграничения на проценты и амортизационные отчисления.

Лизинговые платежи могут осуществляться исходя из финансового положения и платежеспособности лизингополучателя. Размер, способ и периодичность платежей, метод определения общей суммы платежей устанавливаются в договоре по соглашению между сторонами. *По форме* платежи могут осуществляться либо денежными средствами, либо поставками продукции, изготавливаемой на взятом в лизинг оборудовании, либо другими товарами. *По способу внесения* платежи могут быть равными долями, прогрессивными (увеличивающимися) размерами по мере освоения техники и технологии или регрессивными (уменьшающимися) размерами по мере износа (амортизации) оборудования. *По методу начисления* платежи могут быть фиксированными платежами с периодическими выплатами в твердо установленных ценах, платежами с авансом или платежами с отсрочкой.

В случае покупки арендованного оборудования после окончания срока аренды указывается продажная цена, которая обычно составляет 10–15% первоначальной стоимости.

Лизинг выгоден для лизингополучателя:

- появляется возможность без наличия предварительных средств осуществить быструю модернизацию производства;
- аренда позволяет оценить арендуемое оборудование в процессе эксплуатации до его покупки;

- сохраняются средства для других целей;
- увеличивается возможность самофинансирования.

Лизинг является эффективным и для арендодателя и производителя оборудования:

- ускоряет процесс сбыта продукции;
- сумма арендных платежей превышает стоимость оборудования, сдаваемого в аренду;
- расширяется круг возможных покупателей;
- финансовые операции в связи с периодичностью платежей легко контролируются и учитываются.

Лизинг имеет множество разновидностей, форм и условий (финансовый, операционный, отдельный, возвратный, чистый, действительный).

Финансовый лизинг (financial leasing) представляет собой долгосрочную аренду оборудования с условием выплаты арендатором в течение периода действия контракта сумм, покрывающих полную стоимость амортизации оборудования или большую ее часть, а также прибыль арендодателя. Особенностью финансового лизинга является невозможность расторжения договора в течение срока аренды. В финансовом лизинге участвуют три стороны: лизингополучатель, лизингодатель и поставщик оборудования. Лизингодатель заключает контракт с поставщиком, финансирует закупку оборудования и заключает контракт о лизинге этого оборудования с лизингополучателем. Лизингополучатель выбирает поставщика, но не имеет с ним договорных обязательств. Сдаваемое в лизинг оборудование является собственностью лизингодателя, лизингополучатель имеет право лишь на его временное использование. После окончания срока действия контракта лизингополучатель может:

- вернуть оборудование, взятое в лизинг, лизингодателю (лизбэк (*leaseback*));
- выкупить оборудование по остаточной стоимости;
- заключить новый контракт на лизинг оборудования.

В контракте может быть предусмотрено обязательство лизингополучателя или выкупить арендованное оборудование в указанный срок, или подыскать нового лизингополучателя либо покупателя.

Операционный лизинг (operation leasing) заключается на срок менее амортизационного периода оборудования. Плата за лизинг в операционном лизинге обычно выше, чем в финансовом, поскольку лизингодатель вынужден учитывать возможный коммерческий риск,

так как не имеет гарантий полной окупаемости затрат. После окончания контракта оборудование, сданное в лизинг, возвращается владельцу или заключается новый контракт на лизинг.

Возвратный лизинг (sale and leaseback) представляет собой разновидность финансового лизинга, при котором собственник оборудования продает его лизинговой компании и становится лизингополучателем. Продавец собственности получает от сделки купли-продажи от лизинговой компании взаимно согласованную сумму. Лизинговая компания становится лизингодателем, а бывший владелец, став лизингополучателем, продолжает пользоваться этим оборудованием, но на условиях лизинга.

Лизинг с полной выплатой (full payment leasing) представляет собой долговременную форму взаимоотношений, при которой лизинговая компания в течение срока договора возвращает себе полную стоимость оборудования, переданного по лизингу, и дополнительную сумму в виде прибыли.

Лизинг с частичной выплатой (partial payment leasing) представляет такую форму лизинга, при которой лизинговая компания (лизингодатель) за время договора возвращает только часть стоимости оборудования, сданного в лизинг, и получает определенную прибыль за оказываемые услуги.

Левеледж-лизинг (leverage leasing) используется в тех случаях, когда у лизинговой компании не хватает собственных средств для осуществления лизинговых операций и она привлекает их со стороны. В качестве лизингодателя выступает объединение нескольких компаний.

Сублизинг (subleasing) – переуступка прав пользования предметом лизинга третьему лицу. Лицо, осуществляющее сублизинг, принимает объект лизинга у лизингодателя по договору лизинга и передает его с письменного согласия лизингодателя во временное пользование лизингополучателю по договору сублизинга. Переуступка лизингополучателем своих обязательств по выплате платежей третьему лицу не допускается.

Дабл-дин лизинг (double-dean leasing) представляет собой разновидность международного лизинга, заключающегося в том, что за счет комбинации налоговых выгод в двух и более странах лизинговые компании получают дополнительные выгоды.

Сайлс-айд лизинг (sayles-id leasing) – форма лизинга, при которой лизинговые компании заключают соглашения с производителями оборудования, на основании которых производитель от имени

лизинговой компании предлагает клиентам финансирование поставок своего оборудования с помощью лизинга. При этом поставщик расширяет сферу сбыта своей продукции, а лизинговая компания использует сеть поставщика.

Международным производственным и научно-техническим сотрудничеством (*industrial, scientific and technical cooperation*) является заключение соглашений:

- о кооперации в области научных исследований и опытно-конструкторских работ;
- специализации и кооперации производства;
- передаче технологий на основе лицензионных соглашений;
- организации совместного строительства и их совместной эксплуатации;
- поставке комплектующего оборудования;
- покупке промышленных объектов с оплатой товарной продукцией;
- контрактах инжиниринга и консалтинга.

Для реализации соглашений и контрактов по научно-техническому сотрудничеству и передаче технологий заключаются международные коммерческие сделки, которые входят в сферу международной торговли.

Производственная кооперация (*technical cooperation*) – форма предпринимательских связей, при которой каждый из партнеров выполняет свою долю работ в рамках единого производственного процесса; доход, получаемый по окончании производственного цикла и реализации производственного товара, делится между партнерами в соответствии с долей каждого партнера в общем объеме работ.

Производственная кооперация может быть реализована путем создания совместного предприятия. Совместное предприятие – это предприятие, уставный фонд которого образован путем внесения паевых взносов двумя или более учредителями, один из которых – иностранное юридическое или физическое лицо. Совместное предприятие – это не организационно-правовая форма, а неофициальное название создаваемой структуры, которая регистрируется как обычное предприятие в одной из известных организационно-правовых форм с указанием, что оно создается с участием иностранного капитала.

Подрядное производство – форма отношений между предприятиями или предпринимателями, при которой одна из сторон (подрядчик) осуществляет на основании договора целевое производство

товаров или выполнение работ либо услуг и его доставку другой стороне (заказчику). Подрядчик может привлекать к исполнению своих обязательств перед заказчиком другие организации или лица (субподрядчиков), но сохраняет за собой полную ответственность перед заказчиком. В этом случае подрядчик выполняет функции генерального подрядчика. Одной из форм подрядного производства в лесной отрасли является привлечение лесхозами подрядчиков, в том числе иностранных, для проведения рубок промежуточного пользования.

Управление по контракту (*management contracting*) – управление, при котором одна фирма (предприниматель) передает другой ноу-хау в области управления, экспортируя управленческие услуги, а вторая сторона обеспечивает финансирование. При этом экспортируется не товар, а управленческие услуги, чаще всего в форме консультаций.

Консалтинг (*consulting*) – осуществление услуг путем консультаций по вопросам теории и практики ведения бизнеса. Консалтинговые фирмы на контрактной основе выполняют аналитические, экономические, юридические анализы для фирм-клиентов и выдают рекомендации по ведению бизнеса.

Факторинг (*factoring*) – система взаимоотношений между предпринимателем и фактор-фирмой, берущей на себя погашение дебиторской задолженности предпринимателя или покупающей у предпринимателя его требование к какому-либо партнеру о платеже. Чаще всего в роли фактор-фирмы выступают банки, занимающиеся финансовым обслуживанием клиентов, учреждая факторинговые, лизинговые, инжиниринговые, консалтинговые структуры.

Лицензирование (*license*) – система письменных разрешений государственных органов на импорт (экспорт) товаров, выдаваемых на определенный срок. Лицензирование осуществляется путем продаж лицензий на основе лицензионного соглашения. Оно заключается в том, что лицензиар (обладатель определенных прав) передает лицензиату (тому, которому передаются права на постоянной или временной основе) определенные права, включая права на использование технологии, товарного знака, патента, ноу-хау и другое в обмен на вознаграждение (гонорар или лицензионный платеж).

Наиболее часто применяется такая форма передачи технологий, как *лицензионное соглашение* (*license agreement*). Данное соглашение заключается в том, что *лицензиар* (*licensor*) разрешает и оказывает содействие лицензиату (*licensee*) использовать технологию

или запатентованное изобретение в виде *ноу-хау (know-how)*, товарного знака, торгового секрета и принимает обязательство от применения санкций против того, кто использует эти объекты. Лицензиар получает вознаграждение или иную компенсацию за использование технологии или предоставление услуги. Передача прав на использование технологии, патента, товарного знака, торгового секрета ускоряет и облегчает лицензиату выход на новый рынок, но сужает право контроля лицензиара над производством. Наиболее прогрессивная форма, применяемая в лицензионном соглашении, – обязательства передачи пакета услуг, включая изыскательские и проектные работы, техническую помощь, поставку материалов, оборудования и сырья в период освоения лицензии. Основная цель такого соглашения – обеспечить возможность использования конкретного технического решения или технологии. К данным соглашениям относятся *патентные лицензии (patent licenses)*, *беспатентные лицензии (non-patent licenses)*, *комплексные лицензии (package licenses)*.

Передача прав на использование технологии, товарного знака, патента, торгового секрета облегчает лицензиару выход на новый рынок, а лицензиату не приходится начинать с нуля. При этом права контроля над производством со стороны лицензиара, по сравнению с совместным предприятием, существенно сужаются.

Существует три вида лицензий:

1) *полные* – лицензии, при продаже которых лицензиар в течение всего срока действия лицензионного соглашения полностью лишается права на применение лицензии;

2) *исключительные* – вид лицензий, при котором лицензиат получает исключительные права на условиях соглашения, а лицензиар не имеет права предоставлять аналогичные права третьим лицам, но может самостоятельно использовать его на условиях, оговоренных в соглашении;

3) *простые* – лицензии, при которых лицензиар при этом оставляет за собой право самостоятельно использовать объект лицензии и передавать аналогичные лицензии третьим лицам.

Лицензии бывают:

- *генеральные*, выдаваемые определенной организации для осуществления экспортных или импортных операций со всеми или определенными странами на длительный срок;

- *индивидуальные*, выдаваемые конкретной фирме для ввоза (вывоза) определенной продукции;

- *автоматические*, при которых государство контролирует импорт отдельной продукции.

Лицензирование осуществляется различными методами:

- *проведение открытого конкурса (аукциона)* – лицензию получает победитель конкурса, тот, кто больше заплатил;
- *метод явного предпочтения*, когда государство закрепляет лицензии за фирмами, специализирующимися на импорте (экспорте) данного товара;
- *метод затрат*, когда лицензии предоставляются пропорционально доле фирмы в импорте (экспорте).

Инжиниринговые услуги (engineering services) представляют собой контрактные работы между инжиниринговой фирмой и заказчиком. Инжиниринг – это форма экспорта услуг (передача знаний, технологии и опыта) из страны производителя в страну заказчика, он представляет собой метод и средство повышения эффективности вложенного в объект капитала. Форма контракта зависит от характера услуг и условий их предоставления. Видами инжиниринговых услуг могут быть следующие:

- руководство проектом и сооружением объекта в целом, выполнение силами специалистов значительной части проектных работ, управление строительством, монтажом и эксплуатацией, представление интересов заказчика;
- консультирование и обучение персонала заказчика при выполнении проектных, строительно-монтажных и других видов работ;
- подготовка и обучение инженерных кадров;
- осуществление проекта «под ключ» (*a project on a turn-key basis*);
- консультационные услуги (*consulting services*) зарубежных экспертов;
- шеф-монтаж (*contract supervision*);
- управление сложными технологическими линиями.

Контракт на инжиниринго-консультационные услуги включает следующие обязательства и условия:

- 1) перечень обязательств и работ с указанием сроков их выполнения;
- 2) графики выполнения работ по срокам;
- 3) количество персонала инжиниринговой фирмы, участвующего в выполнении работ на месте с указанием условий проживания и обеспечения;
- 4) степень ответственности сторон за нарушение обязательств;
- 5) оплата обучения персонала;

6) условия переуступки части контрактных услуг другой фирме на условиях субподряда;

7) условия продолжения контракта на последующий период, после успешного завершения предыдущего этапа.

В стоимость инжиниринговых услуг включаются следующие затраты:

- повременная оплата специалистов;
- оплата фактических услуг и фиксированного вознаграждения;
- процент от стоимости строительства или монтажа;
- оплата фактических услуг плюс проценты от прибыли от эксплуатации.

Ноу-хау (know-how) – это новые технические, профессиональные знания, информация, финансовый и административный опыт, секреты технологии, необходимые для производства предмета лицензии, технические решения, выполненные на уровне изобретения, которые по каким-либо причинам не были запатентованы или не патентоспособны.

Ноу-хау имеет как технический, так и производственно-экономический или коммерческий характер. К коммерческой сфере относятся: картотеки клиентов, поставщиков, адресные банки данных, данные по организации сбыта и распространения продукции, методы и способы рекламы, данные об обучении персонала, организации и эффективности производства, объеме выпуска продукции.

Ноу-хау, как объект лицензионной сделки, включает:

- опытные, незарегистрированные образцы изделий, машины, аппараты, отдельные детали, инструмент, приспособления для обработки;
- техническая документация;
- содержание научно-исследовательских работ и их результаты;
- результаты расчетов применительно к данной технологии, производству;
- данные о качестве материалов;
- учебные планы и программы для подготовки персонала;
- инструкции;
- руководство по эксплуатации;
- описание технологии;
- технические рецепты;
- данные по планированию и управлению производством.

Особенностью ноу-хау является конфиденциальность информации и документации. Условиями контракта на передачу ноу-хау выступают следующие требования:

- не предоставлять сублицензий на ноу-хау;
- указывать в рекламных документах и на выпускаемой продукции, что она изготовлена по лицензии фирмы, передавшей ноу-хау;
- не передавать третьим лицам приобретенные знания и опыт в течение срока действия договора и далее на указываемый срок после срока действия контракта.

Проектное финансирование – вид международного сотрудничества, относящийся к компенсационным сделкам. Проектное финансирование может осуществляться в различных формах.

Одна из сторон финансирует реализацию предпринимательского проекта другой стороной, которая реализует проект в надлежащей форме.

Сторона, имеющая разработанный проект, предлагает другой стороне взяться за его практическую реализацию и обязуется финансировать все работы, связанные с данной реализацией.

В том и в другом случае вторая сторона обязуется осуществить возврат предоставленного ей кредита обычно в товарной форме, как и при лизинге, теми товарами, которые будут производиться на основе реализованного проекта.

Франчайзинг (от фр. *franchise* – льгота, вольность) – соглашение крупных, авторитетных, известных потребителям компаний (франчайзеров) с малыми фирмами или отдельными предпринимателями (франчайзи), предоставляющее им право осуществлять определенный вид деятельности с использованием своей технологии, лицензии, ноу-хау, фирменной торговой марки. Франчайзи обязуются соблюдать предписанные стандарты качества проектов, а франчайзер консультирует партнеров при выборе сферы торговли и услуг, организации торговой и сбытовой сети, проведении рекламной компании.

Для получения прибыли при франчайзинге используется имидж, (или «фирменное имя» предприятия), создающий ему образ победившего в конкурентной борьбе.

Посреднические услуги. Агентское или дилерское соглашение (*agency agreement*) представляет собой коммерческо-посреднический контракт, в котором поставляющая сторона – *принципал* (*principal*) – назначает своим представителем – *агентом* (*agent*), *дилером* (*dealer*) – другую сторону договора, которая соглашается действовать в интересах принципала, представлять ее продукцию на рынке, искать покупателей и осуществлять сбыт продукции.

Агентское соглашение содержит описание продукции, определение территории, на которой действует агент, его обязательства по отношению к другой продукции принципала. В соглашении оговариваются единственные и исключительные права агента представлять принципала; пределы, в которых принципал может проводить свои операции без помощи агента на указанной территории; права агента на комиссионное вознаграждение по заказам, размещенным напрямую принципалом; запрещение агенту работать с конкурирующей продукцией. В соглашении определяются порядок отчетности, размер и порядок комиссии, порядок выплаты вознаграждения или комиссии. Агентское вознаграждение (*agents fee*) представляет собой оплату агентских услуг по покупке, продаже товара, его рекламе с целью расширения рынка сбыта. Вознаграждение может быть в форме определенного процента от цены заключенной сделки или в форме *тантьемы*, т. е. выплаты из чистой прибыли.

Агент может выступать или от имени принципала, или от своего имени. По отношению к третьей стороне агент может выступать с различными условиями:

- раскрывая существование принципала и указывая его имя и реквизиты (*named*);
- раскрывая существование принципала, но не раскрывая его имени (*unnamed*);
- не раскрывая существование принципала и заключая договор от своего имени (*undisclosed*).

В зависимости от выполняемых услуг агенты могут быть разные.

Агент-делькредере (*del credere agent*) за дополнительное вознаграждение гарантирует принципалу поступление покупной цены от покупателя и возмещение убытков, если покупатель неплатежеспособен, но не несет ответственности, если покупатель отказывается уплатить цену на основании того, что сам принципал не выполняет должным образом своих обязательств по договору.

Комиссионер (*commissioner*) – зарубежный агент принципала, который продает товары самостоятельно от своего имени и является гарантом товара, он несет ответственность перед покупателем.

Комиссионная фирма (*confirming house*) или **экспортный дом** (*export house*) – специализированные посреднические внешнеторговые организации, которые по просьбе принципала или клиента совершают экспортно-импортные операции в своей стране или за рубежом. Комиссионный дом может совершать действия от своего имени, не называя принципала.

Экспедитор (*forwarder, forwarding agent*) – фирма или лицо, предоставляющее транспортные услуги. Выполняет различные виды операций при транспортировке товаров и грузов: упаковку, маркировку, перевозку, страхование, охрану, таможенное оформление и др.

Судовой агент (*ship agent*) на основе морского агентского договора оказывает услуги владельцу судна. Судовой агент извещает отправителей и соответствующие государственные органы о времени прибытия судна, организует выполнение портовых формальностей и обслуживание судна в портах, оформляет грузовые документы, защищает интересы судовладельца и т. д.

Консигнационный агент или фактор (*consignment agent, factor*) – агент по продаже товаров с консигнационного склада. Консигнационный агент обладает полномочиями продавать товары, покупать товары или занимать деньги под обеспечение товарами. Он владеет товарами или товарораспорядительными документами принципала и любое действие по распоряжению товаром является действительным по отношению к лицам, с которыми агент или фактор имеет дело.

В контракте консигнации определяются объемы товаров, хранящихся на консигнационном складе и пополняющихся по мере их реализации, сроки консигнации, в течение которых они должны быть реализованы. Товары на консигнационном складе являются собственностью консигнанта, консигнационный агент обязан застраховать их в пользу владельца. Риск за сохранность и качество товара, форс-мажор и иные виды риска несет консигнант – владелец товара. Консигнационный агент заключает контракт на продажу товаров от своего имени, но за счет владельца товара – консигнанта. Агент продает товар по своему усмотрению. В контракте указывается минимальная цена партии товара, а окончательную цену устанавливает агент.

Обычно в условиях консигнации предусматривается определенное время хранения товара на консигнационном складе. Если за этот период товар не продан, то он возвращается к собственнику за его счет или продлевается срок консигнации либо предоставляются скидки на непроданные товары.

Контракты консигнации могут быть:

- 1) безвозвратными, т. е. если часть товара, оговоренная условиями контракта, не будет реализована агентом, то агент обязан выкупить его по твердой цене;
- 2) возвратными – нереализованный товар возвращается владельцу;
- 3) частично-возвратными – агент обязан реализовать товар на сумму, не менее оговоренной, а нереализованную часть вернуть владельцу.

Контрольные вопросы

1. Законодательная база республики в сфере международных грузоперевозок.
2. Международные организации внешнеэкономической деятельности.
3. Основы организации внешнеэкономической деятельности.
4. Охарактеризовать виды внешне-торговых операций и сделок, товарообменных операций.
5. Принципы правового регулирования внешнеторговых грузоперевозок.
6. Определение понятия и составные элементы внешнеэкономической операции.
7. В чем состоит различие при исполнении экспортной и импортной операций?
8. Привести виды внешнеторговых операций.
9. Структура экспортно-импортных перевозок грузов.

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА И ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

3.1. Правовое регулирование международных грузоперевозок

Правовые отношения, складывающиеся в сфере грузоперевозок, достаточно многообразны. При этом ключевым звеном в сложной цепи международных транспортных правоотношений выступают отношения, связанные с перевозкой грузов, пассажиров и багажа.

Особенности правового регулирования международных перевозок грузов. На правовое регулирование международных перевозок грузов оказывает влияние как специфика деятельности того или иного вида транспорта, так и то, что международные перевозки выполняются по территориям двух или более государств. Объединяющим фактором для всех международных перевозок является то, что только договор международной перевозки груза выступает в качестве правового основания возникновения обязательств по перевозке между перевозчиком, отправителем и получателем груза. Договор международной перевозки груза имеет свои особенности:

- 1) регулируется прежде всего международными соглашениями и только при их отсутствии – актами внутреннего законодательства;
- 2) отличается особенностями заключения (международные транспортные документы предусматриваются соответствующим международным соглашением);
- 3) международными соглашениями определяются условия ответственности перевозчика, устанавливается лимит его ответственности, а также регламентируется порядок урегулирования споров.

Как свидетельствует практика хозяйственных судов, споры, возникающие из договоров международной перевозки грузов, отличаются особой сложностью, необходимостью комплексного анализа, с одной стороны, обширного нормативного материала, регламентирующего соответствующие правоотношения, а с другой – всей совокупности фактических обстоятельств, связанных с возникшим спором.

При рассмотрении подобных дел следует учитывать особенности:

- правового регулирования международных перевозок, влияющие как на содержание договоров международной перевозки грузов, так и на ответственность сторон по своим обязательствам;
- определения подсудности таких дел;
- соблюдения досудебного порядка урегулирования споров;
- применения сроков исковой давности.

3.2. Понятие внешнеэкономической операции. Организация экспортной и импортной операций. Документальное оформление международной перевозки грузов

Внешеэкономическая операция – совокупность мероприятий по подготовке, заключению и исполнению соглашений между двумя и более фирмами, находящимися в разных странах. Для осуществления внешнеэкономической операции требуется выполнение экономических, валютно-финансовых, организационно-правовых и технических действий. Внешнеэкономическая операция оформляется документально. *Предметом договора (соглашения)* может являться поставка установленного количества товаров и (или) услуг на согласованных между участниками сделки условиях. Любая внешнеэкономическая сделка осуществляется в три этапа: подготовка к заключению сделки; подписание контракта; исполнение соглашений контракта.

1. Подготовка к заключению внешнеэкономической сделки.

1. Комплексное исследование рынка:

- изучение конъюнктуры рынка данного товара (выявление существующего и ожидаемого спроса на товар, услугу);
- анализ торгово-политических, таможенных и правовых условий рынка;
- изучение системы государственного регулирования внешней торговли, таможенных режимов, требований к сертификации товаров, страхового законодательства страны, тарифов на перевозку и т. п.;
- оценка деятельности фирм-конкурентов;
- оценка деятельности фирм – потенциальных покупателей (с учетом их требований к товару);
- расчет внешнеторговых цен на товар;

- выбор форм выхода на внешние рынки;
- расчет предполагаемой экономической эффективности внешнеэкономической сделки.

2. Рекламная кампания. На этапе проведения рекламной кампании происходит оповещение потенциальных покупателей о предлагаемой продукции или услугах, делается рассылка каталогов, проспектов с характеристиками и ценой предлагаемого товара.

3. Установление контактов с потенциальным контрагентом за рубежом путем рассылки оферт (запросов); подтверждения заказа; отправки коммерческого письма с предложением вступить в переговоры по поводу заключения сделки; направления проформы сделки. В рамках вышеперечисленных процедур техника внешнеэкономической сделки включает в себя оформление следующих документов:

- информационной карты фирмы (конкурента, покупателя, поставщика);
- фирменного досье;
- конкурентного листа;
- рекламных материалов;
- оферты (запроса);
- подтверждения оферты (запроса);
- счета-проформы;
- заявки на инструкции по поставке товара;
- перечня вопросов для согласования.

II. Заключение сделки включает в себя следующие процедуры:

1. Проведение предварительных переговоров (путем переписки, личных контактов).

2. Выбор способа подписания контракта.

3. Акцепт покупателем твердой оферты.

4. Подтверждение продавцом заказа, сделанного покупателем, выбор формы контракта купли-продажи (письменный, устный, смешанный).

5. Выбор вида контракта (разовый, с периодической поставкой) и формы оплаты (денежной, товарной, смешанной).

6. Окончательная доработка текста контракта.

7. Подписание контракта.

III. Исполнение внешнеэкономической сделки включает в себя следующие процедуры:

1. Обеспечение производства товара на экспорт.

2. Подготовка товара к отгрузке.

3. Проведение платежно-расчетных операций.

4. Страхование грузов.
5. Заключение договора на экспедирование грузов.
6. Организация международной перевозки грузов.
7. Таможенная очистка грузов.

Вышеперечисленные процедуры в рамках организации внешнеэкономической сделки и оформляемые документы дают некоторое представление о структуре и сложности процесса осуществления внешнеэкономических сделок. Отметим, что процесс организации и техники каждой реальной сделки зависит от способа выхода фирмы на внешний рынок (прямой, через посредников, через международные товарные биржи, аукционы, торги), предмета сделки (сырье, готовые изделия, услуги).

Организация и техника экспортных операций. Прямой способ выхода на внешний рынок означает, что, будучи потенциальным экспортером (импортером), предприятие самостоятельно занимается поиском зарубежного партнера.

Организация и техника экспортных операций включает в себя:

- проработку общих вопросов подготовки экспортной сделки;
- разработку и подписание контракта с зарубежным партнером;
- контроль за своевременным и качественным исполнением экспортной сделки.

Анализируя свои возможности по выходу на внешний рынок, предприятие должно включить сделки по экспорту конкретного товара в свою маркетинговую стратегию. Для этого нужно провести мониторинг своих экспортных возможностей, среди которых – освоение новых методов и форм сбыта на внешнем рынке своих традиционных экспортных товаров; изыскание новых видов экспортной продукции; изучение возможностей модификации экспорта с целью повышения эффективности экспортных операций.

Отдельное внимание должно быть уделено изучению условий внешних рынков в различных странах-импортерах: особенностей спроса на товары, предназначенные для личного и производственного пользования; конъюнктуры конкретных товарных рынков; организации торговли; таможенно-тарифного режима; характера отношений нашей страны с соответствующими иностранными государствами.

Внешекономическая (экспортная) составляющая должна быть вынесена как самостоятельный раздел в бизнес-план предприятия.

Определив ассортимент предлагаемого на экспорт товара, необходимо произвести расчет и обоснование экспортных цен. С этой целью начинается рекламная кампания в средствах массовой инфор-

мации, рассылка каталогов и предложений, подготовка и направление оферты потенциальным покупателям.

Оферта – предложение покупателю со стороны продавца о продаже партии товара с указанием основных условий сделки и способов поставки и оплаты. Различают твердую и свободную оферты. Твердая оферта направляется оферентом только одному покупателю с указанием срока ее действия, в течение которого продавец не может предложить данный товар другим покупателям. В случае согласия покупателя со всеми условиями оферты он направляет продавцу письменное подтверждение, содержащее безоговорочный акцепт, что расценивается как вступление сторон в договорные отношения. Свободная оферта направляется оферентом в адрес нескольких потенциальных покупателей. Согласие покупателя с условиями такой оферты подтверждается твердой контрофертой.

Закончив процедуру поиска контрагента, экспортер приступает к выбору условий поставки и расчетов, проработке вопросов транспортно-экспедиторского обслуживания, страхования экспортного товара, таможенных процедур, получения в случае необходимости экспортной лицензии по предстоящей сделке. Затем следует согласование всех условий сделки с зарубежным покупателем, выбор способа, места и времени коммерческих переговоров, составление плана последних.

Разработка проекта контракта международной купли-продажи. При проработке условий контракта на экспорт применяется системный подход с учетом специфики товара и базисных условий его поставки, текущего состояния данного товарного рынка, реальных возможностей экспорта и индивидуальных запросов импортера, степени заинтересованности партнеров друг в друге. При этом изучается соответствующая нормативная правовая база заключения подобных контрактов, выработанная мировым сообществом и Российской Федерацией: в частности, Венская конвенция (1980 г.), принципы заключения международных коммерческих договоров Инкотермс 2010 и др. Каждая статья предполагаемого контракта, разрабатываемая экспортером, должна быть ориентирована на защиту его интересов. На этапе исполнения экспортных контрактов продавец должен осуществлять постоянный контроль за ходом выполнения экспортного заказа, включая качество производимого товара, соблюдение сроков поставки, оформление необходимой документации, получение экспортной лицензии. Особое внимание должно быть уделено своевременной выписке и предъявлению коммерческих счетов покупателю, контролю за поступлением экспортной выручки.

В обязанности экспортера входит и работа с рекламациями иностранного покупателя, выявление причин, вызвавших рекламации, поиск путей их устранения. Завершает сделку итоговый анализ эффективности проведенной экспортной операции, разработка мероприятий по повышению эффективности экспорта за счет изменения цен, сокращения расходов продавца на различных стадиях экспортной операции, выбор иных базисных условий поставки товара, совершенствование способов транспортировки.

Организация и техника импортных операций. Организация *импортных операций* при прямых связях между контрагентами, инициатором которых является потенциальный покупатель, несмотря на совпадение названий этапов с экспортными операциями – подготовка, заключение контракта и его исполнение, имеет свои особенности. В основе подготовки предполагаемых закупок должно лежать систематическое изучение и прогнозирование спроса отечественных потребителей в сфере личного и производственного потребления (если фирма предполагает продавать импортные товары) либо прогнозирование собственного производства и потребления (если фирма импортирует товар для своих нужд) в сопоставлении с реальными производственными и экспортными возможностями стран-производителей. Объективно повышается значение постоянного накопления информации по соответствующим товарным рынкам и разработки стратегии по обеспечению импорта необходимым товаром в требуемых количествах, качестве и сроках, а также разработки тактики выхода на внешний рынок с учетом возможностей использования конъюнктуры рынка.

Особое внимание на этапе подготовки импортных операций уделяется анализу поступающих от иностранных фирм оферт, а также подготовке запросов (заказов) иностранным фирмам и их направлению адресатам.

Заказ – письменно оформленное намерение покупателя приобрести товар с указанием его наименования, количества, качества, цены и сроков поставки, нередко – и условий изготовления. В заказе указывается предельный срок ответа продавца, до истечения которого покупатель связан данными условиями. Если в течение этого срока продавец подтверждает (акцептирует) заказ, договор считается заключенным. Одновременно составляется закупочный ордер – предписание по исполнению поставки или индент – закупочный ордер в случае участия в поставке торгового посредника. Если товар будет поставляться партиями, то потенциальный импортер составляет

график поставки, в котором указываются сроки, количество и стоимость каждой партии товара. Может быть предусмотрена и возможность проведения контрольной (пробной) закупки, а также получение в случае необходимости типового (опытного) образца намечаемого к закупке товара для проверки (испытания) качества.

Важными элементами этого этапа выступают также составление конкурентного листа и листа обоснования цены; выбор способа транспортировки товара из-за границы, базисных условий поставки товара, формы и способа международных расчетов; проработка вопросов экспедиторского обслуживания, страхования импортируемого товара, выполнения таможенных процедур и других условий закупки и ввоза товара из-за границы.

Завершает этап составление проекта контракта покупателем для передачи иностранному продавцу либо изучение представленного продавцом проекта контракта, подготовка и проведение коммерческих переговоров и подписание контракта.

При разработке текста импортного контракта изучается соответствующая нормативная правовая база для заключения международных сделок, возможность использования типовых контрактов, других общих условий поставки отдельных товаров. Текст предлагаемого контракта постатейно ориентирован на защиту интересов импортера, поэтому должен содержать расширительное толкование предмета контракта, подробную характеристику качества товара и порядок его проверки, гарантии по качеству (их объем и сроки действия), требования к упаковке и маркировке товара, условия приемки-сдачи товара по количеству и качеству. Например, оговаривается условие проведения предварительного осмотра (инспектирование, испытание) товара в стране продавца и окончательная приемка товара в стране покупателя.

Валютно-финансовые условия контракта должны отражать выгодные для покупателя способы и формы расчета, подробный перечень документов, по предъявлению которых производится оплата товара покупателем.

Статья «Претензии» по своему содержанию должна обеспечить права импортера на заявление претензий по количеству и качеству товара, срокам поставки и другим основаниям и действенные способы их удовлетворения.

В контракт необходимо включить перечень санкций, применяемых к продавцу за нарушение контрактных обязательств, и условия форс-мажора, ограничивающие возможности исполнения обязательств продавцом.

Техника исполнения импортных операций включает:

1. Контроль за качественным изготовлением закупленного товара и его своевременной доставкой из-за границы. Для этого возможно командирование специалистов импортера на предприятие продавца для предварительного инспектирования товара.

2. Организацию транспортировки товара из-за границы (в зависимости от базисных условий поставки товара).

3. Проведение расчетов за поставленный товар: при аккредитивной форме расчетов – выдача в необходимые сроки банковской гарантии и открытие аккредитива в пользу продавца, проверка поступивших от экспортера документов; при инкассовой форме расчетов – выписка акцепта-поручения банку на перевод причитающейся суммы продавцу. Часто окончательный расчет между контрагентами производится на основании результатов приемки товара в стране покупателя.

4. Организацию работы с претензиями; предъявление претензий продавцу в сроки, установленные контрактом, и контроль за их удовлетворением, в необходимых случаях – подготовка материалов для передачи искового заявления в арбитражный суд.

5. Итоговый анализ эффективности проведенной импортной операции и разработка мероприятий по ее повышению в будущем.

Документальное оформление международной перевозки грузов.

Транспортные условия международного контракта купли-продажи. Транспортные условия – особый раздел договора международной купли-продажи товаров, в котором прописываются порядок перевозки грузов, сроки отгрузки и доставки товара, порядок расчетов за услуги по транспортировке груза. Конкретное содержание данного условия зависит от базиса поставки товара, типа груза, вида транспорта, способа транспортировки, от международных норм и правил перевозки грузов различными видами транспорта.

В транспортные условия контракта включаются:

- сроки отгрузки товара;
- место и порядок сдачи товара продавцом покупателю;
- наименование перевозчика;
- наименование портов, железнодорожных станций, пунктов перехода – границы, пунктов перегрузки;
- определение сторон, оплачивающих расходы по транспортировке, погрузочно-разгрузочным работам, прочие расходы;
- назначение и порядок расчетов с агентами, брокерами, операторами, экспедиторами, другими посредниками;

- порядок страхования транспортного риска;
- документы, сопровождающие груз;
- порядок информирования продавца или покупателя о подходе транспортных средств в пункты, указанные в контракте;
- сведения о транспортировке груза транзитом через территорию третьих стран.

Перечисленные условия тесно связаны с выбором условий поставки товаров. Как правило, при определении условий поставки применяют международные термины базисных условий поставок Инкотермс. В настоящее время действует редакция Инкотермс 2010.

Организация международных перевозок со стороны участника внешнеэкономической деятельности заключается в выборе:

- способа транспортировки – смешанная, комбинированная, интермодальная, мультимодальная и т. д.;
- вида транспорта – железнодорожный, автомобильный, водный, трубопроводный;
- транспортных средств (по грузоподъемности, скорости и т. п.);
- перевозчиков и экспедиторов.

Схема взаимодействия грузовладельца с транспортным посредником и транспортной компанией-перевозчиком приведена на рисунке.

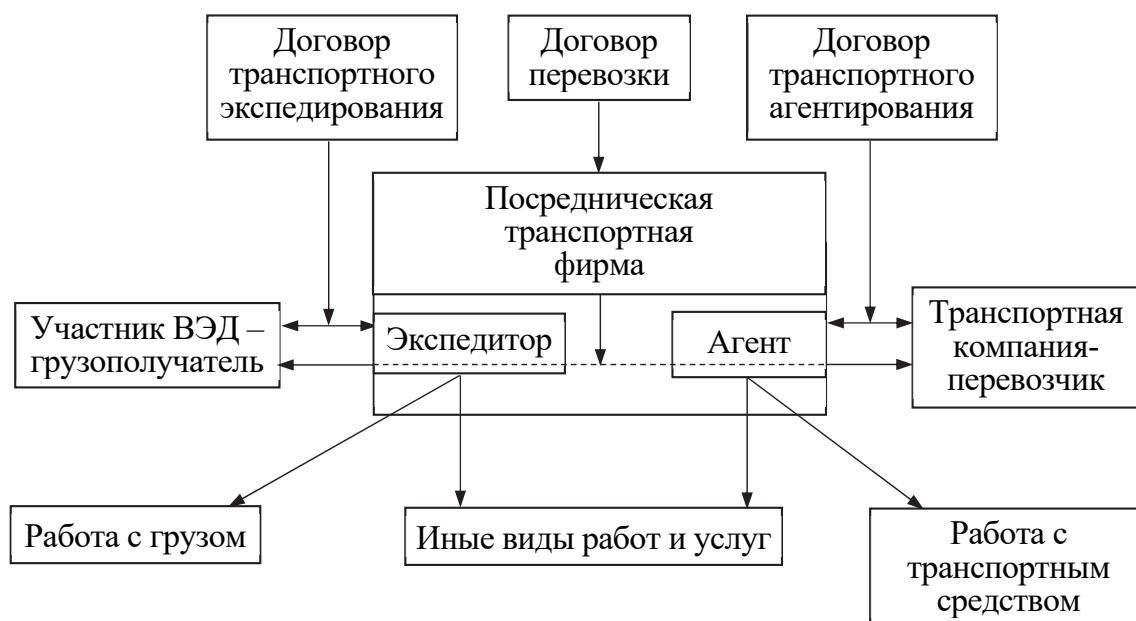


Схема взаимодействия грузовладельца с транспортным посредником и транспортной компанией-перевозчиком

Данная схема наглядно отображает взаимодействие всех участников транспортно-логистических процессов.

3.3. Документация автомобильных международных грузоперевозок

Общий перечень документов автомобильных международных перевозок грузов. Все документы, которые должны быть у водителя при международных перевозках грузов, можно разделить на следующие группы:

- 1) индивидуальные (личные);
- 2) на автомобильное транспортное средство;
- 3) на груз;
- 4) отчетные, которые уже не требуется предъявлять для контроля во время текущей перевозки.

Документы первых трех групп необходимо предъявлять по требованиям компетентных органов для транспортного, таможенного и других видов контроля на линии и при пересечении границ. При таможенном контроле могут требоваться для предъявления не только документы по текущей, но и по предыдущей перевозке. Рекомендуются, чтобы при оставлении транспортных средств на стоянке вся документация находилась у водителей.

К личным (индивидуальным) документам каждого водителя относятся:

- паспорт с правом выезда за границу (с действующими необходимыми визами);
- медицинская страховка;
- водительское удостоверение в соответствии с Конвенцией о дорожном движении;
- свидетельство ADR (при перевозке опасных грузов);
- командировочное удостоверение;
- медицинская справка о состоянии здоровья (при перевозке пищевых продуктов в границах СНГ);
- карточка водителя и (или) распечатки с цифрового тахографа, и (или) регистрационные листки (тахограммы), заполненные и незаполненные, и (или) бланк подтверждения деятельности (при необходимости);
- свидетельство о подготовке (переподготовке) по выполнению международных автомобильных перевозок грузов;
- документ на таможенное оформление личных вещей и другие документы, оформляемые на водителя персонально.

Требования к возрасту и опыту работы водителя, выполняющего международные перевозки грузов, установлены Соглаше-

нием АЕТР, Конвенцией о дорожном движении, а также законодательством Республики Беларусь.

При выполнении перевозок грузов должны быть следующие документы на каждое транспортное средство:

1. Свидетельство о регистрации транспортного средства, а также договор аренды, если собственник и перевозчик не одно и то же лицо.

2. Документ (сертификат) о прохождении государственного технического осмотра и для транспортных средств с разрешенной максимальной массой более 3,5 т – международный сертификат технического осмотра (МСТО).

3. Свидетельство о допущении транспортного средства международной перевозки для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами (с прилагаемыми фото) – для транспортного средства с закрытым кузовом для перевозок грузов.

4. Разрешение органа связи на использование средств радиосвязи и спутниковой связи при их наличии на транспортном средстве (если требуется исходя из параметров средств связи).

5. Для транспортного средства, оборудованного тахографом, свидетельство о поверке (калибровке) тахографа.

6. Свидетельство о допущении к перевозке опасных грузов по Соглашению ADR.

7. Регистрационная карточка для перевозки опасных грузов (при перевозке опасных грузов).

8. Свидетельство (табличка) о допущении к перевозке скоропортящихся пищевых продуктов по соглашению АТР (СПС).

9. Документ, подтверждающий заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства (договор пограничного страхования либо действительный на территории Республики Беларусь договор страхования «Зеленая карта»).

10. Страховка на транспортное средство АвтоКаско (добровольное страхование).

11. Разрешения на перевозки по иностранным территориям и при необходимости дополнительные документы (экологические сертификаты и др.).

12. Путевой лист формы № 2(г).

13. Карты DKV, UTA, ESSO, SHELL или другие на заправку и сервисное обслуживание либо гарантия оплаты за оказание технической и другой помощи.

14. Документы (устройства), подтверждающие оплату за пользование дорогами (за проезд по ним) и других сборов.

15. Документ на таможенное оформление ввоза транспортного средства международной перевозки (при необходимости, удостоверение ввоза, карнет СРД или другой документ).

При применении разрешения СЕМТ также необходимо иметь:

- бортовой журнал (дорожная книга);
- разрешение СЕМТ годовое или краткосрочное (ные));
- сертификат (ы) соответствия техническим условиям, касающимся вредных выбросов и шума, а также требованиям по безопасности дорожных транспортных средств (грузовых автомобилей и тягачей) категорий «ЕВРО III безопасный», «ЕВРО IV безопасный» и «ЕВРО V безопасный»;
- сертификат соответствия требованиям по безопасности прицепа (полуприцепа) при его наличии;
- сертификат пригодности к эксплуатации автомобильных транспортных средств (на каждое транспортное средство в составе транспортных средств: автомобиль, прицеп, седельный тягач, полуприцеп).

На перевозимые грузы должны быть следующие документы:

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

- отгрузочная спецификация (например, товарная накладная формы ТН-2);
- счет-фактура (Invoice);
- ветеринарные, фитосанитарные, санитарно-карантинные соответствия (качества), происхождения и другие сертификаты (свидетельства, паспорта);
- контракт на поставку и др. (до таможни отправления);

2) лицензии (разрешения) на ввоз (вывоз) отдельных видов товаров;

3) статистическая форма для перемещения товаров (перевозка товаров таможенного союза в/из России);

4) карнет TIR, АТА или другой таможенный документ (транзитная декларация ТД, контрольный лист с MRN или LRN) для перемещения товаров (грузов) под таможенным контролем;

5) термограммы или лист контрольных проверок температуры при перевозке грузов, требующих поддержания определенной температуры;

6) письменные инструкции (аварийная карточка) при перевозке опасных грузов на условиях ADR;

7) страховка (при ее наличии) на груз или ответственность перевозчика за перевозимый груз (CMR-страхование);

8) незаполненные CMR-накладные для последующих перевозок (один и более комплектов);

9) незаполненный карнет TIR (при необходимости для последующей перевозки).

К отчетным документам можно отнести:

– квитанции (чеки) на оказание услуг (заправка топливом, услуги стоянок, мойка и т. п.);

– документы (справки, чеки и т. п.) по обмену валюты;

– регистрационные листки (тахограммы) за прошедший период, не подлежащий контролю;

– документы на перевезенный груз и другие окончательно оформленные документы.

Договоры при международных перевозках грузов. Правовой основой международных перевозок грузов являются международные договоры (конвенции, соглашения), законодательство страны и договоры между субъектами транспортной деятельности. Различают договор транспортной экспедиции, договор об организации перевозок грузов и договор перевозки груза.

Договор об организации перевозок грузов может оформляться на партию грузов, установленный срок, разовую перевозку обусловленных грузов между определенными пунктами отправления и назначения. Договор об организации автомобильной перевозки грузов не исключает необходимости **заключения договора перевозки груза или договора фрахтования.**

При международной автомобильной перевозке грузов взаимоотношения перевозчики – грузоотправитель – грузополучатель определяются положениями *Конвенции CMR*, а договор поставки (купли-продажи), как правило, заключается с применением международных торговых терминов Инкотермс. При этом используется соответствующая форма товарно-транспортной накладной (CMR-накладная). К CMR-накладной грузоотправителем прикладываются документы, необходимые для таможенного оформления, перевозки и сдачи груза: договор поставки (купли-продажи), отгрузочная спецификация, счет-фактура, различные сертификаты и свидетельства, таможенная декларация на товар, подтверждение оплаты таможенных платежей, документы экспортно-импортного контроля, письменные инструкции и т. п.

При применении Конвенции CMR перевозчик отвечает непосредственно как за свои действия и упущения, так и за действия и упущения своих агентов, служащих и всех других лиц, к услугам которых он прибегает для осуществления перевозки в ситуациях, когда эти агенты, служащие или другие лица действуют в рамках возложенных на них обязанностей.

3.4. Сопроводительные документы международных перевозок грузов железнодорожным транспортом

Договоры железнодорожных перевозок. Документом, позволяющим осуществлять перевозки в международном сообщении железнодорожным транспортом, является договор СМГС, который может быть заключен лишь при предоставлении отправителем международной накладной СМГС или ЦИМ/СМГС на каждую отправку.

Состав накладной СМГС. Накладная СМГС представляет собой комплект из шести пронумерованных листов и необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости, предназначенных для участвующих перевозчиков (табл. 3.1).

Таблица 3.1

Состав комплекта перевозочных документов СМГС

Номер листа	Наименование листа	Получатель листа	Предназначение листа
1	Оригинал накладной	Получатель	Сопровождает груз до станции назначения
2	Дорожная ведомость	Перевозчик, выдающий груз получателю	Сопровождает груз до станции назначения
3	Лист выдачи груза	Перевозчик, выдающий груз получателю	Сопровождает груз до станции назначения
4	Дубликат накладной	Отправитель	Выдается отправителю после заключения договора перевозки
5	Лист приема груза	Договорный перевозчик	Остается у договорного перевозчика
6	Лист уведомления о прибытии груза	Получатель	Сопровождает груз до станции назначения
Без номера	Дорожная ведомость (дополнительный экземпляр)	Перевозчики	Предназначен для участвующих перевозчиков (кроме перевозчика, выдающего груз получателю)

Количество дополнительных экземпляров дорожной ведомости в комплекте накладной СМГС определяется количеством участвующих последующих перевозчиков. Необходимость оформления дополнительных экземпляров дорожной ведомости для договорного перевозчика устанавливается им самим.

Накладная СМГС одновременно является:

- стандартной письменной формой договора перевозки грузов в прямом международном железнодорожном (железнодорожно-паромном) сообщении;

- доказательством приема груза к перевозке и заключения договора перевозки. В рамках международных торговых отношений это играет существенную роль во взаимоотношениях поставщика и потребителя, так как факт заключения договора перевозки одновременно служит доказательством выполнения обязательств по поставке товара;

- документом учета и отчетности, служащим как для финансовых расчетов клиентов с перевозчиками, так и для расчетов перевозчиков между собой;

- документом для контроля перевозки уполномоченными государственными органами.

Договор перевозки может быть оформлен электронной накладной – набором данных в электронном виде, который выполняет функции бумажной накладной как договора перевозки.

Как письменная форма договора перевозки накладная должна содержать основные его условия для данной отправки:

- реквизиты отправителя и получателя;
- маршрут следования, включая указание пограничных пунктов перехода и пунктов передачи на водный транспорт (для железнодорожно-паромного сообщения);

- надлежащее наименование груза в соответствии с принятой номенклатурой;

- сведения о грузе, необходимые для качественной и безопасной транспортировки груза, а также для выполнения расчета провозных платежей и дополнительных сборов (масса, количество мест, род упаковки, маркировка, сопровождение, особые свойства и т. д.);

- заявления отправителя и другие сведения, характеризующие особенности перевозки отправки;

- перечень сопроводительных документов, приложенных отправителем.

Оформление накладной ЦИМ/СМГС. Единая унифицированная накладная ЦИМ/СМГС позволяет осуществлять перевозки на всем пути следования по одной накладной без переоформления.

Накладная ЦИМ/СМГС является документом, удостоверяющим заключение договора перевозки между отправителем и перевозчиком при следовании груза между странами, в одной из которых применяются нормы СМГС, а в другой – Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ).

Накладная ЦИМ/СМГС состоит из шести пронумерованных листов формата А4 (табл. 3.2).

Таблица 3.2

Листы накладной ЦИМ/СМГС

Номер	Лист	Получатель листа
	Наименование	
1	Оригинал накладной	Получатель
2	Дорожная ведомость	Перевозчик, выдающий груз получателю / Перевозчик назначения
3	Лист выдачи груза (СМГС)	Перевозчик, выдающий груз получателю / Перевозчик назначения + Таможня
4	Дубликат накладной	Отправитель
5	Лист приема груза (СМГС)	Договорный перевозчик / Перевозчик отправления
6	Лист уведомления о прибытии груза (СМГС)	Сообщение ЦИМ → СМГС: Получатель

Накладная ЦИМ/СМГС представляет собой альтернативу системе перевозки с переоформлением накладной СМГС на накладную ЦИМ или накладной ЦИМ на накладную СМГС в месте переотправки (месте изменения режима правового регулирования перевозок по ЦИМ и СМГС).

Контрольные вопросы

1. Наименование документации на груз.
2. Документы на груз при выполнении международных перевозок.
3. Виды сопроводительной перевозочной документации.
4. Состав и порядок оформления накладной СМР и путевого листа.

5. Составление международных контрактов купли-продажи лесопроизведений на экспорт и ответственность за нарушение условий контракта.

6. Сопроводительные документы международных автомобильных грузоперевозок. Правила заполнения CMR и путевого листа.

7. Международный контракт. Виды и особенности контрактов.

8. Виды контрольных устройств за соблюдением режима труда и отдыха водителей. Тахограф. Расшифровка тахограмм.

9. Порядок перевозки и документация осуществления грузовых перевозок на железнодорожном транспорте.

10. Состав и заполнение договоров и соглашений для выполнения международных грузоперевозок железнодорожным транспортом.

11. Базисные условия поставки товара (Инкотермс 2020).

12. Как распределяются обязательства между продавцом и покупателем во время поставок товара на условиях Инкотермс в группах E, F, C и D?

13. Основные положения Конвенции МДП (TIR). Элементы системы МДП.

4. ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

4.1. Общие сведения, положения, объекты, субъекты и виды страхования грузов

Страхование грузов – это один из наиболее традиционных видов транспортного страхования. Страхователем может выступать как физическое, так и юридическое лицо, являющееся либо грузоотправителем, либо грузополучателем.

Как показывает практика, объектами страхования грузов становятся:

- 1) грузы в период транспортировки и временного хранения;
- 2) транспортные расходы, в том числе фрахт, таможенная пошлина и иные расходы, связанные с транспортировкой груза;
- 3) расходы по доставке поврежденного груза к месту ремонта и возвращению после ремонта и стоимость расходов на командирование специалистов для ремонта (при отсутствии в пункте назначения сервисного центра для ремонта деталей).

Целью страхования грузов является создание условий гарантированного возмещения убытков, возникших в ходе перевозки, вследствие гибели, утраты или повреждения перевозимого товара в результате обстоятельств, не зависящих от владельца груза.

Если в международной практике страхованию подлежат практически 100% перевозимых грузов, то доля внутрироссийских грузов, имеющих страховую защиту, оценивается сегодня всего лишь в районе 25–45%. И в большинстве своем это все грузы тех отечественных компаний, которые тесно сотрудничают с иностранными фирмами.

Общие сведения страхования грузов.

- **Грузы** – это материальные ценности, стоимость которых может исчисляться миллионами тысяч условных единиц.

- Договор страхования груза может распространяться на различные типы грузов, на расходы, имеющие отношение к их перевозке, складированию, хранению, погрузочно-разгрузочным работам. Договор страхования позволяет избежать многих неприятностей, значительных финансовых потерь и выступает гарантом надежности.

Объектами по договору страхования груза могут быть имущественные интересы клиента, которые не идут в разрез с законодательными актами и имеют отношение к вопросам владения, пользования грузом, его случайного повреждения, исчезновения в период его перевозки и хранения. При этом, согласно договору страхования груза, в качестве страхователя может выступать и перевозчик груза, и его продавец, и покупатель.

На страхование принимаются любые виды грузов, перевозимые всеми видами транспорта в любой регион мира:

- нефть и нефтепродукты (включая дополнительное покрытие экологических рисков);
- лес, лесоматериалы;
- минеральные удобрения, агропромышленные грузы;
- промышленное, строительное и медицинское оборудование;
- легковые и грузовые автомобили;
- денежная наличность, драгоценные металлы, произведения искусства, выставочные экспонаты;
- продукты питания, медикаменты, включая перевозку с соблюдением специального температурного режима;
- товары народного потребления.

Перечень рисков, содержащийся в стандартных условиях страхования («От всех рисков», «С ответственностью за частную аварию», «Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения»), может быть изменен или дополнен в соответствии с особенностями перевозки.

Период ответственности страховщика включает в себя перегрузки, перевалки в пути и хранение на промежуточных складах.

Страховой тариф всегда соответствует степени риска и зависит от вида груза, упаковки, вида транспорта и маршрута перевозки.

Страховой полис может быть оформлен как на отдельную перевозку, так и на группу перевозок однородных грузов, осуществляемую в течение согласованного срока (Генеральный полис).

Перестраховочная защита обеспечивается тщательно отработанной схемой передачи рисков в перестрахование признанным лидерам перестраховочного рынка при любых лимитах ответственности.

Субъекты страхования:

- страхователь;
- страховщик;
- выгодоприобретатель.

Условия Лондонских страховщиков (оговорки) для страхования экспортных и импортных грузов:

1) условия А [ICC (A)] – наиболее полное (самое широкое) страховое покрытие – страхование «От всех рисков»;

2) условия В [ICC (B)] – ограниченное страховое покрытие: покрытию подлежат только определенные виды (группы) рисков;

3) условия С [ICC (C)] – минимальное (самое узкое) страховое покрытие: предоставляется только для отдельных рисков.

Действия сторон при наступлении страхового случая. При наступлении страхового случая страхователь обязан принять разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры по предотвращению или уменьшению убытков. Он должен немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и следовать его указаниям, если такие будут даны.

Страховщик освобождается от ответственности за убытки, возникшие вследствие того, что страхователь или выгодоприобретатель умышленно либо по грубой неосторожности не принял меры по предотвращению или уменьшению убытков.

При выплате страхового возмещения страховщик имеет право потребовать предоставления страхового полиса или другого выданного страховщиком страхового документа.

Информация страхователя, обязательная для страховщика при наступлении страхового случая.

I. *Общая документация* (обычно является достаточной для грузоперевозок автомобильным транспортом):

- 1) договор купли-продажи;
- 2) документ, подтверждающий получение заказа;
- 3) счет-фактура, заказ на вид упаковки;
- 4) фрахтовый ордер, заказ на перевозку (сопровождение) груза;
- 5) таможенная декларация и таможенное извещение о размере пошлин (импорт, экспорт);

6) передаточная ведомость, коносамент / транспортная накладная (экземпляр получателя с письменной оговоркой);

7) акт осмотра, аварийный сертификат, если таковой уже составлен, заключение аварийного комиссара, калькуляция расходов по ремонту или предварительная смета расходов.

II. *Специальные документы* по отдельным видам средств транспортировки:

1) железнодорожный транспорт: оригинал железнодорожной накладной (в двух экземплярах), оригинал акта установления обстоятельств дела;

2) воздушный транспорт: оригинал накладной на воздушную грузоперевозку;

3) морской транспорт: коносамент, счет-фактура, план погрузки, план следования (с заходом в какие порты), складская квитанция.

При наступлении страхового случая страхователь обязан принять все зависящие от него меры в целях предотвращения и уменьшения убытков. Он должен немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и следовать его указаниям, если такие указания страховщиком ему сообщены;

4) внутренний водный транспорт: акт погрузки, коносамент.

Основными документами при наступлении страхового события являются:

– *для доказательства интереса при страховании груза* – коносаменты, железнодорожные накладные и другие перевозочные документы, счета-фактуры, если согласно этим документам страхователь имеет право распоряжаться грузами;

– *при страховании фрахта* – чартер-партии и коносаменты;

– *для доказательства наличия страхового случая* – морской протест, выписка из судового журнала и другие основные документы с указанием причин страхового случая;

– *в случае пропажи судна без вести* – достоверные сведения о времени выхода судна в путь из порта отправления, а также о неприбытии его к месту назначения в срок, установленный для признания судна пропавшим без вести;

– *для доказательства размера претензии по убытку:*

- акты осмотра груза аварийным комиссаром;
- акты экспертизы, оценки и другие документы, составленные согласно законам или обычаям того места, где определяется убыток;

- оправдательные документы на произведенные расходы;

- счета по убытку;

- в случае требования о возмещении убытков, расходов и взносов по общей аварии – обоснованная документами диспаша.

Определение размера ущерба. Размер ущерба определяется страховщиком на основании данных осмотра и действительной стоимости пострадавшего груза, страховых и других документов, подтверждающих размер ущерба.

Осмотр поврежденного груза проводит, как правило, аварийный комиссар (эксперт).

Страховое возмещение за действия по уменьшению убытков.

Страховщик обязан возместить страхователю или выгодоприобретателю необходимые расходы, произведенные им для предотвращения или уменьшения убытков, за которые несет ответственность, если даже меры, принятые страхователем или выгодоприобретателем по предотвращению или уменьшению убытков, оказались безуспешными.

Страховщик несет ответственность за убытки в размере страховой суммы, однако вышеперечисленные расходы, а также взносы по общей аварии возмещаются страховщиком независимо от того, что они вместе с убытками, подлежащими возмещению, могут превысить страховую сумму.

За убытки, причиненные несколькими следующими друг за другом страховыми случаями, страховщик несет ответственность, если даже общая сумма таких убытков превышает страховую сумму.

Полное страховое возмещение. В случае, если имущество застраховано от гибели, страхователь или выгодоприобретатель может заявить страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (абандон) и получить всю страховую сумму:

- при пропаже судна без вести;
- уничтожении судна и (или) груза (полной фактической гибели);
- экономической нецелесообразности восстановления или ремонта судна (полной конструктивной гибели судна);
- экономической нецелесообразности устранения повреждений судна или доставки груза в порт назначения;
- захвате судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более чем 6 мес.

В указанных случаях к страховщику переходят:

- все права на застрахованное имущество при страховании его в полной стоимости;
- права на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости при страховании имущества не в полной стоимости.

В случае, если по получении страхового возмещения транспортное средство не окажется погибшим, страховщик может требовать от страхователя или выгодоприобретателя оставить за собой имущество и возратить страховое возмещение за вычетом той его части, которая соответствует реальному ущербу, причиненному страхователю или выгодоприобретателю.

Лимиты ответственности страховщика. При страховании груза или ожидаемой прибыли страховщик не несет ответственности за убытки, если докажет, что они причинены:

- 1) умышленно или по грубой неосторожности отправителя или получателя либо его представителя;
- 2) вследствие естественных свойств груза (порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки, поломки, самовозгорания и др.);
- 3) вследствие ненадлежащей упаковки.

Страховщик не несет ответственности за убытки из-за ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, если иное не предусмотрено договором страхования.

Кроме того, страховщик не отвечает за убытки, возникшие по причине военных или пиратских действий, народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения транспортного средства или груза по требованию соответствующих властей.

Страховое мошенничество – попытка получить возмещение без должных оснований, вытекающих из закона; внесение меньшей, чем необходимо, страховой премии; сокрытие важной информации при заключении договора страхования.

Наиболее известные виды страхового мошенничества при страховании грузов:

– заявление страховой суммы выше действительной стоимости груза или объекта. Это позволяет установить чрезмерно высокую страховую сумму, чтобы получить большее возмещение, чем действительная стоимость застрахованного груза или объекта;

– одновременное страхование в различных страховых компаниях. Один и тот же груз (имущество, объект), как правило с завышенной страховой суммой, страхуется сразу в нескольких компаниях;

– утаивание информации при заключении договора: превращение незастрахованных убытков в застрахованные. Этот вид мошенничества характерен тем, что договор страхования заключается после уже свершившегося страхового случая;

– третьи лица как соучастники «страхового случая». В этой форме мошенничества, хотя страхователь и является главным виновником, исполнение поручается постороннему (третьему лицу). Часто выбор падает на профессионального исполнителя;

– страхователь в роли злоумышленника. Поджог как способ поправить свои финансовые дела – один из примеров этого вида мошенничества. По данным зарубежных источников, около 15% всех

случаев возникновения ущерба в результате пожара составляют именно умышленные поджоги. При этом они совершаются для присвоения застрахованного имущества и получения страхового возмещения. На страховом рынке такие действия характерны при страховании торговых павильонов и складов.

При международных перевозках действует международное право, в частности правила Инкотермс 2020. В данных правилах отражена предпринимательская практика по применению терминологии в международной торговле и определены обязанности продавца и покупателя, стоимость и риски при доставке груза. Об обязанности продавца к заключению договора страхования говорится в сделках CIF и CIP.

По правилам применения Инкотермс, избранный термин может работать, только если стороны определили пункт или порт (по возможности наиболее точно). В указанных терминах поименованным пунктом следует считать место назначения, до которого оплачивается перевозка.

Согласно правилам Инкотермс 2020, страхование грузов является обязательным только для условий поставки CIP и CIF, что обусловлено предоставлением страхового полиса. При остальных условиях поставки груза необходимо предоставить письмо от получателя об отсутствии / наличии добровольного страхования груза.

Сделка CIP (*Carriage and insurance paid to* / *Перевозка и страхование оплачены до*) может применяться независимо от избранного вида транспорта, а также при использовании более чем одного вида транспорта. CIP означает, что продавец передает товар перевозчику или иному лицу, номинированному продавцом, в согласованном месте (если такое место согласовано сторонами) и что продавец обязан заключить договор перевозки и нести расходы по перевозке, необходимые для доставки товара в согласованное место назначения. Продавец выполняет свою обязанность по поставке, когда он передает товар перевозчику, а не когда товар достиг места назначения.

Данный термин содержит два критических пункта, поскольку риск и расходы переходят в двух различных местах. Сторонам рекомендуется по возможности наиболее точно определить в договоре место поставки товара, в котором риск переходит на покупателя, а также поименованное место назначения, до которого продавец обязан заключить договор перевозки. При использовании нескольких перевозчиков для перевозки товара по согласованному направлению и если сторонами не согласован конкретный пункт

поставки, недостаток состоит в том, что риск переходит при передаче товара первому перевозчику в пункте, выбор которого полностью зависит от продавца и который находится вне контроля покупателя. При намерении сторон о том, чтобы переход риска осуществлялся на более поздней стадии (т. е. в океанском порту или в аэропорту), им необходимо определить это в их договоре купли-продажи. Сторонам также рекомендуется по возможности наиболее точно установить пункт в согласованном месте назначения, поскольку расходы до этого пункта несет продавец.

Продавцу рекомендуется обеспечить договоры перевозки, в которых точно отражен такой выбор. Если продавец по его договору перевозки несет расходы по разгрузке в согласованном месте назначения, он не вправе требовать от покупателя возмещения таких расходов, если иное не согласовано сторонами.

CIP требует от продавца выполнения таможенных формальностей для вывоза, если таковые применяются. Однако продавец не обязан выполнять таможенные формальности для ввоза, уплачивать импортные пошлины или выполнять иные таможенные формальности при ввозе.

Продавец также заключает договор страхования, покрывающий риск утраты или повреждения товара во время перевозки. Покупателю следует учесть, что, согласно CIP, продавец обязан обеспечить страхование только с минимальным покрытием. При желании покупателя иметь больше защиты путем страхования ему нужно либо ясно согласовать это с продавцом, либо осуществить за свой счет дополнительное страхование.

Договор страхования должен быть заключен со страховщиком или со страховой компанией, имеющими хорошую репутацию, и предоставлять покупателю или любому лицу, имеющему страховой интерес в товаре, право требования непосредственно к страховщику. Страхование должно покрывать как минимум предусмотренную в договоре купли-продажи цену плюс 10% (т. е. 110%) и осуществляться в валюте договора купли-продажи. Оно должно обеспечивать товар, начиная от пункта поставки и, по крайней мере, до поименованного места назначения.

Продавец обязан предоставить покупателю страховой полис или иное доказательство страхового покрытия и, кроме того, на свой риск и за свой счет информацию, которая может потребоваться покупателю для обеспечения дополнительного страхования.

Сделка CIF (Cost, insurance and freight / Стоимость, страхование и фрахт) подлежит использованию только для морского или внутреннего водного транспорта. CIF означает, что продавец поставляет товар на борт судна или предоставляет поставленный таким образом товар. Риск утраты или повреждения товара переходит, когда товар находится на борту судна.

Продавец обязан заключить договор и оплачивать все расходы и фрахт, необходимые для доставки товара до поименованного порта назначения. Продавец также заключает договор страхования, покрывающий риск утраты или повреждения товара во время перевозки. Покупателю следует учесть, что, согласно CIF, продавец обязан обеспечить страхование только с минимальным покрытием. При желании покупателя иметь больше защиты путем страхования ему необходимо либо ясно согласовать это с продавцом, либо осуществить за свой счет дополнительное страхование. При использовании термина CIF продавец выполняет свою обязанность по поставке, когда он передает товар перевозчику определенным в избранном термине способом, однако не тогда, когда товар достиг места назначения.

Данный термин тоже содержит два критических пункта, поскольку риск и расходы переходят в двух различных местах. В то время как в договоре всегда определяется порт назначения, может не указываться порт отгрузки, когда риск переходит на покупателя. Если порт отгрузки представляет особый интерес для покупателя, сторонам рекомендуется наиболее четко определить его в договоре, а также по возможности более точно установить пункт в согласованном порту назначения, поскольку расходы до этого пункта несет продавец. Продавцу рекомендуется обеспечить договоры перевозки, в которых точно отражен данный выбор. Если продавец по его договору перевозки несет расходы по разгрузке в согласованном пункте в порту назначения, продавец не вправе требовать от покупателя возмещения таких расходов, если иное не согласовано сторонами. Продавец обязан либо поставить товар на борт судна, либо обеспечить предоставление поставленного таким образом товара в месте назначения. Кроме того, он обязан либо заключить договор перевозки, либо обеспечить такой договор. Указание на обязанность по «предоставлению» учитывает многочисленные продажи по цепочке, которые применяются часто в торговле сырьевыми товарами. CIF может быть неподходящим, когда товар передается перевозчику до его размещения

на борту судна, например товар в контейнерах, что типично для поставки на терминал. В таких ситуациях целесообразно использование термина CIF.

Сделка CIF требует от продавца выполнения таможенных формальностей для вывоза, если таковые применяются. Однако продавец не обязан выполнять таможенные формальности для ввоза, уплачивать импортные пошлины или выполнять иные таможенные формальности при ввозе.

Для страхования разовой отправки груза страхователь оформляет договор страхования на разовую перевозку.

Страхование регулярных перевозок идентичной партии груза в течение определенного периода, как правило, осуществляется путем заключения генерального полиса.

Такой полис удобен страхователю по следующим причинам:

- применяется для всех видов перевозок;
- минимизирует расходы на страхование;
- упрощает порядок оформления договора;
- обеспечивает дополнительный контроль сторонами договора страхования за каждой отправкой груза.

Страховщик вправе отказаться от страхования по генеральному полису, если страхователь умышленно:

- не сообщил необходимые сведения об отдельных отправлениях грузов или несвоевременно сообщил их;
- неправильно указал род и вид груза или его страховую сумму.

Предметом страхования по договору страхования грузов могут выступать:

- 1) грузы в период транспортировки и временного хранения;
- 2) транспортные расходы, в том числе фрахт, таможенные пошлины и иные транспортные расходы;
- 3) расходы по доставке поврежденного груза к месту ремонта и возвращению после ремонта, включая расходы на командирование специалистов для ремонта.

Стоимость страхового покрытия грузов зависит от различных факторов:

- программы страховой защиты, предложенной страховой компанией;
- характеристики и объема перевозимого груза;
- степени подверженности груза повреждениям;
- возможности быстрой реализации груза;
- видов и специфики транспортировки груза;

- маршрутной карты, сроков доставки груза;
- наличия перегрузок / перевалок, транзитного / временного хранения грузов;
- дополнительной защиты грузов (сопровождение охраной, наличие специальных устройств и т. п.).

Заключение договора страхования начинается с предложения условий страхования, далее организуются различные этапы.

1-й этап. Сбор информации о владельце и характеристиках груза:

- наименование страхователя (адрес, банковские и иные реквизиты);
- точное название, род упаковки, число мест и вес груза;
- номера и даты перевозочных документов (инвойс, коносамент, накладная);
- вид транспорта, его основные характеристики и принадлежность (при морской перевозке необходимо указать название, год постройки, флаг и тоннаж судна);
- способ отправки груза (в контейнере, рефрижераторе, навалом, насыпью, наливом и т. п.).

2-й этап. Маршрутная карта:

- пункты отправления, перегрузки и назначения груза;
- даты отправки и прибытия груза;
- способ сопровождения груза.

3-й этап. Стоимость груза, принимаемого на страхование. У страхователя есть право застраховать объект на полную стоимость или частично. Однако пункт об объеме страховой ответственности, как правило, прописывается во внешнеторговом контракте, в том числе и устанавливаются обязанности в силу международных правил доставки груза Инкотермс 2020 или требования одной из сторон контракта застраховать объект на полную стоимость.

Страховая стоимость груза будет определять максимально возможную страховую сумму, если она складывается из следующих составляющих:

- стоимость груза по договору купли-продажи;
- транспортные расходы (сумма фрахта);
- таможенные платежи;
- комиссионное вознаграждение представителям по оформлению груза;
- ожидаемая прибыль в размере не более 10% от страховой стоимости груза.

Для получения возмещения страхователь должен иметь свой интерес в застрахованном грузе в момент наступления страхового случая. Во всех программах действует «рейсовая оговорка»: страховая защита продолжит действие при изменении маршрута, если страхователь своевременно и незамедлительно известит об этом страховщика; осуществляется перерасчет премии и пересмотр условий страхования.

4-й этап. Выбор программы покрытия рисков. Страхование грузов при международных перевозках, как правило, осуществляется на стандартных условиях страхования грузов Института лондонских страховщиков (Institute Cargo Clauses – ICC). Правила страхования грузов у российских страховщиков часто корреспондируются с оговорками:

- ICC (A), Cl. 252 1/1/82 соответствуют условиям «с ответственностью за все риски» – максимально полное покрытие;

- ICC (B), Cl. 253 1/1/82 соответствуют условиям «с ответственностью за полную гибель и повреждения» – более узкое покрытие, исключает риски, связанные с противоправными действиями третьих лиц;

- ICC (C), Cl. 254 1/1/82 соответствуют условиям «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения» – минимальное покрытие, исключаящее риски, связанные с противоправными действиями третьих лиц, повреждение груза по любой причине, за исключением повреждения груза в результате крушения или столкновения перевозочных средств;

- «дополнительные риски» – к основной программе может включаться группа дополнительных рисков (военные, забастовочные, рефрижераторные и т. д.).

5-й этап. Определение периода действия договора страхования груза:

- с момента, когда груз будет взят со склада / места хранения в оговоренном пункте, до того, когда он будет доставлен на склад грузополучателя или другой склад;

- с момента, когда груз будет взят со склада / места хранения в оговоренном пункте, и по истечении 60 дней после окончания выгрузки груза с борта судна в конечном порту.

Страховая защита будет предоставлена и во время задержки груза по причинам, не зависящим от страхователя, на период вынужденного отклонения от маршрутного пути, необходимости выгрузки, перегрузки.

Страховщик обязан по требованию страхователя (выгодоприобретателя) предоставить в размере страховой суммы обеспечение уплаты взносов по общей аварии, покрываемой условиями страхования.

4.2. Классификация и виды страхования на транспорте

На транспорте различают следующие риски: «каска» и «карго», ответственности, а также частично риски личного характера, связанные, например, с причинением ущерба жизни и здоровью пассажиров и экипажа в процессе дорожного движения.

Поскольку в зависимости от этих видов рисков получили названия и виды страхования, активно применяемые на транспорте, охарактеризуем их более подробно.

Риски «*каска*» подразумевают страхование воздушных, морских и речных судов, железнодорожного подвижного состава и автомобилей во время движения, стоянки (простоя) и ремонта (например, утрата (гибель) или повреждение автомобиля (дополнительного оборудования) в результате дорожно-транспортного происшествия, стихийных бедствий (наводнения, урагана, пожара, града, ливня, землетрясения и т. п.), боя стекол, взрыва, угона или кражи транспортного средства либо его частей; противоправные действия, приведшие к повреждению транспортного средства или (и) дополнительного оборудования; неисправность или поломка транспортного средства (его узла, агрегата или детали) в процессе эксплуатации либо вследствие заводских дефектов (техническая авария, затопление автомобиля).

Риски «*карго*» подразумевают страхование грузов, перевозимых воздушным, морским, речным, железнодорожным, автомобильным и смешанным транспортом. Связаны с повреждением, гибелью (утратой) всего или части груза, произошедшими вследствие огня, взрыва, молнии, бури, вихря, вулканических извержений, других стихийных бедствий; крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных транспортных средств между собой, а также с любым объектом, например с водой, при посадке судна на мель, из-за выбрасывания на берег, опрокидывания, затопления, повреждения судна льдом, подмочки груза забортной водой; провала

мостов и тоннелей; падения транспортного средства или летательного аппарата либо его частей на груз; аварии при погрузке-выгрузке и укладке груза, заправке транспортного средства топливом; пропажи груза вместе с транспортным средством без вести и пр., а также убытками, расходами, взносами по аварии по доле груза; целесообразными и необходимыми расходами по спасанию груза и уменьшению размеров убытка; расходами по выяснению причин и установлению размера убытков и пр. Сюда же относятся риски, связанные с изменением маршрута следования автомобильного поезда с грузом и разбойными нападениями на него, нахождением автомобиля на неохраняемой стоянке и кражей груза с (без) повреждением грузового отсека, подтоплением груза, его усушкой и многим др.

Риски ответственности связаны со страхованием ответственности:

- владельцев транспортных средств (завред, причиненный жизни (здоровью) физических лиц, их имуществу либо имуществу юридических лиц в результате дорожно-транспортного происшествия (страхового случая), зарегистрированного в компетентных органах); перевозчика (за повреждение и (или) утрату груза, принятого к перевозке в соответствии с Конвенцией КДПГ/CMR);

- перед таможенными органами (в связи с уплатой таможенных пошлин, налогов, сборов и прочих сумм, взимаемых при ввозе (вывозе) или в связи с ввозом (вывозом) груза);

- за финансовые убытки, понесенные клиентом страхователя (наступившие вследствие просрочки в доставке груза, а также по возмещению провозных платежей и расходов);

- перед третьими лицами (в случае причинения вреда перевозимым грузом при его выгрузке, падении, взрыве, утечке, загрязнении грузом территории, повлекшего причинение вреда жизни, здоровью, а также имуществу третьих лиц);

- перед экспедитором (по обязательствам из-за неисполнения обязанностей, оговоренных в договоре транспортной экспедиции в связи с повреждением, полной (частичной) утратой груза, задержкой в доставке груза, нанесением клиенту финансовых убытков из-за неисполнения (ненадлежащего исполнения) страхователем либо его служащими обязательств, указанных в договоре транспортной экспедиции);

- перевозчика перед пассажирами (рисковыми обстоятельствами являются факты причинения ущерба жизни, здоровью пассажира

или утраты, недостачи либо повреждения его багажа при перевозке пассажиров);

– таможенного перевозчика перед таможенными органами (из-за неуплаты причитающихся ввозных или вывозных пошлин и сборов, просрочки платежей, которые могут подлежать уплате в соответствии с таможенными законами и правилами соответствующих стран за нарушения, связанные с проведением операций с соблюдением процедуры перевозки грузов с применением *carnet-TIR* (книжки МДП) и т. д.).

Страхование грузов («карго») относится к добровольным видам страхования.

Объектом страхования выступают имущественные интересы страхователя (выгодоприобретателя – грузополучателя, грузоотправителя, перевозчика, экспедитора и т. п.), связанные с повреждением, гибелью или утратой грузов, в том числе экспортных и импортных, перевозимых автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским, речным, смешанным транспортом. Заключение договоров купли-продажи может сопровождаться этим страхованием. Условия контракта могут содержать требования о том, кто обязан заключить договор страхования – продавец или покупатель. Договор страхования может заключаться по месту расположения страхователя либо по месту нахождения груза. Является одним из желаемых дополнительных видов при наличии страхования ответственности перевозчика (экспедитора) за риск случайной гибели груза при транспортировке, но имеет более широкие рамки рисковых обстоятельств, особенно в случаях, когда формой сделки обязанность страхования не оговорена.

Величина страхового взноса дифференцируется по видам транспортировки, заявленным типам страховой ответственности. Например, при перевозке морским транспортом сумма взноса зависит от места транспортировки грузов – в трюме или на палубе. Страховые компании корректируют сумму страхового взноса в зависимости от условий перевозки, ее расстояния и направления, состояния транспортных средств и др. При заключении договора с дополнительной ответственностью применяются индивидуальные ставки платежей в зависимости от принятых дополнительных условий страхования и специфических свойств перевозимого груза. По согласованию сторон также могут быть застрахованы риски, которые обычно не принимаются на страхование, например по отдельному договору страхуются военные риски, волнения и др.

Как правило, не являются страховыми случаями, независимо от варианта страхования, события, произошедшие вследствие нарушения страхователем или его представителем действующих правил перевозки, погрузки, разгрузки, перегрузки и хранения грузов; производственных дефектов груза, его внутренних дефектов, царапин, сколов, трещин и т. д.; ненадлежащей упаковки или укупорки, укладки грузов и отправления грузов в поврежденном состоянии, нарушения требований формирования укрупненных грузовых мест, несоответствующего размещения и крепления грузов; усушки грузов, его естественной потери массы и объема; недостачи грузов при целостности наружной упаковки и пломб; замедления в доставке груза или падения цен; отклонения от согласованного способа перевозки, маршрута движения транспортного средства; действий таможенных, карантинных или санитарных служб; пиратских действий, войны, ядерного взрыва и т. д.

Груз считается застрахованным в сумме, которую заявил страхователь, но не выше его реальной действительной стоимости (страховой), указываемой в перевозочных документах, прилагаемых к грузу. Действительная стоимость – стоимость груза в месте его нахождения на момент заключения договора страхования.

Размер страхового взноса определяется страховщиком исходя из страхового тарифа, который устанавливается в зависимости от страховой суммы (в процентах) и дифференцируется по виду груза и его транспортировке, географической зоны и других факторов. Реализуемые сегодня страховщиками договоры страхования грузов действуют в Республике Беларусь, а также и за границей, когда имеются договорные отношения с компаниями, производящими ассистанс и расследование страховых случаев.

Основанием для принятия груза к страхованию является заявление страхователя, а при необходимости проводится и осмотр груза с составлением описи (на основании перевозочных документов, подтверждающих наличие и стоимость груза). В случаях, когда грузом являются домашние вещи, обычно страхователь прикладывает к заявлению подробную опись содержимого каждого места груза с оценкой отдельного предмета или группы однородных предметов. Если в качестве груза выступают предметы искусства (раритета), то страховщики требуют прилагать к заявлению подробную опись каждого предмета с указанием его стоимости, причем оценку должно производить лицо, имеющее право на проведение данных работ.

Договор страхования грузов может заключаться на срок разовой перевозки груза или на перевозку партий однотипных (однородных) грузов на сходных условиях в течение установленного периода. При страховании однотипных партий грузов страхователю выдается генеральный полис, в рамках которого страховщик выдает полисы по отдельным партиям грузов (например, на езду). В этом случае страхователь при каждой отправке груза обязан сообщать страховщику сведения о перевозке (наименование перевозочных транспортных средств, маршрут следования, стоимость груза и т. д.).

Страховой платеж по договору страхования, заключенному на срок менее 1 года, осуществляется единовременно. Иначе платеж может осуществляться ежеквартально, ежемесячно, но в этом случае страховые компании предъявляют требования по предоставлению информации в определенные сроки для того, чтобы произвести вовремя перерасчет величины страховой премии (необходимо предоставлять требования о фактическом объеме перевозок, состоявшихся в отчетный период). При несвоевременном предоставлении данных договор страхования может быть расторгнут страховой компанией в одностороннем порядке. Страхователь или его представитель несут ответственность за качество предоставляемых сведений.

Объект страхования считается принятым к страховой защите в 00 часов дня, указанного в страховом полисе, но не ранее дня, следующего за днем уплаты страхового взноса или первой его части, а оканчивается в 24 часа дня, указанного в полисе как дата окончания договора.

Ответственность страховщика начинается с момента, когда груз взят со склада в пункте отправления, и действует в течение всей перевозки (в том числе и при перегрузке, перевалке, временном хранении на складах в пунктах перегрузок) до тех пор, пока груз не сдан на склад грузополучателя (или в другом конечном пункте, указанном в страховом полисе).

При переходе прав на застрахованный груз к другому лицу, в интересах которого не был он застрахован, права и обязанности автоматически переходят к нему, за исключением случаев принудительного изъятия грузов (в виду государственного распоряжения и т. п.).

Застраховать груз можно сразу в нескольких страховых компаниях с их уведомлением о многодоговорном страховании груза, но в любом случае страховое возмещение, выплачиваемое

страхователю, не будет превышать страховую стоимость груза – оно выплачивается пропорционально по отношению к страховой сумме по всем заключенным договорам страхования груза.

При наступлении страхового случая страхователь (его представитель, выгодоприобретатель) незамедлительно должен сообщить страховщику об этом, а также обратиться в компетентные органы (милицию, полицию, пожарные, аварийные и другие службы) с целью официального подтверждения произошедшего события. После этого в течение 30 дней страхователь должен в письменной форме заявить претензию страховщику с указанием времени, места и обстоятельств случившегося; предоставлением поврежденного (погибшего) и оставшегося неизменным груза либо его остатков, обеспечив их сохранность. По факту страхового случая страховщик производит расследование причин наступления страхового случая, определяет размер ущерба, в том числе и подлежащего выплате в виде страхового возмещения.

При проведении страхования данного вида под «ущербом» понимается:

- при полной утрате (гибели), полном уничтожении всего груза – его действительная (страховая) стоимость; части груза – разница между действительной стоимостью всего груза и действительной стоимостью сохранившегося груза согласно предоставленным документам;

- при повреждении груза – разница между действительной стоимостью поврежденного груза (части или всего) и стоимостью груза (части или всего) с учетом обесценивания (потери качества) результате наступления страхового случая.

В случае, когда поврежденный груз можно привести в состояние, годное к использованию его по прямому назначению, ущербом считается стоимость ремонта этого груза по ценам, действующим на момент составления калькуляции (сметы), но не более страховой суммы.

В общем при любых видах страхования имущества последовательность проведения урегулирования ущерба можно разделить на следующие этапы:

- установление факта кражи (гибели, повреждения) имущества;
- определение причины нанесения ущерба и наличия страхового (нестрахового) случая;
- установление пострадавших объектов и расчет суммы нанесенного ущерба по объектам страхования;
- выплата страхового возмещения.

Для урегулирования убытков необходимо предоставлять следующие данные:

1) во время перевозки железнодорожным транспортом:

– при утрате груза: грузовую квитанцию или дубликат накладной (3-й лист) или оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза (1-й и 5-й листы) с отметкой станции назначения о неприбытии груза, а если это невозможно, то документ об оплате стоимости груза и справки железной дороги об отправке груза с отметкой станции назначения о неприбытии груза;

– в случае недостачи или повреждения груза: накладную (при внутренних железнодорожных перевозках), оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза (1-й и 5-й листы при прямом международном сообщении), коммерческий акт, выданный железной дорогой на станции назначения, или аварийный сертификат (акт либо заключение экспертизы);

– при перевозке собственным подвижным составом: при недостатке или повреждении груза – коммерческий акт (акт экспертизы либо заключение); при утрате груза – железнодорожную квитанцию с отметкой станции назначения о неприбытии вагона. Возможно также предоставление других документов, подтверждающих факт наступления страхового случая и размер ущерба (например, от МВД, таможенных или судебных органов, пожарного надзора и пр.);

2) во время перевозки автомобильным транспортом:

– товарно-транспортную накладную; акт о несохранной перевозке, или акт приемки товаров (производственно-технической продукции) по количеству и качеству, или акт экспертизы; постановление органов внутренних дел (полиции) в случае хищения (кражи); справка дорожной полиции с заключением о степени виновности водителя в случае дорожно-транспортного происшествия и другие официальные документы, удостоверяющие факт наступления страхового случая и подтверждающие размер нанесенного ущерба.

Если при приемке груза получатель письменно не заявил заинтересованному лицу о недостатке или порче (повреждении) груза в установленные сроки, то считается, что он принял груз неповрежденным и в полном объеме в соответствии с условиями договора перевозки (фрахта). Когда недостача (повреждение) груза не могла быть обнаружена при стандартном способе приемки груза, то при ее обнаружении также необходимо уведомить заинтересованных лиц, иначе груз считается принятым полностью и без

повреждений. При пропаже груза и транспортного средства величина ущерба устанавливается так же, как и при полной гибели. Если груз (или его часть) был возвращен страхователю (выгодоприобретателю), то он должен вернуть страховщику часть страхового возмещения пропорционально полученному грузу (его части).

Страховое возмещение выплачивается в размере установленного с учетом франшизы, но не выше страховой суммы, определяемой условиями договора страхования. При выполнении обязательств по выплате страхового возмещения к страховщику переходит право требования, которое имел страхователь (выгодоприобретатель) к лицу, виновному в нанесении ущерба (вреда). В случае возбуждения уголовного дела по факту утраты, гибели, повреждения груза выплата страхового возмещения производится после вынесения решения судебными органами приговора (с момента его вступления в законную силу) либо после решения следственных органов (с момента прекращения уголовного преследования).

Контрольные вопросы

1. Страхование грузов.
2. Виды страхования грузов.
3. Ознакомление с документацией по страхованию грузов и грузоперевозок.
4. Условия страхования грузов при международной перевозке грузов.

5. ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

Общие принципы перемещения грузов через границу в сопредельные государства сформулированы в статьях 1–3 Закона Республики Беларусь» «О таможенном регулировании в Республике Беларусь».

Статья 1. Таможенное регулирование и таможенное дело в Республике Беларусь

1. Таможенное регулирование в Республике Беларусь – правовое регулирование отношений, связанных с перемещением товаров через таможенную границу Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества (далее – Таможенный союз) в Республике Беларусь, их перевозкой по единой таможенной территории Таможенного союза (далее – таможенная территория Таможенного союза) в Республике Беларусь под таможенным контролем, временным хранением, таможенным декларированием, выпуском и использованием в соответствии с таможенными процедурами, проведением таможенного контроля, уплатой таможенных платежей, а также властных отношений между таможенными органами Республики Беларусь (далее – таможенные органы) и лицами, реализующими права владения, пользования и распоряжения указанными товарами.

2. Таможенное дело представляет собой совокупность методов и средств, обеспечивающих соблюдение таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства Республики Беларусь о таможенном регулировании.

3. Президент Республики Беларусь определяет государственную таможенную политику и осуществляет общее руководство таможенным делом.

Республиканским органом государственного управления, реализующим государственную таможенную политику и осуществляющим непосредственное руководство таможенным делом, является Государственный таможенный комитет Республики Беларусь.

Государственный таможенный комитет Республики Беларусь обеспечивает реализацию в таможенных целях задач в сфере таможенного дела и единообразие применения таможенного законо-

дательства Таможенного союза и законодательства Республики Беларусь о таможенном регулировании всеми таможенными органами на территории Республики Беларусь.

4. Республика Беларусь участвует в международном сотрудничестве в области таможенного регулирования в целях гармонизации и унификации законодательства Республики Беларусь о таможенном регулировании с нормами международного права и общепринятой международной практикой.

Статья 2. Правовое регулирование отношений в сфере таможенного дела в Республике Беларусь

1. Правовое регулирование отношений в сфере таможенного дела в Республике Беларусь осуществляется в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством Республики Беларусь о таможенном регулировании.

2. Законодательство Республики Беларусь о таможенном регулировании применяется для регулирования отношений в сфере таможенного дела, не урегулированных таможенным законодательством Таможенного союза либо регулирование которых отнесено таможенным законодательством Таможенного союза к компетенции государств-членов Таможенного союза.

3. К отношениям по взиманию и уплате таможенных платежей, относящихся к налогам, применяются налоговое законодательство Республики Беларусь, законодательство Республики Беларусь о таможенном регулировании, если иное не установлено таможенным законодательством Таможенного союза.

4. Порядок ввоза в Республику Беларусь и вывоза из Республики Беларусь белорусских рублей, ценных бумаг в белорусских рублях и иностранной валюте, валюты государств-членов Таможенного союза, иной иностранной валюты и иных валютных ценностей регулируется таможенным законодательством Таможенного союза, международными договорами государств-членов Таможенного союза, валютным законодательством Республики Беларусь и настоящим Законом.

Статья 3. Законодательство Республики Беларусь о таможенном регулировании

Законодательство Республики Беларусь о таможенном регулировании представляет собой систему принятых (изданных) на основании и в соответствии с Конституцией Республики Беларусь нормативных правовых актов, которая включает:

- настоящий Закон;
- акты Президента Республики Беларусь по вопросам таможенного регулирования;
- постановления Правительства Республики Беларусь по вопросам таможенного регулирования, принимаемые на основании и во исполнение настоящего Закона, актов Президента Республики Беларусь по вопросам таможенного регулирования;
- нормативные правовые акты Государственного таможенного комитета Республики Беларусь по вопросам таможенного регулирования, принимаемые в случаях и пределах, предусмотренных таможенным законодательством Таможенного союза, настоящим Законом, актами Президента Республики Беларусь и постановлениями Правительства Республики Беларусь по вопросам таможенного регулирования.

В соответствии со статьей 1 Таможенного Кодекса Российской Федерации таможенное регулирование заключается в установлении порядка и правил, при соблюдении которых реализуется право на перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу Российской Федерации. Таможенное дело представляет собой совокупность методов и средств обеспечения соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования и запретов и ограничений, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеэкономической деятельности, связанных с перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу.

Международные договоры Российской Федерации заключаются от имени государства (межгосударственные договоры), от имени Правительства (межправительственные договоры), от имени федеральных органов исполнительной власти (межведомственные договоры).

Общепризнанными принципами и нормами являются принципы и нормы общего международного права, получившие всеобщее признание. Источниками общепризнанных принципов и норм международного права являются международные конвенции, как общие, так и специальные, международный обычай как доказательство всеобщей практики, признанный в качестве правовой нормы, общие принципы права, признанные цивилизованными странами. Каждая такая норма или принцип являются частью

правовой нормы только в том случае, если они признаны обязательными и в Российской Федерации.

Основой таможенного регулирования служат:

- порядок и правила перемещения через таможенную границу товаров;
- таможенные процедуры;
- осуществление таможенных операций по помещению товаров под таможенные процедуры;
- таможенный контроль;
- таможенно-тарифное регулирование;
- нетарифное регулирование;
- взимание таможенных платежей;
- предоставление таможенных льгот;
- ведение таможенной статистики и товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности;
- правовая регламентация ответственности за правонарушения в сфере таможенного дела.

Основой таможенного законодательства являются общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры страны.

Основные принципы государственного регулирования:

- единство внешнеторговой политики как составной части внешней политики;
- единство системы государственного регулирования внешнеторговой деятельности и контроля за ее осуществлением
- единство таможенной территории страны;
- приоритет экономических мер государственного регулирования внешнеторговой деятельности;
- единство политики экспортного контроля, осуществляемой в целях реализации государственных задач обеспечения национальной безопасности, политических, экономических и военных интересов, а также выполнения международных обязательств государства, связанных с международной безопасностью;
- равенство участников внешнеторговой деятельности;
- защита государством прав и законных интересов участников внешнеторговой деятельности;
- исключение неоправданного вмешательства государства и его органов во внешнеэкономическую деятельность, нанесения ущерба ее участникам и экономике страны в целом.

Основным методом регулирования внешней торговли является таможенно-тарифное регулирование. Оно заключается в обложении товаров, перемещаемых через таможенную границу, таможенными пошлинами (ввозными и вывозными).

Методы государственного регулирования:

- таможенно-тарифное регулирование, т. е. применение экспортного и импортного таможенных тарифов;
- нетарифное регулирование путем квотирования и лицензирования;
- иные методы на основании специального законодательства, но не путем вмешательства и установления различных ограничений.

Целью таможенного регулирования является гармонизация и унификация законодательства с нормами международного права и общепринятой международной практикой.

Таможенное регулирование преследует также следующие цели:

1. *Экономические цели* таможенного регулирования достигаются посредством защиты внутреннего рынка от иностранной конкуренции, а также пополнения государственного бюджета за счет таможенных платежей при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС.

2. *Регулятивные цели* достигаются посредством установления ставок пошлин (экспортных и импортных) и налогов (акцизов и НДС) на товары, перемещаемые через таможенную границу, а также путем установления запретов и ограничений на ввоз и вывоз товаров, лицензирования, выдачи разрешений на ввоз и вывоз отдельных товаров и рядом иных мер. Это позволяет влиять на условия перемещения через таможенную границу тех или иных товаров, структуру и объем внешней торговли, способствовать структурным изменениям в экономике и т. д.

3. *Правоохранные цели* таможенного регулирования заключаются в защите государственной безопасности страны, общественного порядка, жизни и здоровья людей, нравственности, моральных устоев и культурных ценностей общества; охране животных, растений и окружающей природной среды; обеспечении интересов потребителей; борьбе с незаконным оборотом через таможенную границу ЕАЭС наркотических средств, оружия, предметов художественного, исторического и археологического достояния и т. д.

Таможенное дело как специфический вид человеческой деятельности представляет собой совокупность операций, связанных с прохождением товаров и услуг через таможенную границу.

5.1. Таможенные органы и их функции.

Таможенное оформление международных перевозок. Основные положения перемещения товаров через таможенную границу.

Классификация таможенных режимов и декларирование товаров. Таможенные платежи

Систему таможенных органов Республики Беларусь образуют:

- 1) Государственный таможенный комитет Республики Беларусь;
- 2) таможни;
- 3) государственные учреждения, создаваемые для обеспечения выполнения функций, возложенных на таможенные органы.

Государственный таможенный комитет Республики Беларусь и таможни являются государственными правоохранительными органами. Таможни и государственные учреждения, входящие в систему таможенных органов, подчинены Государственному таможенному комитету Республики Беларусь. Государственные учреждения, входящие в систему таможенных органов, действуют на основании уставов, утверждаемых Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь.

Создание, реорганизация и ликвидация таможен осуществляются Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь по согласованию с Президентом Республики Беларусь.

Правительство Республики Беларусь вправе определять компетенцию таможен в части выполнения ими отдельных функций, возложенных на таможенные органы, совершения определенных таможенных операций, а также регионы их деятельности.

Таможни – государственные органы, являющиеся юридическими лицами и действующие на основании положений, утверждаемых Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь.

Таможенные органы Республики Беларусь выполняют следующие основные функции:

- организуют взаимодействие и координируют деятельность государственных органов и иных организаций в области реализации государственной таможенной политики;
- обеспечивают в пределах своей компетенции экономическую безопасность Республики Беларусь, защиту ее экономических интересов;

– совершают таможенные операции и выполняют таможенный контроль, проводят таможенные экспертизы, создают условия, способствующие ускорению товарооборота при ввозе товаров в Республику Беларусь и вывозе товаров из Республики Беларусь через таможенную границу Таможенного союза;

– взимают таможенные платежи, иные платежи, взимание которых возложено на таможенные органы, контролируют правильность исчисления и своевременность уплаты указанных платежей, принимают меры по их принудительному взысканию;

– обеспечивают на территории Республики Беларусь соблюдение порядка перемещения товаров через таможенную границу Таможенного союза;

– осуществляют контроль за соблюдением запретов и ограничений, установленных в соответствии с международными договорами государств – членов Таможенного союза и законодательством Республики Беларусь, в отношении товаров, ввозимых в Республику Беларусь и вывозимых из Республики Беларусь;

– обеспечивают в пределах своей компетенции защиту прав на объекты интеллектуальной собственности;

– ведут борьбу с контрабандой и иными преступлениями, производство по делам о которых отнесено к компетенции таможенных органов, административными правонарушениями, ведение административного процесса по которым отнесено к компетенции таможенных органов, пресекают незаконный оборот через таможенную границу Таможенного союза и (или) Государственную границу Республики Беларусь наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров и аналогов, оружия, культурных ценностей, радиоактивных веществ, животных и растений, относящихся к видам, подпадающим под действие международных договоров Республики Беларусь и (или) включенным в Красную книгу Республики Беларусь, их частей и дериватов, других товаров, противодействуют незаконному обороту объектов интеллектуальной собственности, а также оказывают содействие в борьбе с международным терроризмом и пресечении незаконного вмешательства в аэропортах Республики Беларусь в деятельность международной гражданской авиации;

– осуществляют меры общей и индивидуальной профилактики правонарушений, предусмотренные законодательными актами Республики Беларусь;

– осуществляют в пределах своей компетенции налоговый, валютный, экспортный, радиационный, автомобильный, санитарно-карантинный, ветеринарный, фитосанитарный и иные виды контроля,

право на осуществление которых или на участие в осуществлении которых предоставлено таможенными органами в соответствии с законодательством Республики Беларусь;

– ведут таможенную статистику внешней торговли Республики Беларусь и статистику взаимной торговли Республики Беларусь с государствами – членами Таможенного союза, а также специальную таможенную статистику;

– обеспечивают выполнение международных обязательств Республики Беларусь в части, касающейся таможенного дела, осуществляют сотрудничество с таможенными и иными компетентными органами иностранных государств, международными организациями, занимающимися вопросами таможенного дела;

– проводят информирование и консультирование по вопросам, касающимся таможенного законодательства Таможенного союза, законодательства Республики Беларусь о таможенном регулировании, и иным вопросам, входящим в компетенцию таможенных органов, обеспечивают в установленном порядке государственные органы, иные организации и граждан информацией по вопросам таможенного регулирования;

– обеспечивают в пределах своей компетенции формирование, оптимизацию и развитие таможенной инфраструктуры;

– реализуют государственную кадровую политику в таможенных органах, в том числе осуществляют подготовку, переподготовку и повышение квалификации должностных лиц таможенных органов, организуют идеологическую и воспитательную работу;

– выполняют подготовку, переподготовку и повышение квалификации специалистов по таможенному декларированию;

– проводят научно-исследовательские работы в сфере таможенного дела.

В Российской Федерации таможенными органами являются:

Федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области таможенного дела – Государственный таможенный комитет РФ (ГТК РФ);

- региональные таможенные управления;
- таможни;
- таможенные посты.

Органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, общественные объединения не могут вмешиваться в деятельность таможенных органов при осуществлении ими своих функций.

Таможенные органы выполняют следующие основные функции:

- осуществляют таможенное оформление и таможенный контроль, создают условия, способствующие ускорению товарооборота через таможенную границу;

- взимают таможенные пошлины, налоги, антидемпинговые, специальные и компенсационные пошлины, таможенные сборы, контролируют правильность исчисления и своевременность уплаты указанных пошлин, налогов, сборов, принимают меры по их принудительному взысканию;

- обеспечивают соблюдение порядка перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу;

- обеспечивают соблюдение установленных в соответствии с российским законодательством и международными договорами запретов и ограничений в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу;

- обеспечивают в пределах своей компетенции защиту прав интеллектуальной собственности;

- ведут борьбу с контрабандой и иными преступлениями, административными правонарушениями;

- осуществляют в пределах своей компетенции валютный контроль операций, связанных с перемещением товаров через таможенную границу;

- ведут таможенную статистику внешней торговли;

- обеспечивают выполнение международных обязательств Российской Федерации в части, касающейся таможенного дела;

- осуществляют информирование и консультирование в области таможенного дела;

- проводят научно-исследовательские работы в области таможенного дела.

Пункты таможенного оформления включают специально оборудованные и оснащенные служебные помещения таможенного органа и зоны таможенного контроля.

Основные положения перемещения товаров через таможенную границу. Основу таможенного дела составляют таможенная политика, а также порядок и условия перемещения через таможенную границу товаров и транспортных средств, взимания таможенных платежей, таможенного оформления, таможенный контроль и другие средства проведения таможенной политики в жизнь. Таможенная переработка груза как часть таможенной деятельности представляет собой совокупность операций по перемещению через

таможенную границу разнообразных грузов. Определенная последовательность этих операций, их взаимосвязанность и взаимозависимость образуют поток таможенной переработки грузов. Разнообразие таможенной переработки грузов определяется совокупностью факторов, включая характер грузов, таможенные режимы, таможенные тарифы, меры экономической политики и многое др. По экономической природе выделяют три группы потоков таможенной переработки грузов:

- 1) потоки физического перемещения грузов через таможенную границу;
- 2) информационные потоки таможенной переработки грузов;
- 3) финансовые потоки таможенных платежей, связанных с таможенной переработкой грузов.

Потокообразующая роль в таможенной переработке грузов принадлежит физическому перемещению грузов через таможенную границу. Информационные и финансовые потоки выполняют функции обслуживания физического перемещения грузов.

Интенсивность потока физического перемещения грузов и связанных с ним финансового и информационного потоков определяются уровнем развития внешнеэкономической деятельности страны. Суммарный объем мировых внешнеторговых грузооборотов в межконтинентальных сообщениях достигает 4 млрд т.

Экспортно-импортные операции как основные операции таможенной переработки грузов носят преимущественно коммерческий характер внешнеэкономической деятельности. При этом под экспортными операциями понимается деятельность, связанная с продажей и вывозом за границу товаров для передачи их в собственность иностранному контрагенту. Под импортными операциями понимается деятельность, связанная с закупкой и ввозом иностранных товаров для последующей реализации их на внутреннем рынке страны.

Экспортно-импортные операции, проходящие таможенную переработку, осуществляются двумя методами: прямым и косвенным. Прямой метод предполагает установление прямых связей между производителем и конечным потребителем. При этом выполняется поставка товаров непосредственно конечному потребителю или закупка товаров непосредственно у производителя на основе договора купли-продажи. При косвенном методе закупка и продажа товаров осуществляются через торгово-посредническое

звено на основе специального соглашения (договора) с торговым посредником, предусматривающего выполнение посредником определенных обязательств в связи с реализацией товара продавца.

Таможенные органы не определяют методы экспортно-импортных операций, но могут стимулировать участников внешнеэкономической деятельности в их предпочтениях.

Прямой метод с точки зрения таможенной переработки грузов является более эффективным, менее трудоемким. Прямые связи чаще всего распространяются на экспортно-импортные операции по поставкам сырья, полуфабрикатов, оборудования, комплектующих изделий и другой продукции производственно-технического назначения. Прямые долговременные хозяйственные связи позволяют упростить таможенные процедуры, выбрать наиболее рациональные таможенные режимы. При этом упрощается схема таможенной переработки, возрастает потенциальная возможность обеспечить ускорение прохождения товаров через таможенную границу, надежный контроль за доставкой товаров.

Прямые международные коммерческие связи:

- характеризуются долговременностью и устойчивостью отношений между поставщиками и потребителями;
- носят целенаправленный характер, так как осуществляются на основе предварительно получаемых поставщиком заказов;
- предусматривают поставку товаров заранее определенных количественных и качественных характеристик с учетом специфических требований потребителя.

При осуществлении экспортно-импортных операций в лесном секторе чаще применяются косвенные методы, что в первую очередь связано с отсутствием опыта внешнеэкономической деятельности у большинства предприятий лесного комплекса. Прямые методы обычно реализуются предприятиями лесного комплекса, расположенными вблизи государственных границ.

На основании рекомендаций Всемирной таможенной организации, в целях развития международной торговли перед таможенными органами поставлена задача:

- упразднить неэффективные и излишние таможенные процедуры;
- обеспечить возможность представления грузовых таможенных деклараций на магнитных носителях;
- предоставить возможность осуществления ряда таможенных формальностей заранее, до прибытия товаров;

- ввести дифференцированные технологии контроля в зависимости от категории товаров и лиц, которые их перемещают, с тем, чтобы способствовать ускорению международного товарооборота;
- рационализировать процесс таможенного оформления;
- обеспечить достоверность первичной статистической информации;
- развивать сотрудничество с таможенными службами других стран в целях упрощения таможенных процедур.

Таможенная переработка грузов занимает доминирующее место в деятельности таможенных органов и требует наибольших затрат трудовых, финансовых, материальных и прочих ресурсов.

Классификация таможенных режимов. Таможенная переработка грузов представляет собой комплекс таможенных операций, связанных с процессом физического перемещения груза через таможенную границу. Таможенный кодекс квалифицирует эти операции как таможенные режимы. Таможенные режимы классифицируются по нескольким наиболее существенным признакам.

Таможенный режим – таможенная процедура, определяющая совокупность требований и условий, включающих порядок применения в отношении товаров и транспортных средств таможенных пошлин, налогов, запретов и ограничений, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, а также статус товаров и транспортных средств для таможенных целей в зависимости от целей их перемещения через таможенную границу и использования на таможенной территории Российской Федерации либо за ее пределами.

Таможенная территория – территория, над которой страна обладает исключительной юрисдикцией в отношении таможенного дела.

Таможенная граница – граница таможенной территории государства.

В зависимости от использования мер экономической политики различают таможенные режимы *с применением* и *без применения мер экономической политики*. Товары, помещенные под режим «выпуск для свободного обращения» и «экспорт», подлежат выпуску после завершения таможенного оформления с применением мер экономической политики, уплаты всех причитающихся пошлин и налогов. Товары, помещенные под таможенными режимами «транзит», «таможенный склад», «магазин беспошлинной торговли» и

другими, по завершении таможенного оформления выпускаются условно без применения мер экономической политики и уплаты таможенных пошлин и налогов.

В зависимости от обложения таможенными пошлинами и налогами различают таможенные режимы, при которых:

- 1) отсутствует освобождение от таможенных платежей;
- 2) частичное освобождение от таможенных платежей;
- 3) полное освобождение от таможенных платежей.

К последним двум режимам относятся «реимпорт», «транзит», «таможенный склад», «временный ввоз или вывоз», «свободные таможенные зоны» и др.

В зависимости от необходимости лицензирования участников таможенных режимов различают *лицензируемые* и *нелицензируемые* таможенные режимы. К лицензируемым относятся такие таможенные режимы, как «магазин беспошлинной торговли», «таможенный склад», «свободный склад», «переработка на таможенной территории» и др.

В зависимости от характера внешнеторговых операций таможенные режимы подразделяются на *связанные с экспортом, импортом и пр.*

В целях таможенного регулирования перемещения товаров через таможенную границу Таможенным Кодексом установлены следующие виды таможенных режимов:

1. *Основные таможенные режимы:*

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

2. *Экономические таможенные режимы:*

- переработка на таможенной территории;
- переработка для внутреннего потребления;
- переработка вне таможенной территории;
- временный ввоз;
- таможенный склад;
- свободная таможенная зона.

3. *Завершающие таможенные режимы:*

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

4. Специальные таможенные режимы:

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

В зависимости от характера внешнеторговых операций и связанных с ними таможенных режимов установлены различные категории товаров.

Экспорт товаров включает:

- товары, вывозимые в соответствии с таможенным режимом экспорта;
- ввезенные в страну товары, выпущенные для свободного обращения;
- товары, вывозимые после переработки на таможенной территории;
- товары, вывозимые после переработки под таможенным контролем;
- товары, вывозимые после переработки вне таможенной территории;
- товары, вывозимые за границу с территории страны из свободных таможенных зон и со свободных складов;
- иностранные и российские товары, вывозимые за границу страны из магазинов беспошлинной торговли;
- товары, временно вывозимые для аренды сроком на один год и более.

Импорт товаров включает:

- товары, ввозимые для свободного обращения;
- реимпортируемые товары;
- товары, ввозимые для переработки на таможенной территории;
- товары, ввозимые после переработки на таможенной территории;
- товары, ввозимые для переработки под таможенным контролем;
- товары, ввозимые на территорию Российской Федерации в соответствии с режимом реэкспорта;
- товары, ввозимые на государственную территорию страны в свободные таможенные зоны и на таможенные склады;
- ввозимые товары, от которых владелец отказывается в пользу государства;

– иностранные товары, ввозимые в магазины беспошлинной торговли;

– товары, временно ввозимые для аренды сроком на один год и более.

Прочие товары, не учитываемые в составе импорта и экспорта:

- товары, перемещаемые транзитом через территорию страны;
- товары, перемещаемые под таможенный режим таможенного склада;

- временно ввозимые и вывозимые товары, за исключением арендуемых сроков на один год и более;

- иностранные товары, уничтожаемые на территории страны;

- вывозимые товары, от которых владелец отказывается в пользу государства;

- товары, вывозимые в соответствии с таможенным режимом вывоза товаров для представительства Российской Федерации за рубежом.

Декларирование товаров. Декларирование товаров производится путем подачи заявления таможенному органу в виде таможенной декларации или иным способом в письменной, устной, электронной конклюдентной форме. Осуществляет его декларант либо таможенный брокер (представитель).

В *таможенной декларации* сообщаются те сведения, которые необходимы для целей исчисления и взимания таможенных платежей, формирования таможенной статистики, применения таможенного законодательства.

В *таможенной декларации* могут быть указаны следующие основные сведения, в том числе в кодированном виде:

1) заявляемый таможенный режим;

2) информация о декларанте, таможенном брокере (представителе), лице, совершающем сделку, об отправителе и о получателе товаров;

3) о транспортных средствах, используемых для международной перевозки товаров или их перевозки по таможенной территории страны под таможенным контролем;

4) о товарах:

- наименование;

- описание;

- классификационный код товаров по товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности;

- наименование страны происхождения;

- наименование страны отправления (назначения);
- описание упаковок (количество, вид, маркировка и порядковые номера);

- количество в штуках или в кубометрах, или в килограммах (вес брутто и вес нетто);

- таможенная стоимость;

5) об исчислении таможенных платежей:

- ставки ввозных или вывозных таможенных пошлин, налогов, таможенных сборов;

- применение льгот по уплате;

- использование тарифных преференций;

- суммы исчисленных таможенных пошлин, налогов, таможенных сборов;

- установленный Центральным банком страны на день подачи таможенной декларации курс валюты для целей учета таможенных платежей;

6) о внешнеэкономической сделке и ее основных условиях;

7) о соблюдении ограничений, установленных в соответствии с законодательством страны о государственном регулировании внешнеторговой деятельности;

8) о производителе товаров;

9) подтверждающие соблюдение условий помещения товаров под заявленный таможенный режим;

10) о представляемых документах, необходимых для декларирования;

11) о лице, составившем таможенную декларацию;

12) место и дата составления таможенной декларации.

Декларация подписывается лицом, составившим ее, и удостоверяется печатью.

Если таможенная декларация используется для осуществления валютного контроля, выполняемого таможенными органами, в ней указываются сведения, необходимые для этих целей.

Таможенная декларация сопровождается представлением в таможенный орган документов, подтверждающих заявленные в ней сведения:

- договоры международной купли-продажи или другие виды договоров, заключенных при совершении внешнеэкономической сделки, а в случае совершения односторонних внешнеэкономических сделок – иные документы, выражающие содержание таких сделок;

- имеющиеся в распоряжении декларанта коммерческие документы;
- транспортные (перевозочные) документы;
- разрешения, лицензии, сертификаты и (или) иные документы, подтверждающие соблюдение установленных ограничений;
- документы, подтверждающие происхождение товаров;
- платежные и расчетные документы;
- документы, подтверждающие сведения о декларанте и лице, совершающем внешнеэкономическую деятельность.

Таможенный орган вправе потребовать представления обеспечения уплаты таможенных платежей в том случае, если декларант осуществляет свою внешнеэкономическую деятельность менее одного года.

Факт подачи таможенной декларации и представления необходимых документов фиксируется в день их получения таможенными органами и при необходимости выдается письменное подтверждение.

Декларация на российские товары, вывозимые с таможенной территории страны, может быть отозвана по письменному заявлению декларанта до убытия товаров с таможенной территории страны, в том числе и после выдачи разрешения на помещение товаров под заявленный таможенный режим. Отзыв допускается, если до получения обращения декларанта таможенный орган не установил недостоверности сведений, указанных в декларации, за исключением случаев выявления неточностей, не влияющих на принятие решения о помещении товаров под заявленный таможенный режим. Срок подачи новой таможенной декларации на эти товары не устанавливается.

Отзыв таможенной декларации на иностранные товары возможен только до выпуска товаров для заявленного таможенного режима. Срок для подачи новой декларации не может превышать 15 дней со дня выдачи разрешения на отзыв.

Изменения и дополнения в принятые таможенные декларации допустимы с разрешения таможенных органов, но только, если таможенный орган до этого не установил недостоверности заявленных сведений, не начал проверку товаров и если вносимые изменения не влияют на принятие решения.

Если декларант не располагает всей необходимой информацией для заполнения таможенной декларации по причинам, не зависящим от него, разрешается подача неполной декларации при ус-

ловии, что в ней заявлены сведения, необходимые для выпуска товаров, исчисления и уплаты таможенных платежей, подтверждающие соблюдение ограничений, а также позволяющие идентифицировать товар. Декларант в письменной форме обязуется представить недостающие сведения в срок, установленный таможенным органом.

При регулярном перемещении через таможенную границу товаров одним и тем же лицом таможенный орган может разрешить подачу одной таможенной декларации на определенный период.

Выпуск товаров таможенными органами осуществляется не позднее трех рабочих дней со дня принятия таможенной декларации.

Если в ходе проверки таможенной декларации и иных документов, представленных при декларировании, и декларируемых товаров не соблюдены условия выпуска, выпуск товаров не осуществляется. Таможенный орган немедленно уведомляет декларанта, какие условия не соблюдены и какие действия декларант должен совершить для соблюдения всех условий выпуска товаров. После выполнения декларантом требований таможенного органа и доплаты соответствующих сумм таможенных пошлин, налогов (если таковое требуется) выпуск товаров производится не позднее одного дня.

Таможенный тариф. Таможенный тариф представляет собой инструмент торговой политики и государственного регулирования внутреннего рынка товаров Российской Федерации при его взаимодействии с мировым рынком, а также правила обложения товаров пошлинами при их перемещении через таможенную границу Российской Федерации.

Основными целями таможенного тарифа являются:

- рационализация товарной структуры ввоза товаров в страну;
- поддержка рационального соотношения вывоза и ввоза товаров, валютных доходов и расходов на территории страны;
- создание условий для прогрессивных изменений в структуре производства и потребления товаров в стране;
- защита экономики страны от неблагоприятного воздействия иностранной конкуренции;
- обеспечение условий для эффективной интеграции государства в мировую экономику.

Таможенный тариф – это свод ставок таможенных пошлин (таможенного тарифа), применяемых к товарам, перемещаемым через таможенную границу Российской Федерации и систематизированным в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности.

Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности определяется Правительством Российской Федерации исходя из принятых в международной практике систем классификации товаров.

Таможенный тариф применяется в отношении ввоза товаров на таможенную территорию Российской Федерации и вывоза товаров с этой территории.

Таможенная пошлина – обязательный взнос, взимаемый таможенными органами данной страны при ввозе товара на ее таможенную территорию или вывозе с этой территории и являющийся неотъемлемым условием такого ввоза или вывоза. Размер таможенных пошлин определяется таможенным тарифом, который содержит списки товаров, облагаемых таможенными пошлинами.

Ввозные пошлины – государственные денежные сборы, взимаемые через таможенные органы с товаров, ценностей и имуществ, ввозимых через границу на территорию страны. Размер ввозных пошлин определяется таможенными тарифами. В таможенном тарифе товары сгруппированы в зависимости от степени обработки и по происхождению.

Ставки таможенных пошлин определяются Правительством. Установленные Законом о таможенном тарифе ставки применяются в отношении товаров, происходящих из стран, торгово-политические отношения с которыми предусматривают режим наиболее благоприятствуемой нации. Эти же ставки применяются в отношении товаров, страна происхождения которых не установлена.

В отношении товаров, происходящих из стран, торгово-политические отношения с которыми не предусматривают режим наиболее благоприятствуемой нации, ставки ввозных пошлин увеличиваются вдвое, за исключением случаев предоставления тарифных льгот (преференций) на основании соответствующих положений Закона о таможенном тарифе.

Ставки таможенных пошлин являются едиными и не подлежат изменению в зависимости от лиц, перемещающих товары через таможенную границу, видов сделок и других факторов, за исключением случаев, предусмотренных Законом о таможенном тарифе.

Применяются следующие виды ставок таможенных пошлин: адвалорные, специфические, комбинированные.

Адвалорная пошлина – таможенная пошлина, которая рассчитана в форме фиксированного процента от общей стоимости товара.

Специфическая пошлина – пошлина, начисляемая в установленном размере на объем, вес, длину.

Комбинированная пошлина – пошлина, которая сочетает в себе адвалорную и специфическую пошлины.

Сезонные пошлины. Для оперативного регулирования ввоза и вывоза товаров Правительством Российской Федерации могут устанавливаться сезонные пошлины. При этом ставки таможенных пошлин, предусмотренные таможенным тарифом, не применяются. Срок действия сезонных пошлин не может превышать шести месяцев в году. Ставки сезонных пошлин, устанавливаемые при вывозе товаров, не могут превышать установленные таможенным тарифом размеры.

Особые пошлины. В целях защиты экономических интересов Российской Федерации к ввозимым на таможенную территорию Российской Федерации товарам в соответствии с законодательством Российской Федерации о специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мерах могут временно применяться особые пошлины:

- 1) специальная пошлина;
- 2) антидемпинговая пошлина;
- 3) компенсационная пошлина.

Специальные пошлины. Специальные пошлины применяются: – в качестве защитной меры, если товары ввозятся на таможенную территорию Российской Федерации в количествах и на условиях, наносящих или угрожающих нанести ущерб отечественным производителям подобных или непосредственно конкурирующих товаров;

– как ответная мера на дискриминационные и иные действия, ущемляющие интересы Российской Федерации, со стороны других государств или их союзов.

Антидемпинговые пошлины. Антидемпинговые пошлины применяются в случаях ввоза на таможенную территорию Российской Федерации товаров по цене более низкой, чем их нормальная стоимость в стране вывоза в момент этого ввоза, если такой ввоз наносит или угрожает нанести материальный ущерб отечественным производителям подобных товаров либо препятствует организации или расширению производства подобных товаров в Российской Федерации.

Компенсационные пошлины. Компенсационные пошлины применяются в случаях ввоза на таможенную территорию Российской Федерации товаров, при производстве или вывозе которых прямо или косвенно использовались субсидии, если такой ввоз наносит

или угрожает нанести материальный ущерб отечественным производителям подобных товаров либо препятствует организации или расширению производства подобных товаров в стране.

Применению особых видов пошлин (специальных, антидемпинговых и компенсационных) предшествует расследование, проводимое в соответствии с законодательством страны по инициативе государственных органов управления страны.

Решения в ходе расследования основываются на количественно определяемых данных.

Ставки соответствующих пошлин устанавливаются Правительством по итогам проведенного расследования для каждого отдельного случая, и их размер должен быть соотносим с величиной установленного расследованием демпингового занижения цены, субсидий и выявленного ущерба.

Обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов возникает:

- при ввозе товаров – с момента пересечения таможенной границы;
- при вывозе – с момента подачи таможенной декларации или совершения действий, непосредственно направленных на вывоз товаров с таможенной территории.

Ответственным за уплату таможенных пошлин, сборов является декларант. Если декларирование производится таможенным брокером, то ответственным является брокер, осуществляющий декларирование. Таможенный брокер уплачивает таможенные пошлины, налоги, если содержание таможенного режима, определенного для декларирования товаров, предусматривают их уплату.

Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности. Для целей исчисления таможенных пошлин, налогов применяются ставки, действующие на день принятия таможенной декларации таможенным органом. Для исчисления таможенных пошлин, налогов применяются ставки, соответствующие наименованию и классификации товаров в соответствии с Таможенным тарифом и Налоговым кодексом страны. При декларировании товаров нескольких наименований с указанием одного классификационного кода по товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности в отношении всех таких товаров применяются ставки таможенных пошлин, налогов, соответствующие этому классификационному коду. Если товарам соответствует несколько классификационных кодов по товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности с одинаковыми ставками таможенных пошлин, указанию подлежит

тот классификационный код товара, которому соответствует наиболее высокий уровень ставки акциза, а при равных ставках акциза – наиболее высокий уровень ставки налога на добавленную стоимость.

Классификация товаров – отнесение таможенными органами товаров к позициям, указанным в товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности. При осуществлении внешнеэкономической деятельности классификация товаров производится только в соответствии с критерием качества товаров, предусмотренных в товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности. Не допускается классифицировать товары на основании отечественных ГОСТов, которые могут служить только дополнительной информацией. Решения таможенных органов о классификации товаров являются обязательными. Решения других органов и учреждений по классификации товаров не используются в таможенных целях.

На основании международного сотрудничества разработана унифицированная товарная номенклатура, которая способствует:

- обеспечению единообразной классификации товаров, обращающихся в международной торговле, на приемлемой для всех основе;
- использованию единого понятийного аппарата, облегчающего деятельность участников международной торговли, производителей, экспортеров, импортеров и перевозчиков товаров;
- сопоставлению национальных статистик внешней торговли для анализа и сравнения данных мировой торговли.

В России, Беларуси и Казахстане используется товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Таможенного союза (ТН ВЭД ТС), подготовленная Советом Евразийской экономической комиссии на основе решения от 16 июля 2012 г.

5.2. Сущность, формы и порядок проведения таможенного контроля. Зоны таможенного контроля. Документы и сведения, необходимые для таможенного контроля

Сущность таможенного контроля. Товары, перемещаемые через таможенную границу, подлежат таможенному контролю в порядке, установленном таможенным законодательством ЕАЭС

и законодательством государств – членов ЕАЭС (ст. 150 Таможенного кодекса Таможенного союза). Вопросам таможенного контроля посвящен разд. VIII Таможенного кодекса Таможенного союза.

Таможенный контроль – совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том числе с использованием системы управления рисками, в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства государств-членов ЕАЭС, контроль за исполнением которого возложен на таможенные органы (п. 21. ст. 2 Таможенного кодекса Таможенного союза). Таким образом, цель таможенного контроля – обеспечение соблюдения таможенного и иного законодательства при перемещении товаров через таможенную границу.

При проведении таможенного контроля каких-либо разрешений, предписаний либо постановлений на его проведение не требуется, за исключением случаев, предусмотренных Таможенным кодексом Таможенного союза.

Таможенные органы обладают исключительным правом на осуществление таможенного контроля, который выполняется уполномоченными должностными лицами таможенных органов.

При осуществлении таможенного контроля должностные лица таможенных органов обеспечивают от имени государства исполнение таможенными органами властных полномочий.

Законные требования должностных лиц таможенных органов являются обязательными для исполнения. Неисполнение таких требований влечет ответственность в соответствии с законодательством.

При осуществлении таможенного контроля таможенные органы и их должностные лица не вправе устанавливать требования и ограничения, не предусмотренные Таможенным кодексом Таможенного союза и иными актами законодательства.

Также требования таможенных органов, предъявляемые при осуществлении таможенного контроля, не могут служить препятствием для перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС и осуществления деятельности в сфере таможенного регулирования в большей степени, чем это минимально необходимо для обеспечения соблюдения актов таможенного законодательства. Это означает, что таможенный контроль может проводиться только путем применения установленных Таможенным кодексом Таможенного союза форм и с соблюдением условий и правил их проведения.

Таможенный контроль – совокупность мер, осуществляемых таможенными органами в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства. Принцип таможенного контроля заключается в выборочности форм, достаточных для обеспечения соблюдения таможенного законодательства, контроль которых возложен на таможенные органы. Неприменение форм таможенного контроля или освобождение от них не означает, что лица освобождаются от обязанности соблюдения положений таможенного законодательства. При выборе форм таможенного контроля используется система управления рисками. Под риском понимается вероятность несоблюдения таможенного законодательства.

Система управления рисками основывается на эффективном использовании ресурсов таможенных органов для предотвращения нарушений таможенного законодательства, имеющих устойчивый характер, связанных с уклонением от уплаты таможенных пошлин, налогов, подрывающих конкурентоспособность отечественных товаропроизводителей, затрагивающих другие важные интересы государства.

Метод таможенного контроля заключается в совокупности приемов и способов его осуществления:

- обычный таможенный контроль, который осуществляется по прибытии товаров и транспортных средств в таможенный пункт;
- таможенный контроль, осуществляемый во время движения транспортного средства;
- сплошной таможенный контроль, при котором используются все формы контроля;
- выборочный таможенный контроль;
- другие виды таможенного контроля.

Формы таможенного контроля. Проведение таможенного контроля осуществляется в соответствии со статьей 110 Таможенного кодекса Таможенного союза, который определяет, что таможенный контроль может проводиться в следующих формах:

- проверка документов и сведений;
- устный опрос;
- получение объяснений;
- таможенное наблюдение;
- таможенный осмотр;
- таможенный досмотр;
- личный таможенный досмотр;

- проверка маркировки товаров специальными марками, наличия на них идентификационных знаков;
- таможенный осмотр помещений и территорий;
- учет товаров, находящихся под таможенным контролем;
- проверка системы учета товаров и отчетности по ним;
- таможенная проверка.

Проверка документов и сведений – одна из наиболее широко применяемых форм таможенного контроля. Она заключается в проверке документов и сведений, представленных при совершении таможенных операций, с целью установления достоверности сведений, подлинности документов и (или) правильности их заполнения и (или) оформления.

Проверка достоверности сведений осуществляется путем их сопоставления с информацией, полученной из других источников, анализа сведений таможенной статистики, обработки сведений с использованием информационных технологий, а также другими способами, не запрещенными таможенным законодательством ЕАЭС.

При проведении таможенного контроля таможенный орган вправе мотивированно запросить в письменном форме дополнительные документы и сведения с целью проверки информации, содержащейся в таможенных документах.

При совершении таможенных операций, должностные лица таможенных органов вправе проводить устный опрос лиц, перемещающих товары через таможенную границу, или лиц, которые являются представителями организаций, обладающими полномочиями в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу, без оформления объяснений указанных лиц в письменной форме. В свою очередь это предполагает, что указанные лица должны отвечать на задаваемые им вопросы.

Получение объяснений – форма контроля, аналогичная предыдущей, с той разницей, что объяснения оформляются в письменном виде. Объяснения представляются должностным лицом таможенного органа от декларантов и иных лиц, располагающих сведениями об обстоятельствах, имеющих значение для осуществления таможенного контроля, необходимой информации в сфере таможенного дела.

Таможенное наблюдение – гласное, целенаправленное, систематическое или разовое, непосредственное или опосредованное визуальное наблюдение, в том числе с применением технических средств, должностными лицами таможенных органов за перевоз-

кой товаров, в том числе транспортных средств, находящихся под таможенным контролем, совершением с ними грузовых и иных операций.

Таможенный осмотр – внешний визуальный осмотр товаров, в том числе транспортных средств, багажа физических лиц, а также грузовых емкостей, таможенных пломб, печатей и иных средств идентификации, без вскрытия транспортных средств, упаковки товаров, демонтажа и нарушения целостности обследуемых объектов и их частей иными способами.

Таможенный осмотр может проводиться с применением технических средств, которые обеспечивают визуализацию внутренней структуры осматриваемого объекта и иным образом информируют о наличии специфических физических характеристик такого объекта.

Практическую эффективность данной формы таможенного контроля обеспечивают специальные требования к оборудованию транспортных средств, используемых для международной перевозки товаров, применение пломб и т. д. Например, это позволяет в результате беглого внешнего осмотра транспортного средства (в течение нескольких секунд) убедиться в том, что грузовой отсек транспортного средства не вскрывался в пути и не проводилась неучтенная выгрузка или погрузка товаров.

По результатам таможенного осмотра может составляться акт, если результаты такого осмотра будут использованы в таможенных целях.

Таможенный досмотр – действия должностных лиц таможенных органов, связанные со вскрытием упаковки товаров или грузового помещения транспортного средства либо емкостей, контейнеров и иных мест, где находятся или могут находиться товары, с нарушением наложенных на них таможенных пломб или иных средств идентификации, разборкой, демонтажем или нарушением целостности обследуемых объектов и их частей иными способами.

Таможенный досмотр является самой тяжелой формой таможенного контроля, так как неизбежно сопровождается значительными затратами времени и средств участников ВЭД.

В свою очередь таможенный орган расходует на проведение таможенного досмотра значительные ресурсы.

С учетом того, что при проведении таможенного контроля каких-либо разрешений и предписаний на его проведение не требуется, долгое время таможенный досмотр мог использоваться

недобросовестными сотрудниками таможенных органов для оказания давления на участников ВЭД с целью получения взяток. Это было связано с тем, что любой сотрудник таможни, уполномоченный на проведение таможенного контроля, своей властью имел право инициировать и сразу же провести таможенный досмотр. Каких-либо объективных оснований для этого не требовалось.

Вступление в силу Таможенного кодекса Республики Беларусь в 2007 г. принципиально изменило данную ситуацию. В настоящее время таможенный досмотр проводится на основании решения о проведении таможенного досмотра, принятого уполномоченным должностным лицом таможенного органа.

Решение о проведении таможенного досмотра оформляется в письменной форме и в нем указываются лица, инициировавшие и разрешившие проведение таможенного досмотра, причины (мотив), по которым они посчитали целесообразным применение данной формы таможенного контроля.

Должностное лицо таможенного органа, уполномоченное на проведение таможенного досмотра, уведомляет о месте и времени проведения таможенного досмотра лицо, перемещающее товары через таможенную границу. Например, он указывает на место расположения площадки для таможенного досмотра и сообщает, что досмотр начнется через 20 мин. Транспортное средство размещается в указанном месте, где и проводится таможенный досмотр. В то же время участник ВЭД должен знать свои права и права сотрудников таможни, что является гарантией защиты его от незаконных действий должностных лиц таможенных органов.

Декларант, иные лица, обладающие полномочиями в отношении товаров, и их представители вправе по собственной инициативе присутствовать при таможенном досмотре. По требованию должностных лиц таможенного органа они обязаны присутствовать при таможенном досмотре и оказывать должностным лицам таможенного органа необходимое содействие. При отсутствии представителя, специально уполномоченного перевозчиком, таковым является физическое лицо, управляющее транспортным средством.

Таможенный досмотр может проводиться с выгрузкой товара из транспортного средства или без выгрузки. Также досмотр может быть сплошным или выборочным. Если таможенному досмотру была подвергнута часть товаров, результаты такого досмотра распространяются на те товары, которые были фактически подвергнуты таможенному досмотру.

Аналогичные нормы относительно возможности таможенных органов применения данной формы таможенного контроля сохранены в Таможенном кодексе Таможенного союза и Законе Республики Беларусь «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» (ст. 131, 132). Современная практика применения данной формы таможенного контроля в Республике Беларусь свидетельствует о том, что в основном таможенный досмотр проводится по результатам срабатывания СУР, что полностью исключает субъективный подход. По результатам таможенного досмотра составляется акт таможенного досмотра в двух экземплярах по установленной форме. В акте таможенного досмотра указывается следующее:

- сведения о должностных лицах таможенного органа, проводивших таможенный досмотр, и лицах, присутствовавших при его проведении;

- причины проведения таможенного досмотра в отсутствие декларанта или иного лица, обладающего полномочиями в отношении товаров;

- результаты таможенного досмотра;

- иные сведения, предусмотренные формой акта.

Один экземпляр акта таможенного досмотра вручается (направляется) лицу, обладающему полномочиями в отношении товаров, либо его представителю.

Личный таможенный досмотр является исключительной формой таможенного контроля, который проводится при наличии достаточных оснований полагать, что физическое лицо, следующее через таможенную границу, скрывает при себе и добровольно не выдает товары, перемещаемые с нарушением таможенного законодательства ЕАЭС.

Личный таможенный досмотр проводится по письменному решению начальника таможенного органа или лица, его замещающего.

Перед началом личного таможенного досмотра должностное лицо таможенного органа обязано представить физическому лицу решение о проведении личного таможенного досмотра, ознакомить физическое лицо с его правами при проведении такого досмотра и предложить добровольно выдать скрываемые товары.

Личный таможенный досмотр проводится должностными лицами таможенного органа одного пола с досматриваемым в присутствии двух понятых того же пола в изолированном помещении, отвечающем санитарно-гигиеническим требованиям. Доступ

в помещение других физических лиц и возможность наблюдения за проведением личного таможенного досмотра с их стороны должны быть исключены. Обследование тела досматриваемого должно проводиться только медицинским работником с использованием при необходимости специальной медицинской техники.

Действия должностного лица таможенного органа при проведении личного таможенного досмотра не должны ущемлять честь и достоинство физического лица, причинять неправомерный вред здоровью и ущерб имуществу досматриваемого лица.

О проведении личного таможенного досмотра составляется акт в двух экземплярах по форме, утверждаемой решением ЕАЭС. Этот акт должен быть составлен в ходе проведения личного таможенного досмотра либо непосредственно после его окончания. Акт подписывается должностным лицом таможенного органа, проводившим личный таможенный досмотр, физическим лицом, в отношении которого был проведен досмотр, либо его законным представителем или лицом, его сопровождающим, понятыми, а при обследовании – медицинским работником. Один экземпляр акта вручается физическому лицу, в отношении которого проводился личный таможенный досмотр, либо его законному представителю или лицу, его сопровождающему.

Таможенные органы проводят проверку *маркировки товаров специальными марками, наличия на них идентификационных знаков*, т. е. наличия на товарах или на их упаковке специальных марок, идентификационных знаков или обозначений товаров иными способами, используемых для подтверждения легальности их ввоза на таможенную территорию ЕАЭС. Отсутствие такой маркировки рассматривается как ввоз товаров, осуществленный без совершения таможенных операций и выпуска товаров. Примером указанной маркировки товаров может быть нанесение акцизных марок на алкогольную и табачную продукцию. Для указанных категорий товаров акцизные марки должны быть нанесены на каждую упаковку товара уже при перемещении товара через таможенную границу.

Таможенный осмотр помещений и территорий проводится в целях подтверждения наличия товаров, находящихся под таможенным контролем, в том числе условно выпущенных, в местах временного хранения, таможенных складах, в помещениях магазина беспошлинной торговли и иных местах, где могут находиться товары под таможенным контролем, а также у лиц, у которых должны находиться товары в соответствии с условиями

таможенных процедур, предусмотренных Таможенным кодексом Таможенного союза.

Таможенный осмотр помещений и территорий проводится при предъявлении предписания (указания) и служебного удостоверения должностного лица таможенного органа.

В случае отказа в доступе на территорию и в помещения должностные лица таможенных органов вправе входить на территорию и в помещения с пресечением сопротивления и со вскрытием запертых помещений в присутствии двух понятых.

Таможенный осмотр помещений и территорий должен проводиться в минимальный период, необходимый для его проведения, и, как правило, не может продолжаться более одного рабочего дня. По результатам таможенного осмотра помещений и территорий составляется акт по установленной форме.

Таможенные органы ведут *учет товаров, находящихся под таможенным контролем*, и совершаемых с ними таможенных операций, в том числе с использованием информационных систем и технологий. Например, сведения такого учета позволяют таможенным органам знать, какие товары должны находиться на данном таможенном складе или по каким товарам не была должным образом завершена таможенная процедура временного ввоза (допуска). Результаты применения данной формы таможенного контроля могут использоваться для целенаправленного применения иных форм контроля, таких как таможенный осмотр помещений и территорий.

Проверка системы учета товаров и отчетности по ним заключается в том, что лица, осуществляющие деятельность в сфере таможенного дела, пользующиеся специальными упрощениями, а также пользующиеся и (или) владеющие иностранными товарами, по требованию таможенных органов обязаны представлять в таможенные органы отчетность о хранящихся, перевозимых, реализуемых, перерабатываемых и (или) используемых товарах.

Таможенная проверка проводится таможенными органами в целях проверки соблюдения лицами требований, установленных таможенным законодательством ЕАЭС и законодательством государств – членов ЕАЭС.

С некоторыми оговорками таможенная проверка похожа на проверку финансово-хозяйственной деятельности, проводимую налоговыми органами. Данная форма контроля имеет принципиальную

особенность, которая заключается в том, что применяется после выпуска товаров. В связи с этим иногда используется такой термин, как *посттаможенный контроль*.

Сами по себе масштабы применения посттаможенного контроля свидетельствуют об уровне развития таможенного регулирования в данной стране и подтверждают реальное устремление ее таможенной службы на либерализацию внешней торговли. Это определяет значение и перспективность данной формы таможенного контроля.

При таможенной проверке таможенными органами в том числе проверяются:

- факт помещения товаров под таможенную процедуру;
- достоверность сведений, заявленных в таможенной декларации и иных документах, представленных при таможенном декларировании товаров, повлиявших на принятие решения о выпуске товаров;
- соблюдение ограничений по пользованию и распоряжению условно выпущенными товарами.

Таможенная проверка проводится путем сопоставления сведений, содержащихся в документах, представленных при помещении товаров под таможенную процедуру, и иных сведений, имеющихся у таможенного органа, с данными бухгалтерского учета и отчетности, со счетами и другой информацией, полученной в порядке, установленном таможенным законодательством ЕАЭС и законодательством государств – членов ЕАЭС.

При проведении таможенной проверки могут использоваться иные формы таможенного контроля, установленные ст. 110 Таможенного кодекса Таможенного союза.

Таможенная проверка проводится в форме камеральной таможенной проверки или выездной таможенной проверки. Порядок ее проведения определяется законодательством.

Виды таможенного контроля в зависимости от участия в нем других стран:

- двусторонний таможенный контроль, при котором таможенный досмотр отдельно осуществляется таможенными органами каждой из стран;
- двусторонний таможенный контроль, при котором таможенный досмотр проводится, как правило, таможенными органами только одной из стран;
- совместный таможенный контроль, осуществляемый одновременно служащими обоих государств.

Контроль может быть однократным и повторным. Однократный контроль проводится, если таможенная граница пересекается только в одном направлении. Если товары и транспортные средства в течение сравнительно короткого периода пересекают границу дважды, они попадают под повторный таможенный контроль.

При перемещении товаров через таможенную границу таможенные органы осуществляют и иные виды государственного контроля, такие как валютный, фитосанитарный, ветеринарный, транспортный, но они не относятся к таможенному. В настоящее время таможенными органами активно внедряются подходы к контролю, основанные на принципах «единого окна» и «одной остановки». При этом все виды контрольных мероприятий проводятся одновременно и только сотрудниками таможни. Это в значительной степени сокращает сроки проведения таможенного контроля. При осуществлении таможенного контроля таможенные органы исходят из принципа выборочности. Это означает, что они ограничиваются только теми формами таможенного контроля, которые достаточны для обеспечения соблюдения таможенного законодательства в конкретной ситуации. Также применение принципа выборочности означает, что никогда не применяются все возможные формы таможенного контроля.

В целях совершенствования таможенного контроля таможенные органы сотрудничают с таможенными органами иностранных государств в соответствии с международными договорами, а также взаимодействуют с другими контролирующими государственными органами, участниками внешнеэкономической деятельности, уполномоченными экономическими операторами, таможенными представителями, таможенными перевозчиками и иными лицами, деятельность которых связана с осуществлением внешней торговли и с их профессиональными объединениями (ассоциациями). Кроме того, при проведении таможенного контроля могут использоваться специальные технические средства и служебные животные.

Если таможенные органы не применяют те или иные формы таможенного контроля, то это не означает, что лицо, перемещающее товары, может не соблюдать таможенное законодательство. В любом случае оно несет ответственность за соблюдение всех условий перемещения товаров через таможенную границу.

Проведение таможенного контроля. Таможенный контроль проводится таможенными органами в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством Республики Беларусь и Российской Федерации о таможенном регулировании.

Порядок проведения таможенного контроля и перечень должностных лиц таможенных органов, уполномоченных на принятие решения о проведении отдельных форм таможенного контроля, определяются Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь и Российской Федерации с учетом положений, установленных Таможенным кодексом Таможенного союза, законодательством Республики Беларусь и Российской Федерации о контрольной (надзорной) деятельности (при проведении таможенных проверок) и настоящим Законом.

Объекты таможенного контроля и места его проведения определены ст. 95 Таможенного кодекса Таможенного союза.

Принцип выборочности таможенного контроля включает выборочность объектов и форм таможенного контроля.

По результатам таможенного контроля таможенные органы осуществляют выпуск товаров, т. е. помещают его под таможенную процедуру или отказывают в выпуске. При этом выпуск товаров должен быть завершен не позднее двух рабочих дней со дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации.

Зоны таможенного контроля. В соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза зоны таможенного контроля могут быть созданы в местах совершения таможенных операций, местах разгрузки, перегрузки (перевалки) товаров, стоянки транспортных средств, перевозящих находящиеся под таможенным контролем товары, их таможенного осмотра и таможенного досмотра, местах временного хранения и иных.

Порядок создания и обозначения зон таможенного контроля, а также правовой режим зоны таможенного контроля определяются Правительством Республики Беларусь и Российской Федерации. Правовой режим зоны таможенного контроля контролируется таможенными органами в целях создания необходимых условий для проведения таможенного контроля.

Зоны таможенного контроля подразделяются на постоянные и временные.

Постоянные зоны таможенного контроля включают:

– территории в пределах пунктов ввоза и вывоза, определенные таможенными органами по согласованию с органами пограничной службы либо определенные иными юридическими лицами, ответственными за содержание пунктов ввоза и вывоза, по согласованию с таможенными органами, а при расположении пунктов

ввоза и вывоза в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь и Российской Федерации, также и с органами пограничной службы;

– территории в пределах ведомственных пунктов таможенного оформления, предназначенные для размещения товаров в целях проведения таможенного контроля и совершения таможенных операций, определенные юридическими лицами, ответственными за содержание ведомственных пунктов таможенного оформления, по согласованию с таможенными органами;

– территории складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов и магазинов беспошлинной торговли, определенные юридическими лицами, включенными в реестр владельцев складов временного хранения, реестр владельцев таможенных складов, реестр владельцев свободных складов, реестр владельцев магазинов беспошлинной торговли, по согласованию с таможенными органами;

– территории свободных таможенных зон, определенные их владельцами по согласованию с таможенными органами.

Временные зоны таможенного контроля включают места, определяемые таможенными органами:

- для совершения таможенными органами таможенных операций в отношении товаров вне постоянных зон таможенного контроля – на время их совершения, если при совершении таких операций требуется определить зону таможенного контроля исходя из необходимости обеспечения беспрепятственного осуществления таможенными органами своих функций;

- проведения таможенного осмотра или таможенного досмотра товаров, за исключением случаев, установленных Таможенным кодексом Таможенного союза;

- хранения товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного склада, которые из-за своих больших габаритов не могут быть размещены на таможенном складе, в иных местах, чем таможенные склады;

- временного хранения товаров, находящихся под таможенным контролем, в иных местах, чем склады временного хранения, в случаях, установленных в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза.

Представление документов и сведений, необходимых для проведения таможенного контроля. Государственные органы и иные организации, физические лица обязаны безвозмездно представлять

запрашиваемые таможенными органами документы и сведения, необходимые им для проведения таможенного контроля.

Документы и сведения, представляемые при международной перевозке автомобильным транспортом:

- 1) о государственной регистрации транспортного средства;
- 2) наименование и адрес перевозчика;
- 3) наименование страны отправления и страны назначения товаров;
- 4) наименование и адрес отправителя и получателя товаров;
- 5) о продавце и получателе товаров в соответствии с имеющимися у перевозчика коммерческими документами;
- 6) о количестве грузовых мест, об их маркировке и видах упаковки товаров;
- 7) наименование, а также коды товаров в соответствии с гармонизированной системой описания и кодирования товаров и товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности на уровне не менее чем первых четырех знаков;
- 8) вес брутто (в килограммах) либо объем товаров (в кубических метрах), за исключением крупногабаритных грузов;
- 9) о наличии товаров, ввоз которых на таможенную территорию запрещен или ограничен;
- 10) о месте и дате составления международной товаротранспортной накладной.

Указанные сведения сообщаются путем представления документов:

- на транспортное средство;
- международной товаротранспортной накладной;
- имеющихся у перевозчика коммерческих документов на перевозимые товары.

Документы и сведения, представляемые при международной перевозке железнодорожным транспортом:

- 1) наименование и адрес отправителя товаров;
- 2) наименование и адрес получателя товаров;
- 3) наименование станции отправления и станции назначения товаров;
- 4) о количестве грузовых мест, их маркировке и видах упаковок товаров;
- 5) наименование, а также коды товаров в соответствии с гармонизированной системой описания и кодирования товаров и товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности на уровне не менее чем первых четырех знаков;

- 6) вес брутто товаров (в килограммах);
- 7) идентификационные номера контейнеров.

Сведения сообщаются путем представления:

- железнодорожной накладной;
- имеющихся у перевозчика коммерческих документов на перевозимые товары.

Документы и сведения, представляемые при международной перевозке морским (речным) транспортом:

- 1) о регистрации судна и его национальной принадлежности;
- 2) наименование и описание судна;
- 3) фамилия капитана;
- 4) фамилия и адрес судового агента;
- 5) о количестве пассажиров на судне, их фамилии, имена, гражданство (подданство), даты и места рождения, порт посадки и высадки;
- 6) о количестве и составе членов экипажа;
- 7) наименование порта отправления и захода судна;
- 8) наименование, общее количество и описание товаров;
- 9) о количестве грузовых мест, их маркировке и видах упаковок товаров;
- 10) наименование порта погрузки и порта выгрузки товаров;
- 11) номера коносаментов или иных документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, на товары, подлежащие выгрузке в данном порту;
- 12) наименование портов выгрузки товаров, остающихся на борту;
- 13) наименование первоначальных портов отправления товаров;
- 14) наименование судовых припасов, имеющихся на судне и указание их количества;
- 15) описание размещения товаров на судне;
- 16) о наличии (отсутствии) на борту судна международных почтовых отправлений;
- 17) о наличии (отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию Российской Федерации запрещен или ограничен, включая валюту Российской Федерации и валютные ценности, которые находятся у членов экипажа, лекарственные средства, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные ядовитые вещества;
- 18) о наличии (отсутствии) на борту судна опасных товаров, включая оружие, боеприпасы.

Указанные сведения сообщаются путем представления следующих документов:

- общей декларации;
- декларации о грузе;
- декларации о судовых припасах;
- декларации о личных вещах экипажа судна;
- судовой роли;
- списка пассажиров;
- документа, предписываемого Всемирной почтовой конвенцией;
- коносаментов или иных документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки.

При таможенном оформлении товаров проверка таможенной декларации и иных документов, представленных в таможенный орган, а также проверка товаров в целях установления соответствия сведений, указанных в декларации, иных документах, наименованию, происхождению, количеству и стоимости должны быть завершены не позднее трех рабочих дней со дня принятия таможенной декларации. Срок контроля может быть продлен, если товары не разделены на упаковочные места по отдельным видам или наименованиям товаров, или в коммерческих и транспортных документах не указаны сведения об упаковке и маркировке товаров.

Контрольные вопросы

1. Положения Закона «О таможенном регулировании в Республике Беларусь». Международные Законы и нормативные акты.
2. Основные принципы перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу.
3. Таможенные документы оформления международных перевозок.
4. Порядок пересечения погранпереходов.
5. Таможенные органы и их функции.
6. Основные положения перемещения товаров через таможенную границу.
7. Таможенное регулирование и декларирование товаров.
8. Классификация таможенных режимов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Организация перевозок лесопродукции: учебник / Э. О. Салминен, М. М. Овчинников, Ю. А. Бит [и др.]. – СПб.: ИЦ Интермедия, 2015. – 494 с.

2. О государственном регулировании внешнеторговой деятельности: Закон Респ. Беларусь от 25 нояб. 2004 г. № 347-З: в ред. от 12 июля 2023 г. № 280-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2025.

3. Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности: Федер. закон от 08 дек. 2003 г. № 164-ФЗ: в ред. Федер. закона от 31 июля 2025 г. № 312-ФЗ // КонсультантПлюс. Россия: справ. правовая система.

4. О таможенном регулировании в Республике Беларусь: Закон Респ. Беларусь от 10 янв. 2014 г. № 129-З: в ред. от 22 апр. 2024 г. № 366-З // ЭТАЛОН: информ.-поисковая система.

5. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза: 11 апр. 2017 г.: принят государствами-членами Евразийского экономического союза в соотв. с Договором о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза: в ред. от 29 мая 2019 г. Протокола «О внесении изменений в договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 года» // ЭТАЛОН: информ.-поисковая система.

6. Еловой, И. А. Организация перевозок грузов: учеб. пособие: в 2 ч. / И. А. Еловой, Н. А. Кекиш, М. М. Колос; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2023. – Ч. II. – 115 с.

7. Насковец, М. Т. Транспортное освоение лесов Беларуси и компоненты лесотранспорта / М. Т. Насковец. – Минск: БГТУ, 2010. – 178 с.

8. Насковец, М. Т. Основы грузоведения: учеб.-метод. пособие / М. Т. Насковец, А. А. Борозна, Р. О. Короленя. – Минск: БГТУ, 2022. – 78 с.

9. Насковец, М. Т. Организация перевозок лесной продукции: учеб.-метод. пособие / М. Т. Насковец, Р. О. Короленя. – Минск: БГТУ, 2014. – 109 с.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	3
1. ОРГАНИЗАЦИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ	4
1.1. Лесопродукция как объект международных грузоперевозок.....	4
1.2. Транспорт и транспортно-технологические системы грузоперевозок. Международные смешанные и мультимодальные перевозки. Бесперегрузочные сообщения. Контейнерные и пакетные перевозки.....	21
1.3. Маршрутизация движения транспортных средств	33
2. ОСНОВЫ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	40
2.1. Международные организации внешнеэкономической деятельности	41
2.2. Организация внешнеэкономической деятельности: виды внешнеторговых операций и сделок, товарообменные операции	47
3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА И ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ.....	66
3.1. Правовое регулирование международных грузоперевозок.....	66
3.2. Понятие внешнеэкономической операции. Организация экспортной и импортной операций. Документальное оформление международной перевозки грузов	67
3.3. Документация автомобильных международных грузоперевозок.....	75
3.4. Сопроводительные документы международных перевозок грузов железнодорожным транспортом	79
4. ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ	83
4.1. Общие сведения, положения, объекты, субъекты и виды страхования грузов	83
4.2. Классификация и виды страхования на транспорте	95
5. ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА	103
5.1. Таможенные органы и их функции. Таможенное оформление международных перевозок. Основные положения перемещения товаров через таможенную границу. Классификация таможенных режимов и декларирование товаров. Таможенные платежи	108
5.2. Сущность, формы и порядок проведения таможенного контроля. Зоны таможенного контроля. Документы и сведения, необходимые для таможенного контроля	124
ЛИТЕРАТУРА	140

Учебное издание

Насковец Михаил Трофимович
Громская Любовь Яковлевна
Борозна Анатолий Алексеевич
Красковский Станислав Владимирович

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ И ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО

Учебно-методическое пособие

Редактор *Е. И. Гоман*
Компьютерная верстка *П. В. Ковальцова*
Дизайн обложки *П. В. Ковальцова*
Корректор *Е. И. Гоман*

Подписано в печать 13.03.2026. Формат 60×84¹/₁₆.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать ризографическая.
Усл. печ. л. 8,3. Уч.-изд. л. 8,5.
Тираж 40 экз. Заказ .

Издатель и полиграфическое исполнение:
УО «Белорусский государственный технологический университет».
Свидетельство о государственной регистрации издателя,
изготовителя, распространителя печатных изданий
№ 1/227 от 20.03.2014.
Ул. Свердлова, 13а, 220006, г. Минск.